

GEZONDE LUCHT: MEER DAN EEN NORM



DE NEDERLANDSE LUCHT IS OP VEEL PLEKKEN
NIET 'GEZOND'. HET AUTOVERKEER IS DE
BELANGRIJKSTE BRON VAN LUCHTVERONTREINIGING.
WONEN LANGS DRUKKE WEGEN IS RONDUIT
SLECHT VOOR DE GEZONDHEID. OM WELKE
STOFFEN GAAT HET, WAT ZIJN DE GEZONDHEIDS-
PROBLEMEN EN WAT KUNNEN WE ERAAN DOEN?

EEN VEILIGE NORM BESTAAT NIET

Vijftien jaar geleden dachten we dat fijn stof onder een bepaalde concentratie geen gevaar zou opleveren voor de gezondheid. Nu denken we dat de schadelijke effecten van fijn stof altijd optreden, ook bij heel lage concentraties.' Het verkeer -met name vrachtwagens- is de belangrijkste bron van luchtverontreiniging. Bert Brunekreef, milieu-epidemioloog aan de Universiteit van Utrecht: 'Bouw geen huizen binnen driehonderd meter van de snelweg!'

Recent onderzoek toont aan dat zelfs zeer geringe concentraties fijn stof kunnen leiden tot ademhalingsproblemen, kanker, hart- en vaatziekten en vervroegde sterfte. Bert Brunekreef spreekt van een omvangrijk probleem. 'De achtergrondconcentraties van gevaarlijke stoffen in de lucht zijn het hoogst in de dichtstbevolkte gebieden. Logisch, want waar veel mensen wonen heb je het drukste verkeer. Dat betekent dat zeer veel mensen worden blootgesteld aan deze stoffen.'

Gebleken is dat op dagen met de hoogste luchtvervuiling het sterftecijfer met vijf tot tien procent stijgt. Brunekreef benadrukt dat de verhoogde sterfte al optreedt onder omstandigheden die we als heel normaal beoordelen. 'Het gaat niet om dramatische uitzonderingen' maar om zeer regelmatig optredende concentraties.' Onderzoek dat gebieden met een geringe luchtverontreiniging vergelijkt met gebieden waar de luchtvervuiling groter is, toont gelijksoortige effecten aan: in meer vervuilde gebieden leven mensen gemiddeld een jaar korter.

INTERNATIONALE REGELGEVING

Hoewel een 'veilige drempel' ontbreekt, blijkt dat de gezondheidsrisico's wel afnemen bij lagere concentraties. Verbeterde motoren, in combinatie met strenge regelgeving, kunnen daarom bijdragen aan gezondere lucht. Europa stelt regelmatig strengere eisen aan dieselmotoren. Brunekreef verwacht daarvan echter pas op lange termijn meetbare effecten. 'De nieuwste diesels zijn een stuk schoner dan hun voorgangers, maar ze stoten nog altijd meer roet en fijn stof uit dan benzinemotoren. Bovendien gaan diesels lang mee: het duurt tientallen jaren voor de oudere generatie motoren op de sloop ligt.'

Ook brandstofverbruik is een belangrijke factor bij de uitstoot van schadelijke stoffen. En inderdaad worden moderne motoren steeds zuiniger. Toch is Brunekreef juist op dit punt bezorgd. 'Momenteel zijn zogenaamde Sport Utility Vehicles – zware terreinwagens – in de mode. Met deze brandstofslurpers zit je zomaar op een gebruik van een liter op negen kilometer in plaats van een op vijftien. De enige manier om hier iets aan te doen, is centraal strenge eisen stellen aan het brandstofgebruik en zo proberen om de markt de andere kant op te duwen.'

LOKALE KANSSEN

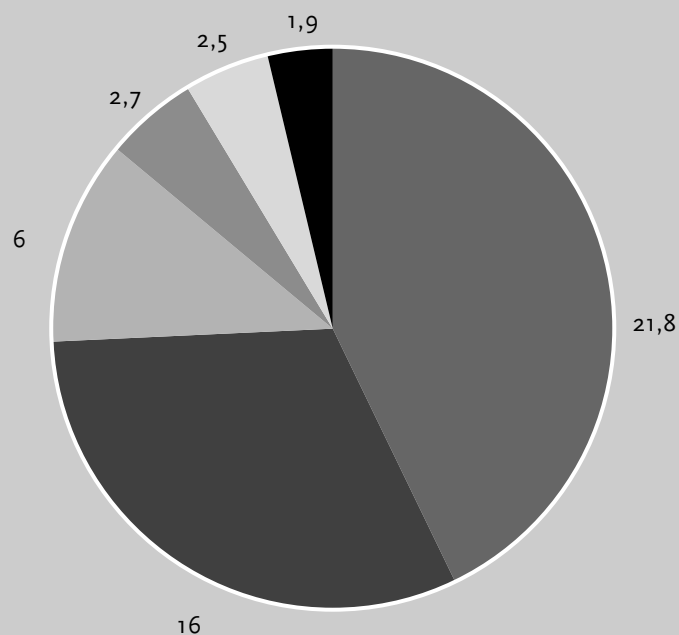
Interessant noemt Brunekreef de kansen voor gemeenten om met lokaal beleid op korte termijn relatief veel effect te bereiken. 'Wonen bij drukke wegen is gewoon slecht voor je gezondheid. Bouw geen huizen binnen driehonderd meter van een snelweg. Dat is lastig in het dichtbevolkte Nederland, maar het kan wel de grote bulk van gezondheidsproblemen en sterfte als gevolg van luchtvervuiling voorkomen.'

