



**Actieplan**

**Gezonde Lucht**

**D66**

# Actieplan Gezonde Lucht D66

Met deze acties geeft D66 invulling aan een nieuw Nationaal Luchtplan voor Nederland, waarin:



**We gezondheid centraal stellen;**



**We gemeenten en hun inwoners helpen om te zorgen voor schone lucht in hun omgeving;**



**We het openbaar vervoer in 2025 uitstootvrij maken;**



**We ervoor zorgen dat landbouw, industrie, lucht- en scheepvaart schoner worden;**



**We elektrisch rijden stimuleren.**

## Inleiding

D66 wil dat de lucht in Nederland overal zo snel mogelijk gezond wordt. Daarom wil D66 zo snel mogelijk een nieuw Nationaal Luchtplan voor Nederland, waarin gezondheid echt centraal staat en de plekken met de vieste lucht als eerste worden aangepakt. Rijk, provincies en gemeenten moeten samen optrekken om voor ieder gebied de juiste oplossingen te vinden. En omdat vieze lucht zich niet aan grenzen houdt, hebben we ook Europa nodig om met onze buurlanden samen op te trekken tegen luchtvervuiling.

Wat D66 betreft moeten we nu stappen zetten. En dat kan ook! We kunnen nog zo veel gezondheidswinst boeken. Die wens deelt D66 met inmiddels meer dan 300.000 Nederlanders die sinds januari via [longfonds.nl/gezondelucht](http://longfonds.nl/gezondelucht) de kwaliteit hebben gecheckt van de lucht die zij iedere dag inademen. Maak het openbaar vervoer uitstootvrij, stimuleer elektrisch rijden en bescherm inwoners van binnensteden tegen giftige uitlaatgassen. Kortom: doe wat redelijkerwijs mogelijk is om de lucht in Nederland gezond te maken. En begin daar niet morgen mee, maar vandaag. In dit plan presenteert D66 de invulling van het Nationaal Luchtplan. D66 doet voorstellen waarmee de overheid verantwoordelijkheid neemt om de lucht in Nederland gezond te maken.

Gezonde lucht is van levensbelang. Niet alleen voor de 1 miljoen mensen in Nederland met een longaandoening, maar voor iedereen. Elke dag belanden meer dan 40 mensen in het ziekenhuis en sterven er 3 mensen aan longkanker veroorzaakt door luchtvervuiling.<sup>1</sup> Elk jaar overlijden in Nederland meer dan 5000 mensen door de ongezonde lucht die in hun longen terecht komt.<sup>2</sup> Op sommige plekken in Nederland is het wonen langs een drukke weg even ongezond als het meeroken van een half pakje sigaretten per dag.<sup>3</sup>

Fijnstof<sup>4</sup>, en dan vooral roet, is de voornaamste boosdoener. Naast fijnstof zijn er ook andere stoffen die schadelijk zijn als je ze inademt. Denk bijvoorbeeld aan stikstofdioxiden (NOx)<sup>5</sup>, dat voornamelijk door dieselmotoren wordt uitgestoten. Daarom is de luchtkwaliteit in steden vooral tijdens de spits erg slecht. Luchtvervuiling kent vele bronnen. Verkeer, industrie, landbouw, intensieve veeteelt, houtrook, scheepvaart en luchtvaart leveren allemaal vieze lucht op. En omdat vieze lucht zich natuurlijk niet aan grenzen houdt, komt de luchtvervuiling soms ook gewoon vanuit onze buurlanden of vanaf open zee Nederland binnendrijven.

1 Bron: [RIVM](#). Jaarlijks belanden ca 16.000 mensen met spoed in het ziekenhuis door vieze lucht. Jaarlijks overlijden 1200 mensen aan longkanker door vieze lucht. Dit is 11 procent van alle sterfte aan longkanker. Jaarlijks overlijden 4500 mensen vroegtijdig door vieze lucht.  
2 Idem.

