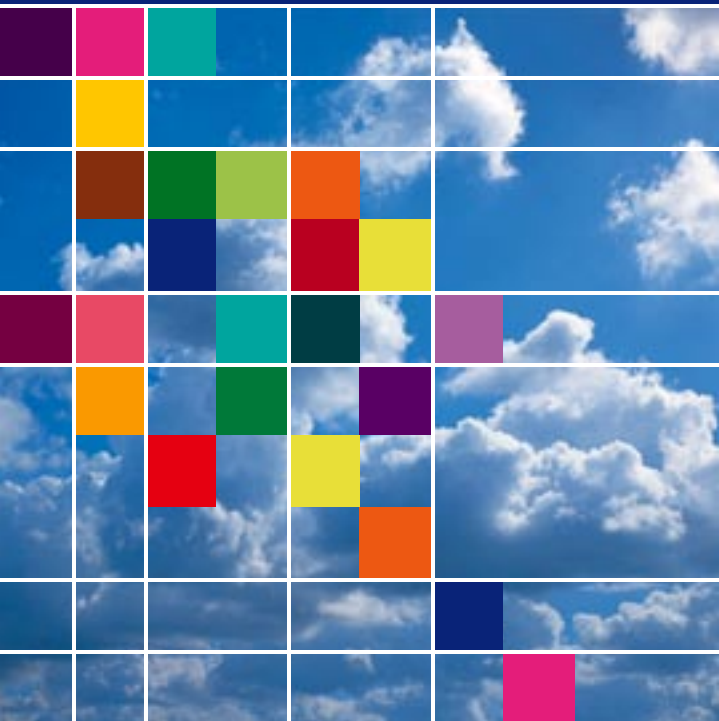


DE TIEN VOOR LUCHT

top 10 van maatregelen
voor gezondere lucht



Netwerk van Stichting **Natuur en Milieu**
en de 12 provinciale **Milieufederaties**

de tien voor lucht

INHOUD

	Voorwoord	2
1	Zorg voor roetfilters op alle vracht-, personen-, bestelauto's en bussen	4
2	Verlaag de maximum snelheid naar 80 km/uur bij steden	6
3	Weer de meest vervuilende vrachtauto's uit de stad;	8
4	Stuur met het prijsbeleid	10
5	Stimuleer schone scheepvaart	12
6	Investeer in fietsvriendelijke steden	14
7	Schaf schone bussen én een schoon eigen wagenpark aan	16
8	Voer langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS) in	18
9	Intensiveer de vergunningverlening en handhaving voor de industrie	20
10	Toets plannen op luchtkwaliteit	22

de tien voor lucht

VOORWOORD

De lucht kan veel schoner én gezonder.

De TOP 10 is een pakket met 10 maatregelen om dit te realiseren. De noodzaak mag inmiddels bekend verondersteld worden; de kranten staan het laatste jaar vol over de gezondheidseffecten van vervuilde lucht; tussen de 5.000 tot 18.000 mensen die per jaar vroegtijdig overlijden, enkele tienduizenden die ernstige gezondheidsklachten ondervinden zoals hart- en vaatziekten, astma-aanvallen, verminderde longfunctie bij kinderen en een kostenpost 5 miljard Euro.

De luchtkwaliteitsnormen worden in Nederland op grote schaal overschreden. Voor stikstofdioxide ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$) gebeurt dit langs wegen en in druk stedelijk gebied en voor fijn stof (maximaal 35 dagen een concentratie hoger dan $50\mu\text{g}/\text{m}^3$) zelfs in het grootste deel van het land.