FIJN STOF IS NIET FIJN

Fijn stof is de verzamelnaam voor heel kleine stofdeeltjes in de lucht. De deeltjes zijn kleiner dan tien micrometer (10 µm) en kunnen tot diep in de longen doordringen. Je kunt fijn stof niet zien of ruiken. De chemische samenstelling van het stof verschilt sterk. Het kan bijvoorbeeld gaan om bodemstof of zeezoutdeeltjes, maar ook om kleine deeltjes waaraan zware metalen en PAK's zijn gehecht.

Zeventig procent van de fijnstofconcentraties in Nederland ontstaat als gevolg van menselijk handelen. De andere dertig procent vindt zijn oorsprong in de natuur. De belangrijkste bron is het verkeer, dat op lokaal niveau tot problemen leidt voor de gezondheid. Ook de industrie en de populaire houtkachels stoten veel fijn stof uit.

De norm die de Europese Unie vaststelde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof, wordt op veel plaatsen in Nederland overschreden. Met name langs drukke verkeerswegen bevat de lucht hoge concentraties. Overigens is niet uitsluitend fijn stof een bedreiging voor de gezondheid; ook andere stoffen die door het verkeer worden uitgestoten hebben schadelijke effecten.



- Verkeer en vervoer
- Industrie
- Consument
- Landbouw
- Opslag en verwerking
- Constructie, energiesector, overig

HET BESLUIT LUCHTKWALITEIT

Europese regelgeving over de luchtkwaliteit wordt voelbaar op lokaal niveau. De Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit, met de daaraan gekoppelde dochterrichtlijnen, verplicht alle landen van de Europese Unie een aantal grenswaarden te handhaven. Nederland legde de Europese regelgeving vast in het Besluit Luchtkwaliteit.

In het Nederlandse Besluit is voor zes stoffen – fijn stof, zwaveldioxide, stikstofdioxiden, benzeen, lood en koolmonoxide – beschreven wanneer gemeenten moeten rapporteren over de luchtkwaliteit en in welke gevallen een saneringsplan moet worden opgesteld. Een soortgelijk besluit over ozon is in voorbereiding. Volgens het Besluit zijn gemeenten met meer dan 40.000 inwoners altijd verplicht te rapporteren over de luchtkwaliteit binnen hun grenzen. Kleinere gemeenten die vermoeden dat de lucht niet aan de gestelde grenswaarden voldoet, moeten dit rapporteren. De rapportages moesten op 1 mei 2002 klaar zijn.

Hoewel de landelijke eindrapportage nog niet is verschenen, blijkt uit de provinciale rapportages dat de luchtkwaliteit in tientallen gemeenten onder de maat is. Gemeenten die dat constateerden, zouden voor 1 mei 2003 een saneringsplan opstellen dat erop is gericht om de situatie uiterlijk per 2010 te verbeteren. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gaf de gemeenten echter een jaar extra omdat de gegevens van Rijkswaterstaat, waarop de rapportages berusten, onvoldoende betrouwbaar zouden zijn.

Normoverschrijdingen treden vooral op langs drukke wegen in of bij dorpen en steden. Positief is dat het Besluit Luchtkwaliteit de gemeenten verplicht om de gestelde grenswaarden 'in acht te nemen' bij de besluitvorming over ruimtelijke plannen. Dat heeft onder meer tot gevolg dat nieuwe woonwijken niet mogen worden gebouwd op locaties waar de grenswaarden worden overschreden. Een ommissie in het Besluit is het ontbreken van sancties tegen gemeenten die de verplicht gestelde rapportages verzaken.



WEGVERKEER VERVUILT LEEFOMGEVING

Stikstofoxiden, fijn stof en koolwaterstoffen in de lucht zijn voor een belangrijk deel afkomstig van het gemotoriseerde verkeer. Onder invloed van zonlicht ontstaat in deze mix het giftige gas ozon. Extra probleem is dat de bron van de vervuiling – het autoverkeer – zich juist bevindt op locaties waar mensen wonen, werken en recreëren.

Op drukbevolkte en drukbereden locaties leidt de slechte luchtkwaliteit daadwerkelijk tot gezondheidsproblemen. Vooral kinderen, bejaarden en carapatiënten zijn kwetsbaar. Het aantal vroegtijdige sterfgevallen door deze vorm van luchtverontreiniging ligt in Nederland op circa 4.500 per jaar. Ter vergelijking: jaarlijks sterven ongeveer 1.000 mensen aan de gevolgen van een verkeersongeval.