3 Academische werkplaats Milieu en Gezondheid, '[Luchtverontreiniging in perspectief](#)' (2014).

4 Fijnstof is een verzamelnaam voor alle zwevende deeltjes die kleiner zijn dan tien micrometer, dit wordt aangeduid met PM10. Fijnstof wordt onderverdeeld in verschillende maten: de meest voorkomende zijn PM10, PM2,5 en PM0,1. Hoe kleiner het getal, hoe kleiner de stofdeeltjes en hoe dieper ze in je longen kunnen doordringen en schade kunnen veroorzaken. Het kleinste fijnstof (ultrafijnstof) komt zelfs in je bloedbaan terecht en kan voor hart- en vaatziekten zorgen. Roet en ultrafijnstof zijn het meest ongezond. Bron: [Longfonds](#).

5 Stikstofdioxide of NO2 ontstaat bij verbranding. In de buitenlucht is het verkeer een belangrijkste bron. Daarom wordt stikstofdioxide vaak gebruikt als maat voor de luchtvervuiling door het verkeer. Op zichzelf is NO2 ook schadelijk voor de gezondheid. Bron: [Longfonds](#).

Zeven van de tien Nederlanders zijn zich echter helemaal niet bewust van het feit dat ze, lopend door hun buurt of fietsend naar de supermarkt, waarschijnlijk vieze lucht inademen. De lucht is volgens de advieswaarde van fijnstof die de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft vastgelegd namelijk vrijwel overal in Nederland ongezond. Niet alleen in drukke steden als Amsterdam, Rotterdam of Den Haag, maar ook in minder grote gemeenten als Nijmegen, Veenendaal en Den Bosch is de luchtkwaliteit niet op orde. Dat geldt ook voor gebieden in bijvoorbeeld Noord-Brabant, waar er sprake is van grootschalige landbouw en intensieve veeteelt.

Het huidige kabinet heeft de afgelopen vier jaar niet de maatregelen genomen die gaan leiden tot de verbetering van de luchtkwaliteit die nodig is. Daarmee heeft het kabinet de inwoners van al die steden en gebieden waar bestuurders van D66 en andere partijen hard werken aan schone lucht, in de steek gelaten. Daarom zette D66 eind vorig jaar een grote stap in de goede richting door in de Tweede Kamer een voorstel<sup>6</sup> in dienen om te komen tot een nieuw Nationaal Luchtplan voor Nederland. Nu komt het erop aan of, en zo ja, hoe een nieuw kabinet hier invulling aan gaat geven.

D66 kiest voor gezonde lucht. Nu en in de toekomst.

**Stientje van Veldhoven**

Tweede Kamerlid D66

6 [Motie](#) van het lid Van Veldhoven c.s. over een nationaal luchtplan (3 november 2016).

## Actie 1: een nieuw Nationaal Luchtplan voor Nederland

Het huidige kabinet heeft de afgelopen vier jaar een beleid gevoerd dat niet leidt tot de verbetering van de luchtkwaliteit. Zo constateert het RIVM dat de daling van de gemiddelde concentraties fijnstof de komende jaren stagneert.<sup>7</sup> Het nationale luchtkwaliteitsbeleid is tot nu toe alleen gericht op het halen van de Europese luchtkwaliteitsnormen in plaats van op de gezondheid van mensen. De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn echter tot stand gekomen als politiek compromis, zodat ook landen als Roemenië of Polen er aan kunnen voldoen. De Wereldgezondheidsorganisatie hanteert maatstaven voor luchtkwaliteit die door medici zijn vastgesteld. Die op gezondheid gebaseerde maatstaven zijn veel scherper dan de Europese normen. Dus zelfs als Nederland overal aan de Europese normen zou voldoen, is de lucht nog verre van gezond. D66 wil dat de lucht in Nederland écht gezond is, in plaats van dat we voldoen aan een papieren norm. Er is dus nog enorm veel gezondheidswinst te behalen!