Deze concentraties moeten dus fors omlaag. De TOP 10 laat zien dit ook heel goed mogelijk is. Daarvoor zijn niet eens hele bijzondere, dure hightech oplossingen nodig. Wat wel nodig is, is dat de rijksoverheid, gemeenten, provincies en bedrijven niet langer op elkaar blijven wachten, maar zich gezamenlijk inzetten voor schone lucht.

de tien voor lucht



Aanpak van roet als meest schadelijke vorm van fijn stof (PM₁₀) vormt de kern van het pakket. Vooral in het bestaande wagenpark van personen-, bestel- en vrachtauto's en bussen die op diesel rijden, blijkt een grote winst te behalen. Maar ook de scheepvaart en de industrie moeten én kunnen een belangrijke bijdrage leveren. De gezondheidsschade kan verder worden beperkt door een goede luchtkwaliteittoets in te voeren. Zo kan een verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit en de bouw van nieuwe scholen, woningen en sportvelden dicht langs snelwegen worden voorkomen.

Voor de onderbouwing van de effectiviteit van de maatregelen heeft CE een beknopte studie uitgevoerd. Het rapport hiervan "Top 10 voor een betere luchtkwaliteit – Indicatie van effecten" is te vinden op de site: www.natuurenmilieunederland.nl.

Wij zetten ons de komende periode in om deze maatregelen gerealiseerd te krijgen. Doet u met ons mee?



1 de tien voor lucht

ZORG VOOR ROETFILTERS OP ALLE VRACHT-, PERSONEN-, BESTELAUTO'S EN BUSSEN

Wat houdt de maatregel in?

Op vracht-, bestel- en personenauto's en bussen met een dieselmotor wordt een roetfilter geplaatst. Het gaat hierbij zowel om nieuwe als ook om bestaande voertuigen.

Wie moet wat doen?

- De rijksoverheid breidt de subsidieregeling voor roetfilters uit naar alle nieuwe én bestaande diesel vracht-, bestel- en personenauto's en bussen. Aanvullend op de huidige subsidieregeling wordt €1.100,- beschikbaar gesteld voor bestaande personenauto's en bestelbusjes en €6.000,- voor bestaande bussen en vrachtauto's.
- Autofabrikanten, dealers en leasemaatschappijen bieden auto's standaard met roetfilter aan (de meerkosten zijn na subsidie immers marginaal!).
- Auto's worden bij de APK door de garage van een roetfilter voorzien.
- ANWB en RAI, TLN, EVO en milieuorganisaties stimuleren hun leden en het bredere publiek om roetfilters aan te schaffen.

de tien voor lucht

Verwacht effect?

Een roetfilter vermindert de uitstoot van fijn stof van een dieselauto met 90%. Wanneer 80% van alle dieselauto's in Nederland een roetfilter heeft, zal de uitstoot van het verkeer in 2010 met 65% zijn afgenomen. Dat betekent een afname van de concentratie fijn stof in de lucht met 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ tot 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ langs stedelijke drukke verkeerswegen. Roetfilters voor het bestaande wagenpark zijn hierbij essentieel omdat de oudere auto's het meest vervuilen én omdat een groot deel van het huidige wagenpark over 5-10 jaar nog steeds rondrijdt.

Wat gebeurt er al ?

- Vanaf 1 juni 2005 is een subsidieregeling voor nieuwe personenauto's van kracht van €600,-. Hiernaast wordt een vervroegde introductie van Euro-4/5-vrachtwagens en bussen financieel gestimuleerd.
- Van de 5.000 bussen die in Nederland rondrijden, hebben ongeveer 1.200 een roetfilter
- Een toenemend aantal fabrikanten biedt nieuwe dieselauto's standaard aan met een roetfilter. De Toyota Avensis D-CAT heeft als enige een roetfilter én NOx-katalysator.

Meer informatie:

Ministerie van VROM over de huidige subsidieregeling (www.vrom.nl) zie dossiers verkeer en luchtkwaliteit), de ANWB voor informatie over roetfilters op bestaande auto's en de Eco test 2005 met informatie over verkrijgbaarheid van roetfilters op nieuwe personenauto's (www.ANWB.nl).

VERLAAG DE MAXIMUM SNELHEID NAAR 80 KM/UUR BIJ STEDEN

Wat houdt de maatregel in?

