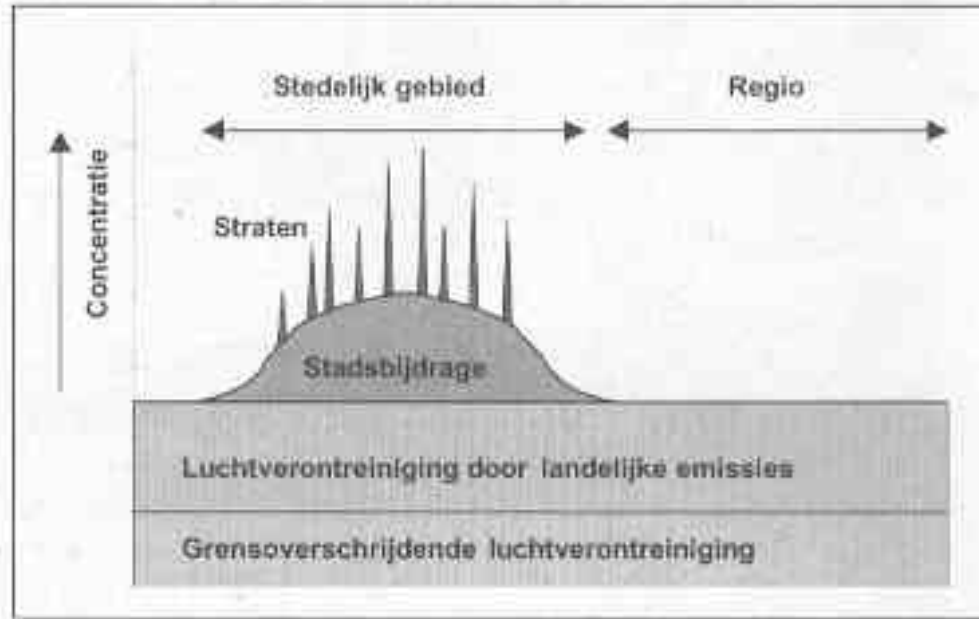


Figuur 1

Schematisch overzicht van de diverse schaalniveaus die bijdragen aan luchtverontreiniging.



ROTTERDAM krijgt LUCHT

Meer doen, de prioriteiten van de milieuorganisaties

Hierbij presenteren wij een overzicht van maatregelen, die zorgen voor een aanzienlijke afname van de fijn stof-uitstoot in Nederland. Wij geven het overzicht voor de vier belangrijkste bronnen van fijn stof in Nederland: verkeer, industrie, scheepvaart en consumenten. Deze zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor 86% van de uitstoot van fijn stof.

Alle maatregelen tegen fijn stof hebben ook effect tegen stikstofdioxide (NO₂). Deze twee stoffen vormen het grootste probleem bij de luchtkwaliteit.

Mogelijke maatregelen op een rij. ZOZ

Uit 'Stof tot nadenken', deel C. Maatregelen en speerpunten, hoofdstuk 6.

Lees ook het gehele rapport met delen over de gezondheidseffecten in deel A. 'Wat is fijn stof en waarom is het een probleem' en B en D over inventarisaties van bronnen in vier regio's in Nederland. Zie ook www.natuurenmilieunederland.nl Het rapport is ook verkrijgbaar bij de Zuid-Hollandse Milieufederatie.

Mogelijke maatregelen op een rij

verkeersmaatregelen:

- stimuleren van schoon vervoer in de stad; verminderen van de automobilititeit
- gemeente heeft voorbeeldfunctie: aanpakken eigen wagenpark, schonere auto's
- eisen stellen bij concessieverlening aan vervoersbedrijven (roetfilters, brandstoffen)
- venstertijden voor bevoorrading binnenstad afhankelijk stellen van eisen als motoren voldoen aan EURO-5, chauffeurs hebben cursus 'het nieuwe rijden' gevolgd
- 80 km/uur op grote snelwegen door/ langs woongebieden
- stadsdistributiesysteem invoeren
- alternatieven voor autoverkeer bij bedrijven stimuleren/ verplicht stellen (vervoersmanagement)
- veilige, comfortabele fietsroutes en goed OV als alternatief aanbieden
- promotiecampagne 'Voorkomen van korte autoritten'
- regulerende maatregelen via parkeerbeleid, aanleg transferia
- luchtkwaliteit betrekken bij ruimtelijke ordeningsopplannen
- autoluwe wijken inrichten als woonerf of 30 km-gebied

industrie:

- scherpere emissie-eisen opnemen in vergunningen
- milieuvergunningen actualiseren
- immissietoets voor nieuwe bedrijven (passend binnen de gewenste luchtkwaliteit)
- vervoersmanagement plannen in vergunningen laten opnemen

scheepvaart:

- havenbeleid aanpassen, bijvoorbeeld eis van schone brandstof voor binnenvaren en draaiuren tijdens het liggen (voor stroom of laden en lossen).
- wal-stroom aanbieden (als alternatief voor stationair draaiende scheepsmotoren)
- hoger liggeld voor schepen met vuile motoren
- aandacht voor schone brandstof en schone motoren voorzien van katalysatoren bij (aanbesteding van) veerponten
- Eisen aan het onderhoud van scheepsmotoren, introductie van een soort APK.

consumenten:

- aanpak van allesbranders en open haarden in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).
- voorlichting over luchtkwaliteit en gezondheidseffecten, over het waarom van 80 km maatregelen, 'het nieuwe rijden' en beperking van autogebruik bij korte ritten

Maatregelen op gemeentelijk niveau

Gemeenten worden het meest direct geconfronteerd met de gevolgen van fijn stof emissies. De meeste Nederlanders wonen in middelgrote en grote steden. In steden bevinden zich ook de meeste bronnen voor fijn stof, waardoor hier ook in het algemeen de hoogste concentraties van fijn stof worden gemeten. In stedelijke gebieden is derhalve de gezondheidsschade door fijn stof het grootst.

Gemeenten hebben een grote rol in de uitvoering van het beleid om fijn stof emissies terug te dringen. Bij gemeenten komt het beleid gericht op verschillende doelgroepen ook weer bij elkaar en is een gecoördineerde aanpak van belang. Wij verwachten van gemeenten dat ze actief (mee)werken aan programma's om fijn stof terug te dringen en probleemgebieden opzoeken en aanpakken. De maatregelen die genomen kunnen worden om de fijn stof emissies terug te dringen, hebben ook een positief effect op andere luchtverontreinigende stoffen.

1. Verkeer

Gemeenten hebben veel mogelijkheden fijn stof en overige luchtverontreiniging in hun gemeente te bestrijden. In de eerste plaats ten aanzien van hun eigen wagenpark. Alleen al vanwege de voorbeeldfunctie die een gemeente heeft, zou zij haar dienstauto's moeten vervangen door schone, stille en zuinige auto's.

Ook de regels van vervoer in binnensteden wordt gestuurd door de lokale overheid. Zo kan zij bepalen welke vervoermiddelen op welke tijd, waar wel en waar niet mogen komen. De zogenaamde sluisen die binnensteden (selectief) afsluiten voor (vracht)auto's op bepaalde uren van de dag, zijn hier een goed voorbeeld van. Een andere mogelijkheid voor de gemeente om schoner vervoer te stimuleren, is (distributie)bedrijven met schone, stille en zuinige wagens wel toe te laten tot bepaalde afgesloten delen van het centrum en andere niet. Verder kunnen gemeenten met eigen stadsvervoer, evenals provinciale of regionale concessieverleners, eisen stellen aan de vervoermiddelen van het vervoersbedrijf. Datzelfde geldt voor de vergunningverlening zoals bij de provincies is vermeld. Zo kan de gemeente van bedrijven verlangen dat zij aan vervoersmanagement gaan doen. Om deze wens te onderstrepen is het wel van belang dat de gemeente zelf ook actief aan vervoersmanagement doet.

Ook in de ruimtelijke sfeer heeft de gemeente invloed op de verbetering van de luchtkwaliteit. Bijvoorbeeld door het stimuleren van distributiecentra aan de stadsranden, van waaruit schone voertuigen de stadscentra bevoorraden. Op plaatsen met hoge luchtverontreiniging _ langs drukke wegen _ moeten geen gevoelige bestemmingen worden gepland, zoals woonwijken, scholen en zorgcentra. In Zuid-Holland bijvoorbeeld is dit al algemeen beleid. Gemeenten kunnen kantoorlocaties en woningbouwlocaties ook bewust in de nabijheid van knooppunten in het openbaar vervoer plannen, waarmee men burgers stimuleert gebruik te maken van het openbaar vervoer. Op nieuwbouwlocaties waar openbaar vervoer nog ontbreekt is het zaak reeds in een vroegtijdig stadium openbaar vervoer aan te bieden, om daarmee te voorkomen dat mensen te snel uit gewoonte de auto nemen.