### Echte gezonde lucht in plaats van papieren norm

Op dit moment stopt het kabinetsbeleid zodra de Europese norm in zicht is. Dat heeft ertoe geleid dat het kabinet alleen nog maar middelen beschikbaar maakt voor Rotterdam en Amsterdam, aangezien in die steden nog altijd het gevaar bestaat dat de luchtkwaliteit de Europese norm niet haalt. Met dit beperkte beleid laat het kabinet de inwoners van al die steden en gebieden waar hard gewerkt wordt aan daadwerkelijk schone lucht in de steek. Zo nam de gemeenteraad in Tilburg vorige maand nog een voorstel aan om niet de Europese normen, maar de gezondheidsmaatstaven van de Wereldgezondheidsorganisatie centraal te stellen in het Tilburgse luchtkwaliteitsbeleid.<sup>8</sup> Daarom wil D66 dat ook de overheid haar beleid vanaf nu richt op daadwerkelijk gezonde lucht. Het kabinet moet ophouden zich te verschuilen achter de Europese normen voor luchtkwaliteit. Niet de papieren norm, maar de gezondheid van mensen moet centraal staan.

Ten eerste vraagt een nationaal luchtkwaliteitsbeleid gebaseerd op daadwerkelijk gezonde lucht om heldere, op gezondheid gebaseerde maatstaven waar we dat beleid op kunnen richten. Voor een aantal schadelijke stoffen heeft de WHO al zulke maatstaven vastgesteld.<sup>9</sup> Voor andere stoffen is dat helaas nog niet het geval. Naar aanleiding van een verzoek<sup>10</sup> van D66 heeft het kabinet de Gezondheidsraad<sup>11</sup> opdracht gegeven om voor alle schadelijke stoffen zogenaamde streefwaarden op te stellen. Deze gezondheidskundige advieswaarden worden wat D66 betreft de basis voor een nieuw Nationaal Luchtplan voor Nederland. Ten tweede moet Den Haag maatregelen blijven nemen om provincies en gemeenten te ondersteunen waar nodig, zodat de plekken met de ongezondste lucht worden aangepakt. Bijvoorbeeld bij een gemeente die samen met een bedrijf kijkt naar een nieuwe locatie buiten de stad, of door mee te werken aan het oplossen van hardnekkige verkeersknelpunten.

7 [7de voortgangsrapportage over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit \(NSL\)](#) (9 november 2016).

8 [Initiatiefvoorstel Gezonde lucht in Tilburg](#) (15 december 2016), aangenomen op 30 januari 2017.

9 Zo adviseert de WHO veel lagere concentraties fijnstof om een gezonde leefomgeving te garanderen. Zij adviseren 20 µg/m<sup>3</sup> PM10 en 10 µg/m<sup>3</sup> PM2,5. De helft van de EU-norm.

10 Toezegging aan D66 van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, [Algemeen Overleg Leefomgeving](#) d.d. 11 februari 2016.

11 De [Gezondheidsraad](#) is een onafhankelijk wetenschappelijke adviesorgaan voor regering en parlement.

Ten derde vindt D66 het van belang dat mensen die zich zorgen maken over de luchtkwaliteit in hun omgeving in staat gesteld worden om hun situatie wetenschappelijk te laten onderzoeken, wanneer de overheid dit onverhoopt nalaat. Of het nu gaat over luchtvaart, scheepvaart, infrastructuur of industrie: vooral bij een wijziging van de situatie moeten mensen kunnen beschikken over de juiste informatie om een voorgenomen maatregel die de luchtkwaliteit kan beïnvloeden, op waarde te schatten. Het kan niet zo zijn dat mensen vanwege een gebrek aan mankracht of hoge kosten voor onderzoek geen helderheid kunnen krijgen over gezondheidseffecten. Mensen moeten de mogelijkheid hebben om in kaart te laten brengen wat de effecten op de luchtkwaliteit zijn van een voorgenomen maatregel. Voor ondernemers geldt wat D66 betreft dat zij er niet alléén voor mogen staan wanneer van hen gevraagd wordt om te investeren in duurzame innovaties die aantoonbaar de luchtkwaliteit verbeteren. Van boer tot binnenvaartschipper geldt: voor de financiering van slimme oplossingen geeft de overheid een steuntje in de rug. Kortom: D66 wil een fonds waar mensen aanspraak op kunnen maken om onderzoek te laten doen naar de effecten van maatregelen op de luchtkwaliteit, en waaruit slimme oplossingen die aantoonbaar de luchtkwaliteit verbeteren (mede) kunnen worden gefinancierd.

- ▶ **D66 wil een nieuw, ambitieus Nationaal Luchtplan voor Nederland. Een hernieuwde inzet, een nieuw politiek commitment, voor een ambitieus nationaal luchtkwaliteitsbeleid gericht op échte gezonde lucht.**
- ▶ **D66 wil de op gezondheid gebaseerde streefwaarden van de Gezondheidsraad als basis nemen voor dit Nationaal Luchtplan.**
- ▶ **D66 roept de regering op om samen met gemeenten en provincies te blijven werken aan het boeken van gezondheidswinst, en zich niet langer te verschuilen achter de Europese normen voor luchtkwaliteit**
- ▶ **D66 wil een fonds waar mensen aanspraak op kunnen maken om, bij voorstellen voor bijvoorbeeld een nieuw industrieterrein of extra stuk weg, onderzoek te laten doen naar de effecten van maatregelen op de luchtkwaliteit, en van waaruit slimme oplossingen die aantoonbaar de luchtkwaliteit verbeteren (mede) kunnen worden gefinancierd.**

## Actie 2: geen schoolpleinen en sportvelden waar veel luchtvervuiling is

Naast het treffen van lokale maatregelen om vervuilende bronnen aan te pakken, kunnen gemeenten ook sturen op de ruimtelijke keuzes. Waar komt een nieuwe school te staan, of een nieuw voetbalveld te liggen? Voor huidige locaties kan de blootstelling aan vieze lucht een goede reden zijn om een andere locatie te overwegen. Het is aan de gemeente welke eisen een bestaande of nieuwe locatie precies moet voldoen. In navolging van het RIVM, de GGD en de Gezondheidsraad pleit D66 ervoor dat gemeenten hun uiterste best blijven doen om te voorkomen dat gevoelige locaties zoals scholen, sportparken, ziekenhuizen of ouderenwoningen dichtbij bronnen van luchtvervuiling liggen, zoals snelwegen of fabrieken. In 2007 lagen nog van de ruim 9.000 scholen maar liefst 275 basisscholen te dicht bij een snelweg en 72 basisscholen te dicht bij een provinciale weg.<sup>12</sup> Eind 2014 waren er echter maar acht gemeenten met een luchtkwaliteitsbeleid gerelateerd aan gevoelige bestemmingen.<sup>13</sup> Dat is wat D66 betreft te weinig. D66 wil dat hier meer aandacht voor komt in gemeenten.

Gemeenten krijgen steeds meer vrijheid om keuzes te maken over de omgeving. De invoering van de nieuwe Omgevingswet<sup>14</sup> vraagt van alle gemeenten om een Omgevingsplan op te stellen: een document waarin de regels voor de hele leefomgeving bij elkaar staan. In dat plan kunnen gemeenten vervolgens omgevingswaarden vaststellen, bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit. Zo biedt de Omgevingswet de kans voor gemeenten om er zelf voor te kiezen de gezondheidsmaatstaven van de Wereldgezondheidsorganisatie centraal te stellen in hun luchtkwaliteitsbeleid. D66 wil dat gemeenten door de overheid daarin worden gestimuleerd. De overheid moet vervolgens rekenschap geven van de lokale ambities op het gebied van luchtkwaliteit. Er zijn nu al gemeenten die niet wachten op de invoering van de Omgevingswet om deze stap te nemen. Zo nam de gemeenteraad in Tilburg in januari 2017 nog een voorstel aan om de gezondheidsmaatstaven van de Wereldgezondheidsorganisatie centraal te stellen in het Tilburgse luchtkwaliteitsbeleid.<sup>15</sup>

- ▶ **D66 wil dat er zo min mogelijk gevoelige locaties zoals scholen en sportvelden dichtbij bronnen van luchtvervuiling worden gebouwd. D66 roept de regering op hier met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) over in gesprek te gaan.**
- ▶ **D66 roept de regering op om gemeenten erop te wijzen dat zij met de invoering van het nieuwe omgevingsrecht (Omgevingswet) ervoor kunnen kiezen de gezondheidsmaatstaven van de Wereldgezondheidsorganisatie centraal te stellen in hun luchtkwaliteitsbeleid.**

<sup>12</sup> Bron: [Longfonds](#).

<sup>13</sup> GGD, 'Overzicht gemeenten met gevoelige bestemmingenbeleid' (17 november 2014).

<sup>14</sup> Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet>.

<sup>15</sup> [Initiatiefvoorstel Gezonde lucht in Tilburg](#) (15 december 2016), aangenomen op 30 januari 2017.

## Actie 3: al het openbaar vervoer uitstootvrij in 2025

Het is vervelend als je achter een bus fietst en daardoor dieseldampen inademt. Het overgrote deel van de 5.000 bussen in het openbaar vervoer maakt nog altijd gebruik van ‘vuile’ verbrandingsmotoren.<sup>16</sup> Ook treinen rijden nog altijd voor een deel op fossiele brandstoffen. D66 wil dat in 2025 al het openbaar vervoer uitstootvrij is en rijdt op groene stroom of waterstof<sup>17</sup>.

### Schone bussen

In 2014 zette D66 al een stap in de goede richting voor wat betreft de Nederlandse busvloot. Het D66-voorstel<sup>18</sup> om samen met provincies en gemeenten een plan te maken om alle bussen uitstootvrij te maken, leidde in 2015 tot de ondertekening van een Green Deal Zero Emissie Busvervoer<sup>19</sup>. In deze Green Deal zijn door de overheid landelijke afspraken met alle regio's vastgelegd, omdat in de periode 2016–2020 een belangrijk aandeel van de Nederlandse busvloot vervangen zal worden. Provincies zullen bij het uitschrijven van de zogeheten busvervoerconcessies eisen dat alle bussen uitstootvrij moeten zijn. Die duur van die concessies moet dan wel worden verlengd. Zo maken we niet alleen een einde aan de uitstoot van schadelijke stoffen, maar verminderen we tegelijkertijd de CO<sub>2</sub>-uitstoot en veroorzaken de bussen minder geluidsoverlast. Ook geven we een stimulans aan Nederlandse bedrijven die schone technieken ontwikkelen en schone bussen produceren, zoals VDL en Ebusco, die al elektrische bussen in Nederland en in het buitenland verkopen. Het is nu zaak dat de overheid ervoor zorgt dat de transitie naar uitstootvrij busvervoer op koers blijft.

### Schone treinen

Daarnaast wil D66 dat onze treinen in Nederland volledig op elektriciteit gaan rijden. Het kan namelijk aantrekkelijk zijn om over te stappen op elektrische treinen. Bij een prijsvergelijking op het spoor moet volgens D66 namelijk de vermeden maatschappelijke kosten die een ‘schone’ keuze met zich meebrengt, volwaardig meegenomen worden. Het uitstoten van uitlaatgassen brengt namelijk maatschappelijke kosten met zich mee, want er zijn dan weer maatregelen nodig om de lucht weer schoon te maken. De rekening daarvoor loopt jaarlijks in de tientallen miljoenen euro's.<sup>20</sup> D66 wil daarom dat er voortaan beter gekeken wordt naar de aanschaf van nieuwe treinen, zodat de keuze voor treinen die door schonere technieken worden aangedreven vanzelf aantrekkelijker worden. Op die manier kunnen we versneld komen tot volledig elektrisch aangedreven treinen, zodat er in 2025 geen dieseltreinen meer in Nederland rijden.

<sup>16</sup> Bron: [Stichting Zero Emissie Busvervoer](#).

<sup>17</sup> Bij waterstofverbranding wordt waterstof omgezet voor de elektrische aandrijving, waardoor alleen schone waterdamp wordt uitgestoten.

<sup>18</sup> [Motie](#) van het lid Van Veldhoven c.s. over een transitie naar zero emissie busvervoer (30 oktober 2014).

<sup>19</sup> OV Magazine, '[Nieuwe deal over nul emissie in 2025](#)' (15 april 2016).

<sup>20</sup> RIVM, [Maatschappelijke kosten voor astma, COPD en respiratoire allergie](#) (2012).



## **Investeringsfonds uitstootvrij openbaar vervoer**

Ten slotte wil D66 dat de overheid zelf een actieve bijdrage levert aan de benodigde investeringen voor de transitie naar een volledig uitstootvrij openbaar vervoer. Er moet een investeringsfonds komen om die uitrol ook financieel mogelijk te maken.

- ▶ **D66 wil dat al het openbaar vervoer in 2025 uitstootvrij is en op groene stroom of waterstof rijdt. Door een voorstel van D66 stoten alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer van 2025 geen schadelijke uitlaatgassen meer uit. Daarmee zorgen we voor schone lucht en stimuleren we de Nederlandse bedrijven die schone technieken ontwikkelen en schone bussen produceren.**
- ▶ **D66 wil dat er in 2025 geen dieseltreinen meer rijden in Nederland. Om de keuze voor elektrisch aangedreven treinen aantrekkelijk te maken, moeten de maatschappelijke kosten, zoals kosten ten gevolge van luchtvervuiling van dieseltreinen, volwaardig meegenomen worden in de prijsvergelijking van nieuwe treinen.**
- ▶ **D66 wil een investeringsfonds om de transitie naar volledig uitstootvrij openbaar vervoer financieel mogelijk te maken.**

## Actie 4: breng uitstoot cruiseschepen naar beneden en maak walstroom betaalbaar

De cruisevaart ontwikkelt zich snel en cruiseschepen worden steeds groter en zwaarder. Langsvarende 16-deks schepen zijn voor de meeste mensen een fraai gezicht. Op de grootste cruiseschepen kunnen bijna 9.000 mensen meereizen<sup>21</sup>. Helaas brengen cruiseschepen ook nadelen met zich mee. In een aantal grote steden bevinden aanmeerplaatsen zich vanouds in de binnenstad. Dat betekent dat de uitstoot van deze cruiseschepen significante gevolgen heeft voor de directe omgeving.<sup>22</sup> Amsterdam heeft onlangs voorgesteld om de cruiseterminal verder van de binnenstad te plaatsen, wat de concentratie aan fijnstof in de binnenstad zal verminderen.<sup>23</sup> Niet iedere gemeente heeft echter de mogelijkheid cruiseschepen op korte termijn verder buiten de binnenstad te laten aanmeren. Ook in Amsterdam gaat dat nog een aantal jaar duren. Ook op de nieuwe locatie zullen de schepen vieze lucht blijven uitstoten als er geen andere oplossingen voorhanden zijn.