De maximumsnelheid wordt verlaagd naar 80 km/uur op snelwegen langs én door steden en, waar effectief, op het onderliggende wegennet. Door deze lagere snelheid stroomt het verkeer gelijkmatiger door en ontstaan minder (snel) files. Dit vermindert de uitstoot van zowel fijn stof als stikstofdioxide. Hierbij is strikte handhaving (bijvoorbeeld door trajectcontrole) een belangrijke randvoorwaarde.

Wie moet wat doen?

- De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een 80 km-limiet in voor rijkswegen langs en door steden.
- Provincies en gemeenten verlagen zo mogelijk de snelheid voor hun eigen wegennet én blijven bij de rijksoverheid aandringen op een snelheidsverlaging voor rijkswegen die door hun gemeente/provincie lopen.

de tien voor lucht

Verwacht effect

Door de snelheidsverlaging neemt de uitstoot op de weg met 9% tot 40% af voor fijn stof en met 8% tot 19% voor stikstofdioxide. De concentratie van stikstofdioxide langs wegen kan met deze maatregel verlaagd worden met 1 tot 5%. Voor fijn stof is het effect kleiner. Het effect op de totale landelijke verkeers-emissie is relatief beperkt. De maatregel is daarom vooral geschikt voor de omgeving van snelwegen. Snelheidsverlaging heeft op wegvakken met een hoge intensiteit en een hoog aandeel vrachtverkeer het grootste effect.

Wat gebeurt er al?

- De maatregel is van kracht bij het Kleinpolderplein bij Rotterdam-Overschie. Hier zijn goede resultaten gehaald. Naast vermindering van de luchtvervuiling trad ook een halvering van de geluidsoverlast op en verbeterde de verkeersveiligheid en de doorstroming.
- Op nog vijf drukke wegvakken wordt invoering van deze maatregel inmiddels voorbereid.
- Verschillende gemeenten waaronder Amsterdam, Delft, Nijmegen, de Drechtseden en Utrecht pleiten voor een snelheidsbeperking op rijkswegen nabij de steden.

Meer informatie.

TNO-rapport over effectiviteit van de 80 km-maatregel in Overschie (www.dcmr.nl), rapport naar de effecten van een 80 km-maatregel op 10 knelpunten "Lucht voor 10 studie" (www.ggd.nl/kennisnet) voor informatie over de toepassing van de 80 km maatregel (www.vrom.nl en www.venw.nl).

WEER DE MEEST VERVUILENDE VRACHTAUTO'S UIT DE STAD

Wat houdt de maatregel in?

Oudere vrachtauto's die niet voldoen aan de Euro-3-norm voor emissies mogen de (binnen)-stad niet meer in. Voor oudere vrachtauto's met roetfilter kan een uitzondering worden gemaakt. De maatregel kan eventueel worden uitgebreid naar personenvoertuigen. De Euro-normen zijn emissie-eisen die de Europese Unie aan nieuwe auto's stelt. Deze worden periodiek aangescherpt.

Wie moet wat doen?

- Gemeenten met 100.000 inwoners, en kleinere gemeenten met een knelpunt, stellen een emissiearme zone in voor zwaar belaste gebieden met gevoelige bestemmingen zoals woningen en sportvelden en binnensteden. In deze gebieden mogen alleen vrachtwagens, bestelbusjes en bussen komen die voldoen aan de Euro-3-norm, of die in het bezit zijn van een aanvullende roetfilters.
- De rijksoverheid stimuleert de toepassing van deze zones en biedt gemeenten ondersteuning bij de invoering. Hierbij wordt zo veel mogelijk op een uniform model voor de emissie-eisen aangestuurd.

de tien voor lucht

Verwacht effect?