Hoewel het wegverkeer nog altijd groeit, neemt de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen af – overigens met uitzondering van kooldioxide (CO₂). Dit is het resultaat van technisch verbeterde motoren en schonere brandstoffen, in combinatie met uitstootbeperkende katalysatoren en filters. Helaas wordt de winst deels tenietgedaan door de toenemende automobiliteit, de tendens naar zwaardere voertuigen en de energievretende airco-installaties.



MINDER SCHADE IS WINST

Hoewel luchtverontreiniging geen veilige drempelconcentratie kent waaronder helemaal geen schadelijke effecten optreden, betekent verlaging van de concentraties wel gezondheidswinst. Minder gezondheidsschade kost bovendien minder geld.

Gezondheidsschade is duur. De maatschappelijke kosten van de sterfgevallen die samenhangen met emissies van het wegverkeer bedragen zo'n vijf miljard euro (€ 5.000.000.000!) per jaar. Dit enorme bedrag is nog exclusief de kosten voor de zorg en behandeling van mensen die niet sterven, maar wel ziek worden als gevolg van luchtverontreiniging en verkeerslawaaï.

Mogelijkheden om de schade te verminderen zijn er genoeg. Vooral op lokaal en regionaal niveau kan de luchtkwaliteit verbeteren met betrekkelijk eenvoudige en goedkope maatregelen. We noemen:

GEMEENTE

1. ontmoedigen van (zwaar) dieselverkeer in dichtbevoonde (stads)centra;
2. stimuleren van het gebruik van fiets en voertuigen op elektrische tractie;
3. toepassen van een luchtmissietoets in de ruimtelijke ordening.

PROVINCIE

1. toetsen van bestemmingsplannen op gevolgen voor de luchtkwaliteit;
2. stimuleren en financieren van duurzame alternatieve vervoerwijzen;
3. expliciete aandacht voor luchtkwaliteit bij vergunningverlening.

RIJKSOVERHEID

1. uitvoeren van het Besluit Luchtkwaliteit volgens het oorspronkelijke tijdspad;
2. verlaging en homogenisatie van de verkeerssnelheid op locaties waar de ernstigste gezondheidseffecten te verwachten zijn;
3. stimuleren en financieren van duurzame alternatieve vervoerwijzen.

Op Europees niveau dienen de emissie- en immissienormen voor nieuwe voertuigen verder aangescherpt te worden en moeten dergelijke eisen worden ingevoerd voor zeeschepen en dieseltreinen. De uitstooteisen voor nieuwe voertuigen moeten beter gerelateerd zijn aan gezondheidseffecten. Tenslotte moet er een luchtkwaliteitseis komen voor ultrafijne stofdeeltjes.

MEER INFORMATIE

HET NETWERK VAN DE 12 PROVINCIALE MILIEUFEDERATIES EN STICHTING NATUUR EN MILIEU

De 12 provinciale Milieufederaties en Stichting Natuur en Milieu zetten zich in voor een schoon milieu, een rijke natuur, een mooi landschap en een gezonde leefomgeving. In het samenwerkingsverband worden de krachten gebundeld en kennis en ervaring uitgewisseld. De organisaties beschikken over deskundigheid en spreken via hun leden en donateurs namens grote groepen burgers. Op de website van het netwerk (www.natuurenmilieunederland.nl) kunt u lezen hoe u als burger zelf met dit onderwerp aan de slag kunt.



WEBADRESSEN

Besluit Luchtkwaliteit	www.infomil.nl
Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS); informatie over verkeer en gezondheid	www.iras.uu.nl
RIVM	www.lml.rivm.nl
Adviesdienst verkeer en vervoer	www.rwsavv.nl
Gezondheidsraad	www.gr.nl
Meldpuntennetwerk gezondheid en milieu	www.mngm.nl
Ministerie van VROM	www.minvrom.nl
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	www.minvenw.nl
Milieuhulp	www.milieuhulp.nl

CONTACTPERSONEN

Bas de Jong en Yvonne Lassooy	Stichting Natuur en Milieu	030 – 233 13 28
Johan Wolsink	Gelderse Milieufederatie	026 – 351 50 69
Sandra Akkermans	Milieufederatie Limburg	0475 – 38 64 10

Adresgegevens netwerk op de site: www.natuurenmilieunederland.nl

COLOFON

Tekst

Sandra Akkermans
Bas de Jong
Johan Wolsink
Chris de Visser

Grafische vormgeving

Ontwerpburo Suggestie & illusie

Foto's

Gelderse Milieufederatie
Milieufederatie Limburg

Druk

USPbv, Utrecht

Papier

Reviva Print

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De 12 provinciale Milieufederaties en Stichting Natuur en Milieu zijn partners van:

