



Maatregelen wegverkeer
t.b.v. het halen van de
WHO-grenswaarden voor
luchtkwaliteit



CE Delft

Committed to the Environment

Maatregelen wegverkeer t.b.v. het halen van de WHO-grenswaarden voor luchtkwaliteit

Milieudefensie heeft CE Delft opdracht gegeven te onderzoeken welke maatregelen voor het wegverkeer in Nederland het meest zinvol zijn om binnen tien jaar aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen, die door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor fijnstof zijn vastgesteld.

De afgelopen twintig jaar is door Europees beleid, aangevuld met nationale beleidsmaatregelen de luchtkwaliteit in Nederland significant verbeterd en wordt - met uitzondering van de grote steden en rondom enkele grote veehouderijen - overal aan de normen voldaan¹. Vanuit Europa zijn met name de Euronormen voor voertuigen effectief geweest in het terugdringen van o.a. fijnstof. De recente 'dieselgate' laat echter zien dat de praktijkemissies van vooral NO_x in de praktijk nog veel minder hard dalen dan de normen.

Nationaal en lokaal is er onder andere ingezet op het stimuleren van de aanschaf van schone voertuigen met subsidies, het weren van oude voertuigen door middel van milieuzones en het verminderen van uitstoot door lokale snelheidsreductie en stimulering van schoon openbaar vervoer. Binnen het NSL zijn programma's uitgevoerd die rekening houden met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en die hier maatregelen tegenover stellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL loopt officieel tot het einde van 2016, maar de einddatum wordt verlengd tot het inwerking gaan van de Omgevingswet (2018).

Ondanks alle inspanningen zorgt het huidige luchtverontreinigingsniveau in Nederland voor een verkorting van de gemiddelde levensverwachting met ruim een jaar. De WHO heeft in 2005, op basis van gezondheidsonderzoek, advieswaarden geformuleerd voor onder andere fijnstof, ozon en stikstofdioxide.

Om het op gezondheid-gebaseerde WHO-doel voor fijnstof binnen tien jaar te kunnen halen zijn er in het wegverkeer maatregelen nodig die gericht zijn op:

1. Het aanscherpen en verhogen van de effectiviteit van het EU-bronbeleid om de emissies van nieuwe verbrandingsmotoren te verminderen.
2. Het versneld uitfaseren van oude, vervuilende voertuigen (vooral via nationaal en lokaal beleid).
3. Het verminderen van het totale verkeersvolume en *modal shift* (verschuiving van auto/vrachtauto naar fiets, OV- of goederentrein). Hierbij is er synergie te behalen met andere beleidsdoelen voor o.a. klimaat, geluid en ruimtelijke kwaliteit in steden.

¹ Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland - Rapportage 2015, RIVM, 2015.



Volgens CE Delft zijn de volgende genoemde nationale maatregelen het meest effectief om vroegtijdige sterfte door luchtvervuiling snel terug te dringen. Deze maatregelen zullen in het kader van het door Milieudefensie voorgestelde plan van aanpak worden onderzocht op hun potentiële bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit en ook aan klimaatdoelen en leefbaarheid:

1.	Uitfasering oude voertuigen door slooppremies en milieuzones (lokaal, met waar nodig ondersteuning vanuit landelijk beleid)
2.	Hogere roettaks in de aanschafbelasting BPM (500-1.000 euro per dieselveertuig), waarbij de opbrengsten worden ingezet voor een slooppremie
3.	Differentiatie van de Motorrijtuigenbelasting (MRB), waarbij ook deze opbrengsten worden ingezet voor een slooppremie
4.	Relatieve stimulering van Euro 6-fase twee voor dieselpersonenauto's en bestelauto's, waar praktijkemissies meer overeenkomen met de testemissies
5.	Verhoging van dieselaccijns en differentiatie van parkeertarieven naar uitstoot
6.	Uitfasering van oude tweewielers, versnelling van Euro 4/5 en op termijn uitfasering van alle tweewielers met verbrandingsmotor
7.	Gedifferentieerde kilometerheffing naar Euroklasse (conform Duitse MAUT)
8.	Verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen

Bovenstaande maatregelen zorgen voor minder emissies en een betere luchtkwaliteit. Daarnaast zijn er ook diverse nationale en lokale maatregelen die primair zijn gericht op reductie van CO₂-emissies en verbetering van de lokale leefbaarheid en die ook een bijdrage leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit:

1.	Autoluwe of autovrije (binnen)steden
2.	Ontwikkelen schoon en hoogwaardig openbaar vervoer
3.	Concentratie van wonen en werken om reisafstanden te verkorten
4.	Parkeermaatregelen, zoals verlagen van de parkeernorm bij kantoren en woningen, of uitbreiding betaald parkeren en differentiatie van tarieven naar uitstootklasse
5.	Stimulering van elektrische (deel)auto's
6.	Faciliteiten en ruimte voor (e)fiets en voetganger
7.	Verlaging van fiscale vrijstelling voor reiskostenvergoedingen woon-werkverkeer
8.	Centrale elektrische stadsdistributie van goederen