Toepassing van de Euro-3-norm (2000 of ouder) levert een vermindering van de fijn stof-uitstoot van ongeveer 40% voor een stad als Amsterdam. Ervaringen met de huidige Euro-2-eis laten een vermindering van 25% zien. In Amsterdam levert dit een vermindering van de fijn stof-concentratie van 1 tot 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Wanneer in een groot aantal steden een dergelijke maatregel wordt ingevoerd, geeft dit bovendien een prikkel om het vrachtautopark schoner te maken. Bijvoorbeeld door de aanschaf van nieuwe, schonere voertuigen of het uitrusten van bestaande voertuigen met roetfilters.

Wat gebeurt er al?

In verschillende Europese steden, zoals Londen, Stockholm, Gotenburg, Malmö, Kopenhagen, Berlijn, Lugano en Amsterdam, zijn milieuzones of congestiezones ingevoerd. In Amsterdam worden sinds 2003 vrachtauto's, die niet aan de Euro-2-normen voldoen, geweerd. Dit wordt aangescherpt naar Euro-3 in 2006. Delft, Leiden, Nijmegen, Tilburg en Groningen hebben interesse in het instrument.

Meer informatie

Rapport "Milieuzones in Nederlandse steden"
(www.novem.nl).

Steden met meer dan 100.000 inwoners:

Almere, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Breda, Den Bosch, Den Haag, Dordrecht, Ede, Eindhoven, Emmen, Enschede, Groningen, Haarlem, Haarlemmermeer, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zaanstad, Zoetermeer, Zwolle



STUUR MET HET PRIJSBELEID

Wat houdt de maatregel in?

Er zijn verschillende mogelijkheden om via de prijs de uitstoot te beïnvloeden. Dit kan gebeuren met tarieven, die gedifferentieerd zijn naar tijd, plaats en milieukeurmerken van het voertuig. Een heffing die gedifferentieerd is naar milieukeurmerken heeft een groter effect op de uitstoot omdat deze ook een financiële prikkel geeft om met een schoner voertuig te rijden.

Wie moet wat doen?

- De rijksoverheid stelt een gedifferentieerde kilometerheffing in voor personen- en vrachtverkeer.
- De gemeenten voeren een tolheffing in, vooruitlopend op een landelijke kilometerheffing, en zetten het instrument van betaald parkeren in; gedifferentieerd naar milieukeurmerken van voertuigen.

Verwacht effect?

Bij een kilometerheffing voor de personenauto neemt de uitstoot van zowel stikstofdioxide als fijn stof met ongeveer 25 tot 30% af. Bij het vrachtverkeer is dit naar verwachting 10%. De tolheffing in Londen heeft geleid tot 12% minder uitstoot van stikstofdioxide en



de tien voor lucht

fijn stof. Bovendien was er 30% minder congestie en aanzienlijke verhoging van de gemiddelde snelheid in het centrum. Uitgaande van de ervaringen met betaald parkeren in Amsterdam, kan met deze maatregel de fijn stof-concentratie met ca. $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ worden teruggedrongen en de NO_2 -concentratie met maximaal $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Een tariefdifferentiatie naar ruimtebeslag en milieuprestatie, geeft daarnaast een prikkel om met kleine en schone voertuigen de stad te bezoeken; dit levert een verder verlaging van de uitstoot.

Wat gebeurt er al?

- Het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit heeft in mei 2005 een advies uitgebracht waarin een gedifferentieerde kilometerheffing wordt voorgesteld. Het effect wordt echter voor een belangrijk deel teniet gedaan omdat de opbrengsten worden ingezet voor wegwitbreidingen. Hierdoor nemen het wegverkeer én de emissies weer toe.
- In Duitsland is een kilometerheffing voor het vrachtverkeer operationeel.
- Veel steden in Nederland hebben een vorm van betaald parkeren.
- In Londen in 2003 een tolheffing ingevoerd voor het centrum van de stad, Stockholm volgt begin 2006.

Meer informatie?

Rapport “Effectiviteit en haalbaarheid van een geavanceerde kilometerheffing”. (www.natuurenmilieu.nl), “Economische effecten van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer” (www.cpb.nl) over parkeerbeleid (www.verkeerenmilieu.nl), “Vergroening van het fiscale en financiële stelsel; mogelijkheden voor gemeenten en provincies” (www.ce.nl).

STIMULEER SCHONE SCHEEPVAART

Wat houdt de maatregel in?

Meerdere maatregelen kunnen gecombineerd worden om een schone scheepvaart te stimuleren. De volgende zijn het meest realistisch, doordat zij op nationale schaal te realiseren zijn:

- een subsidieregeling van het aanpassen (zgn. retrofitten) van binnenvaartschepen met een systeem dat zorgt voor lagere stikstofdioxide-uitstoot (een zgn. SCR de-NOx systeem).
- gedifferentieerde havengelden in de Nederlandse havens voor binnenvaartschepen en zeeschepen.
- walstroom voor schepen, waardoor motoren niet hoeven te blijven lopen aan de kade en zij hier geen uitstoot veroorzaken.

Wie moet wat doen?

- De rijksoverheid stelt een stimuleringsregeling in voor retrofit van binnenvaartschepen.
- Gemeenten en havenbedrijven differentiëren haventarieven; schonere schepen krijgen hierbij een financieel voordeel.
- Havens bieden walstroom aan.

de tien voor lucht

Verwacht effect?

De bijdrage van de scheepvaart aan de uitstoot kan plaatselijk zeer groot zijn; in de Rijnmond is dit voor stikstofdioxide en fijn stof ongeveer 13-25%. Een SCR-systeem brengt de stikstofdioxide-emissies van nieuwe schepen met ongeveer 90% terug en reduceert de fijn stof-emissie met ongeveer 15%. Omdat de subsidie slechts een deel van de meerkosten dekt, is aanvullende stimulering noodzakelijk. Differentiatie van de havengelden geeft zo'n extra impuls en werkt hiermee aanvullend op een subsidieregeling. De differentiatie alleen zal bij de huidige tarieven een te kleine prikkel geven. Walstroom voor zeeschepen kan de emissie van de zeescheepvaart met circa. 10% verminderen, en 0,5-2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ van de NO_2 -concentratie en 0-0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} afhalen.

Wat gebeurt er al?

- De haven van Stockholm differentieert havengelden en geeft een voorkeursbehandeling. Rotterdam heeft een Green Award-systeem; hierin worden nog zeer beperkt milieueisen gesteld
- Voor de binnenvaart zijn er inmiddels Europese emissie-eisen in de maak. Deze zullen op termijn de uitstoot van nieuwe schepen verminderen.
- In het luchtkwaliteitplan is een subsidieregeling voor retrofit van binnenvaartschepen aangekondigd.

Meer informatie

Green award foundation (www.greenaward.org),
Stichting Noordzee (www.noordzee.nl),
Masterplan luchtkwaliteit ROM-rijmond (www.rom-rijmond.nl),
(www.greenshippingworld.com).

INVESTEER IN FIETSVRIENDELIJKE STEDEN

Wat houdt de maatregel in?

De kern van een succesvol fietsbeleid is het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Hiervoor is een verzameling van meerdere maatregelen nodig, zoals het verbeteren van fietsvoorzieningen (kwaliteit en omvang van het netwerk van fietspaden, betere stallingen bij onder andere stations). Daarnaast moet ook het autogebruik ontmoedigd worden, door bijvoorbeeld het afsluiten van toegangsroutes naar het stadscentrum en een stringent parkeerbeleid.

Wie moet wat doen?

- Gemeenten en provincies voeren een actief fietsbeleid.

de tien voor lucht



Verwacht effect?