### Schone walstroom

Daarnaast zijn cruiseschepen die aangemeerd liggen voor de stroomvoorziening afhankelijk van zware dieselaggregaten. Een van de oplossingen is het vervangen van diesel door elektriciteit. Door het aanleggen van walstroom komt het schip dan letterlijk aan de stekker te liggen. Voor binnenvaartschepen bestaan in veel gemeenten al goede walstroomvoorzieningen. Voor cruiseschepen (en overige zeeschepen) zijn er nog belemmeringen om walstroom toe te passen. De voornaamste belemmering is de energielasting en de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk in de buurt van het aanlegpunt. Op walstroom wordt (landelijk) energielasting geheven, terwijl voor de diesel die cruiseschepen in hun aggregaten gebruiken een lager tarief betaald wordt. Hierdoor wordt het gebruik van elektriciteit duurder dan diesel. D66 wil daarom dat belastingtechnische barrières voor walstroom worden weggenomen. Op die manier kunnen cruiseschepen zo snel mogelijk verplicht worden om, wanneer aangemeerd, gebruik te maken van walstroom in plaats van dieselaggregaten.

### Maak internationale afspraken

Tegelijkertijd is het nodig dat in internationaal verband gezamenlijk wordt opgetrokken. Zo moet het verplichten van walstroomvoorzieningen gedaan worden in samenwerking met andere cruisehavens in de buurlanden. Ook is er gezamenlijk actie nodig om cruiseschepen zo aan te passen dat ze gebruik kunnen maken van walstroom. Helaas is dat nog niet bij alle cruiseschepen het geval. Het geschikt maken van cruiseschepen vraagt investeringen door rederijen. Alleen als de overheid in internationaal verband gezamenlijk optrekt kunnen er goede afspraken gemaakt worden met de rederijen. Hier ligt ook een kans voor gemeentelijke internationale samenwerkingsverbanden. Hoe meer schepen immers gebruik kunnen maken van walstroom, des te eerder de investering in het elektriciteitsnetwerk aan de kade zich terugverdient.

21 Guardian: [‘The world’s largest cruise ship and its supersized pollution problem’](#) (21 mei 2016).

22 Nos, [‘Mega-cruiseschip in Rotterdam is geen feest voor het milieu’](#) (24 mei 2016).

23 Nos, [‘Amsterdam gaat cruiseschepen uit binnenstad weren’](#) (3 november 2016).

## Korting op havengeld

In de tussentijd moet wat D66 betreft maximaal gebruik worden gemaakt van alternatieve oplossingen die op kortere termijn de uitstoot van cruiseschepen kunnen beperken. Zo geven sommige havens schonere cruiseschepen al korting op het havengeld.<sup>24</sup> Ook is er de mogelijkheid om LNG te gebruiken in plaats van diesel. Voor LNG hoeven nauwelijks voorzieningen aan gelegd te worden en nieuwgebouwde cruiseschepen worden reeds standaard uitgerust met LNG-voorzieningen. LNG is niet uitstootvrij, maar levert wel een substantiële bijdrage aan het terugbrengen van luchtvervuilende stoffen: een reductie van fijnstof met 100% en stikstofdioxiden (NOx) met 80%.<sup>25</sup>

- ▶ **D66 wil de energiebelasting op walstroom afschaffen of andere fiscale en/of financiële middelen introduceren om het gebruik van walstroom rendabel te maken.**
- ▶ **D66 wil in internationaal verband tot afspraken komen met rederijen over het geschikt maken van cruiseschepen voor walstroom en komen tot een verplichting voor het gebruik van walstroom.**
- ▶ **D66 wil dat de overheid met steden afspraken maakt over het doen van aanpassingen aan schepen zodat deze maximaal gebruik kunnen maken van LNG-aggregaten wanneer aangemeerd.**

24 Zo komen zeeschepen die zich hebben aangemeld bij de Environmental Ship Index in aanmerking voor korting in Amsterdam op basis van het puntental in de index.

25 In Rotterdam komt wekelijks een cruiseschip aan dat LNG gebruikt wanneer aangemeerd. Dat levert een reductie op van [100% fijnstof \(PM10\)](#) en [80% NOx](#).