Tenslotte heeft de gemeente de mogelijkheid om het gebruik van de fiets (op afstanden tot zo'n 10 kilometer) veel aantrekkelijker te maken, dan nu meestal het geval is. Door een comfortabel, veilig en snel fietspadennetwerk (breed, geasfalteerd, voorrang, verlicht, bewegwijzerd en goede stallingvoorzieningen) aan te bieden, zijn mensen vele malen sneller geneigd voor de korte ritten de auto te laten staan en de fiets te nemen.

2. Industrie

Zoals ook voor de provinciale overheid geldt kunnen gemeenten in de vergunningverlening scherpe eisen opnemen voor fijn stof. Vaak blijkt in de praktijk een lagere uitstoot plaats te vinden dat in de vergunning staat. Een actief actualisatiebeleid, met name voor vergunningen voor installaties met hoge fijn stofemissies is op z'n plaats. Bij activiteiten in de open lucht en bij emissies via de ruimteventilatie van fabriekshallen valt nog veel winst te halen. Hierbij is de laatste stand der techniek de toetssteen. Dat is nu nog geen gemeengoed.

Daarnaast dienen gemeenten bedrijven te stimuleren om luchtkwaliteitsaspecten, met name fijn stof, te betrekken in hun bedrijfsmilieuplannen, bijvoorbeeld bij het vervoer (personen en goederen) van en naar de onderneming.

Bij het verstrekken van nieuwe vergunningen en uitbreiding van bestaande vergunningen dient allereerst toetsing plaats te vinden aan de heersende luchtkwaliteit (immissietoets).

3. Scheepvaart

Gemeenten met binnenhavens of zeehavens op hun grondgebied hebben via hun havenbeleid invloed op de emissies van fijn stof door de scheepvaart. Allereerst kan de gemeente het gebruik van schone brandstoffen opnemen in het havenreglement. Ook kan ze bepalen aan welke eisen de brandstof moet voldoen bij het binnenlopen en weer verlaten van de haven. Bovendien kan de gemeente bepalingen opnemen over de stroomvoorziening van de schepen tijdens het verblijf in de haven. Een mogelijkheid is stroom vanaf de wal te leveren of anders alleen schone brandstof toe te staan voor de generatoren aan boord. Behalve via het havenreglement zou de gemeente ook een financiële prikkel in kunnen bouwen middels een hoger liggeld voor schepen met vuile motoren.

4. Consumenten met houtkachels

Emissies van open haarden en allesbranders zijn na het autoverkeer de voornaamste bron van fijn stof van de doelgroep consumenten. Nu worden die teruggedrongen met technische eisen aan nieuw te installeren openhaarden en nieuwe kachels, alsmede met voorlichting over emissiearm stoken (goed gedroogd en niet vervuild hout).

Hier kan lokaal aanvullend beleid op gevoerd worden. Bij nieuwbouwprojecten kan aandacht besteed worden aan het ontwerp van rookkanalen en open haarden. In duurzaam gebouwde wijken zouden helemaal geen rookkanalen voor open haarden in de ontwerpen opgenomen moeten worden. In de Algemene Politie Verordening zou een stookverbod bij ongunstige weersomstandigheden kunnen worden opgenomen, alsmede de eis dat schoorstenen goed onderhouden worden. Daarnaast dient een gemeente haar inwoners actief te informeren over goed stookgedrag. Hierbij dient de nadruk te liggen op de emissies naar de lucht en gezondheidseffecten.

5. Speerpunten van milieuorganisaties voor gemeentelijk milieubeleid.

Stimuleren schoon vervoer in de stad, beginnend met eigen wagenpark. Aandacht voor schone brandstoffen, roetfilters bij bijvoorbeeld stadsbussen, stadsdistributie en afsluiting van centrum voor dieselverkeer.

Verbeteren van de openbaar vervoersvoorzieningen en fietsvoorzieningen.

Scherpe normen hanteren bij de vergunningverlening van bedrijven. Daarnaast dient een gemeente duidelijke handhavend op te treden en regelmatig oude vergunningen te actualiseren, met specifieke aandacht voor fijn stof.

Voorlichting geven over en aandacht besteden aan het gebruik van houtkachels en allesbranders door particulieren. Nagaan wat de mogelijkheden zijn om middels de Algemene Plaatselijke Verordening deze belangrijke fijn stof emissiebron te beperken.