Onderzoek van de Fietsersbond laat zien dat een actief fietsbeleid het aandeel van de fiets als vervoersmiddel vergroot. Een goed fietsbeleid kan in stedelijke gebieden 10% verschuiving in de korte ritten van auto naar fiets veroorzaken. De verkeersemmissies in de binnenstad nemen hierdoor af. Op nationale schaal vindt er een emissiereductie van $\pm 1,5\%$ fijn stof en $1,0\%$ NO_2 plaats. Dit vermindert de PM_{10} concentratie tot $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en NO_2 tot $1-2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Wat gebeurt er al?

Een bekend voorbeeld van een stad waar een actief fietsbeleid is gevoerd, is Houten. Door de structuur en de voorzieningen is het fietsgebruik hier hoog. Hiernaast zijn de steden Tilburg, Zwolle, Groningen, Nijmegen en Delft relatief fietsvriendelijk.

Meer informatie

Fietsbalans (www.fietsersbond.nl), tips en informatie over gemeentelijk verkeersbeleid (www.verkeerenmilieu.nl), Brochure Maak vaart op de korte afstand! (www.natuurenmilieunederland.nl).

SCHAF SCHONE BUSSEN ÉN EEN SCHOON EIGEN WAGENPARK AAN

Wat houdt de maatregel in?

Het busvervoer en het eigen wagenpark is door overheden direct te beïnvloeden. Hier liggen dus goede mogelijkheden om de luchtkwaliteit te verbeteren én om invulling te geven aan de voorbeeldfunctie van overheden.

Wie moet wat doen?

- Provincies, gemeenten of kaderwetgebieden (concessieverleners) nemen aardgasbussen en roetfilters op in de concessieverlening.
- Gemeenten nemen aardgasbussen op in hun verkeers- en vervoersplannen en realiseren tankpunten voor aardgas.
- Het rijk, gemeenten en bedrijven (waaronder ook de busmaatschappijen) voeren hun bestaande wagenpark uit met roetfilters en schaffen schone voertuigen aan zoals aardgas, hybriden etc.
- Gemeenten stimuleren een schoon eigen wagenpark van bedrijven via vervoersmanagement in de vergunningverlening.

de tien voor lucht

Verwacht effect?

Plaatsing van roetfilters en de aanschaf van aardgasbussen verminderen de fijn stof emissies met ruim 90%. Aardgasbussen stoten daarnaast 70% minder NO₂ uit. Dit is vooral van belang voor de luchtkwaliteit in de buurt van busstations en drukke busroutes. In de buurt van grote busstations dragen bussen tot wel 70% bij aan de lokale emissies. De NO₂-concentratie kan op deze plaatsen zo'n 5 µg/m³ en ongeveer zo'n 0,6 µg/m³ voor fijn stof afnemen als gevolg van schoon OV. Toepassing van een E-CRT roetfiltersysteem voor vuilniswagens zorgt voor 50% reductie van fijn stof-emissies per wagen.

Wat gebeurt er al?

Verschillende gemeenten stellen aan bussen de eis dat zij aan de emissie-efficiëntie van aardgasbussen voldoen of in het bezit zijn van een roetfilter. Alle bussen van vervoerbedrijf Connexion in de regio Haarlem en IJmond rijden vanaf eind 2005 op aardgas, de gemeente Tilburg is bezig met het opzetten van een aardgastankstation en anderen zoals de KAN-regio hebben plannen in deze richting. In Rotterdam, stadsdeel Amsterdam Centrum en Groningen vinden proeven plaats met een E-CRT roetfiltersysteem voor vuilniswagens.

Meer informatie

Over milieueisen in de concessieverlening; de brochure "De Groene Concessie. Schoner en Beter!" (www.natuurenmilieunederland.nl), de publicatie; "De Wet milieubeheer en vervoermanagement" (te bestellen via: www.vnguitgeverij.nl).

VOER LANGZAAM RIJDEN GAAT SNELLER (LARGAS) IN

Wat houdt de maatregel in?

Gelijkmatig rijden zonder veel snelheidswisselingen en optrekken en afremmen kan een forse vermindering van de uitstoot van uitlaatgassen opleveren. Dit principe wordt ook wel LARGAS genoemd (Langzaam Rijden Gaat Sneller). LARGAS combineert een goede doorstroming van het verkeer met veilige fiets en wandelroutes en oversteekplaatsen. Rijbanen worden gescheiden om inhalen te voorkomen, verkeerslichten vervangen door rotondes en er worden bijvoorbeeld brede middenbermen gecreëerd zodat fietsers en wandelaars veilig kunnen oversteken.

Wie moet wat doen?

Gemeenten maken een inventarisatie van de mogelijkheden voor LARGAS en investeren in benodigde voorzieningen.

de tien voor lucht



Verwacht effect?

LARGAS kan de uitstoot sterk verminderen; studies wijzen reducties van de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide van 10% tot 40% aan. In gevallen waar sprake is van een sterk dynamisch verkeersbeeld, valt de grootste winst te behalen. Wel is het van belang dat er bij de toepassing voldoende aandacht wordt geschonken aan fietsverkeer en voetgangers en ander-soortige maatregelen zoals parkeerbeleid.

Wat gebeurt er al ?

Het concept is succesvol toegepast in drie pilots. Dit zijn Hilversum (de Diependaalselaan), Apeldoorn (de Zutphensestraat) en Utrecht (de Van Ostadelaan - Nachtegaalstraat).

Meer informatie

NOVEM geeft meer informatie over de methode, ervaringen in de toepassing en subsidiemogelijkheden (www.EBIT.novem.nl) meer informatie is verder te vinden in de brochure Maatregelen voor schone lucht (www.infomil) en (www.kennisplatform-verdi.nl).

INTENSIVEER DE VERGUNNING- VERLENING EN HANDHAVING VOOR DE INDUSTRIE

Wat houdt de maatregel in?

Voor het aandeel van fijn stof uit de industrie zijn vooral de kolencentrales voor elektriciteitsopwekking, de afvalverbranding, raffinaderijen en een aantal specifieke bedrijven van belang. Aanscherping van de eisen in de vergunningverlening en een actieve handhavingstrategie kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot.

Wie moet wat doen?

Gemeenten en provincies scherpen de eisen voor fijn stof in de vergunningverlening aan. Daarnaast actualiseren zij de vergunningen intensiever en zorgen voor de handhaving. Voor zover dit nog niet bekend is, wordt er onderzoek gedaan naar de feitelijke uitstoot van fijn stof (meten aan de schoorsteen).

de tien voor lucht

Verwacht effect?

Maatregelen in de industrie hebben niet direct een grote invloed op de lokale concentraties doordat zij op grote hoogte plaatsvinden. Zij zijn vooral van belang voor de deken van fijn stof die over Nederland en de ons omringende landen hangt. In een aantal sectoren zijn grote verminderingen van de roetuitstoot mogelijk. Zo zorgt de toepassing van rookgasmaatregelen bij raffinaderijen voor een afname in uitstoot van 0.6 kton fijn stof, bij kolencentrales lijkt door toepassing van de best beschikbare techniek (BAT) een reductie van ongeveer 80% (1,2 kton) voor fijn stof mogelijk.

Wat gebeurt er al?

Het Masterplan luchtkwaliteit ROM-Rijnmond kondigt aan voor Raffinaderijen het uitstootniveau van gasinstallaties te eisen. De gemeente Nijmegen heeft in haar Luchtkwaliteitplan verschillende activiteiten gericht op de industrie opgenomen, van het monitoren van de emissies door bedrijven, versterken van de vergunningverlening en handhaving, betere voorlichting en stimulering van bedrijven, het toepassen van het STOLP-concept, het naar buiten brengen van de koplopers onder bedrijven en de overtreders van de vergunningen etc.

Meer informatie?:

Masterplan luchtkwaliteit ROM-rijnmond (www.rom-rijnmond.nl), Plan van aanpak fijn stof van Zuid Holland (www.pzh.nl), Plan van aanpak luchtkwaliteit Gemeente Nijmegen (www.nijmegen.nl), infomil geeft informatie voor vergunningverleners over de technische mogelijkheden om industriële emissies terug te dringen (www.infomil.nl).

TOETS PLANNEN OP LUCHTKWALITEIT

Wat houdt de maatregel in?

Een luchtkwaliteittoets brengt de effecten van plannen en ontwikkelingen op de luchtkwaliteit in kaart. Omgekeerd wordt hierdoor ook gekeken of locaties geschikt zijn voor bestemmingen waarbij mensen aan de luchtverontreiniging worden blootgesteld. Voor speciaal kwetsbare bestemmingen zoals sportvelden, kinderopvang, scholen en seniorenvoorzieningen wordt extra bescherming gezocht.

Wie moet wat doen?

Gemeenten, provincies en het rijk voeren bij alle ruimtelijke-, verkeers-, en milieubeleidsplannen een luchtkwaliteittoets uit. Daarnaast worden kwetsbare bestemmingen op de meest ongezonde plekken (zoals scholen en ziekenhuizen langs snelwegen) verplaatst. De GGD wordt hierbij betrokken voor gezondheidskundig advies.

de tien voor lucht



Verwacht effect

Door te toetsen op luchtkwaliteiteffecten en de gezondheidseffecten, wordt voorkomen dat kwetsbare groepen op ongeschikte locaties worden gevestigd. Hiermee wordt onnodige gezondheidsschade voorkomen. Daarnaast brengt de toets de gevolgen van plannen voor de emissies en de luchtkwaliteit in beeld.

Wat gebeurt er al ?

Verschillende provincies werken aan het ontwerpen van een luchtkwaliteitstoets. Deze is momenteel nog vaak eenzijdig gericht op het “Raad van State-proof” maken van bouwplannen en nog te weinig op het optimaliseren van de gezondheid. Het Landelijk Centrum Medisch Milieukundigen stelt een GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit op.

Meer informatie

Overzicht van woningbouwplannen langs snelwegen (www.nirov.nl).informatie over milieu en gezondheidsanalyse van plannen lokale GGD afdeling en Landelijke Centrum Medisch Milieukundigen (www.ggd.nl).

COLOFON

Juni 2005

Stichting Natuur en Milieu en de 12 provinciale
Milieufederaties

“De 10 voor lucht” is een uitgave van Stichting Natuur
en Milieu en de 12 provinciale Milieufederaties

Auteurs: Sandra Akkermans Stichting Milieufederatie

Limburg en Karin Blaauw Stichting Natuur en Milieu

Grafische vormgeving: Ontwerpburo Suggestie & illusie

Foto wolken: Raymond Rutting/HH

Druk: USPbv, Utrecht

Papier: Reviva print Bührmann-Ubbens

Meer informatie: ir K. Blaauw (Stichting Natuur en Milieu)

Deze publicatie is gemaakt ter afronding van het project
“Een 10 voor luchtkwaliteit” Dit project is uitgevoerd
door Milieufederatie Noord-Holland, de Zuid-Hollandse
Milieufederatie, de Gelderse Milieufederatie, Natuur en
Milieufederatie Utrecht, de Brabantse Milieufederatie,
Stichting Milieufederatie Limburg en Stichting Natuur
en Milieu. U kunt deze publicatie ook downloaden op
www.natuurenmilieunederland.nl.

Contactadres:

Stafbureau Stichting Natuur en Milieu en
de 12 provinciale Milieufederaties

p/a Donkerstraat 17

3511 KB Utrecht

tel. 030 - 233 13 28

fax 030 - 233 13 11

www.natuurenmilieunederland.nl

www.natuurenmilieu.nl

Het werk van het netwerk van Stichting Natuur en Milieu
en de 12 provinciale Milieufederaties wordt mede mogelijk
gemaakt door de Nationale Postcode Loterij



de 12 provinciale **Milieufederaties**

Stichting **Natuur en Milieu**