## Actie 5: verbeter luchtkwaliteit met betrekking tot luchtvaart en scheepvaart

Anders dan fabrieken of boerderijen bewegen vliegtuigen en schepen zich van A naar B. De zeescheepvaart is één van de meest vervuilende, ongereguleerde en gesloten bedrijfstakken ter wereld. De 17 grootste schepen ter wereld stoten meer zwavel uit dan alle auto's ter wereld bij elkaar. Zwavel is een stof die ernstige gezondheidsproblemen veroorzaakt. Containerschepen verbranden de smerigste brandstof op onze planeet waarbij onder andere veel roet wordt uitgestoten.<sup>26</sup> Er is dus nog een wereld te winnen. Hier moet in de eerste plaats internationaal actie tegen worden ondernomen. Maar dat ontslaat wat D66 betreft de overheid niet van de verantwoordelijkheid om hier in Nederland te doen wat ze kan. De haven in Rotterdam en onze nationale luchthaven Schiphol behoren tot de grootste ter wereld. Onze havens groeien daarbij nog altijd. Reden genoeg voor D66 om luchtkwaliteit centraler te stellen in het mainportbeleid van de overheid.

### Scheepvaart

Voor de internationale zeescheepvaart zijn er zones rondom onze kust ingesteld waar schepen verplicht zijn te varen op diesel in plaats van de schadelijke bunkerolie waar schepen normaliter op varen. Varen op diesel scheelt flink in de uitstoot van schadelijke stoffen. Sinds 1 januari 2015 moeten alle zeeschepen in de Noordzee daarom op diesel varen of een wasinstallatie aan boord hebben voor het filteren van de uitstoot. Maar als je een regel invoert is het wel zaak om die goed te handhaven. De handhaving is helaas nog altijd onvoldoende. Er zijn signalen dat zeeschepen langs onze kust nog steeds op bunkerolie varen en de controle en handhaving niet op orde is. Dat geldt overigens voor alle landen die aan de Noord- en Oostzee liggen.<sup>27</sup> De pakkans zou op dit moment zo laag zijn dat het voor reders financieel aantrekkelijker is om af en toe een boete te incasseren, dan om te investeren in schonere motoren of een wasinstallatie om de boetes te voorkomen.<sup>28</sup> Dat werkt fraude in de hand, terwijl mensen in de kustprovincies de dupe worden van de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

D66 wil daarom dat de controle en handhaving in de wateren rondom de Nederlandse kust drastisch verbetert. Het mag langs onze kust niet zo zijn dat het loont om niet te voldoen aan de geldende eisen voor de luchtkwaliteit. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moet voldoende analysecapaciteit in huis hebben om te bepalen welke schepen verdacht zijn. Dat is op dit moment niet het geval. Daarnaast kan wat D66 betreft innovatie hier uitkomst bieden. Middels satellieten en andere digitale apparatuur is het mogelijk om de temperatuur van uitlaatgassen te meten, waardoor je kunt vaststellen op welk soort brandstof een schip vaart. Dit zijn goede hulpmiddelen in het opsporen van verdachte schepen, waar we maximaal gebruik van kunnen maken. Ten slotte moet er veel beter worden samengewerkt tussen de inspectiediensten van de

<sup>26</sup> De documentaire [Seablink](#) geeft de impact van de scheepvaart op mens en milieu op indrukwekkende wijze weer. Op aanvraag van D66 is deze documentaire getoond aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in de Tweede Kamer, waarna de Kamerleden de mogelijkheid kregen om in gesprek te gaan met documentairemaakster [Bernice Notenboom](#).

<sup>27</sup> [Maritiemnieuws.nl](#), 'Netelenbos van KVNR over schone scheepvaart'.

<sup>28</sup> EenVandaag, '[Luchtvervuiling door grote scheepvaart](#)' (28 maart 2016).

landen aan de Noord- en Oostzee, waarmee we de laag-emissie zone delen. De noodzaak voor een gezamenlijke, meer geïntegreerde en gecoördineerde aanpak is hoog.

Ook wil D66 dat er snel een nationaal verbod komt op het ontgassen van binnenvaartschepen. Wanneer schippers hun lading hebben gelost is het soms nodig om de ruimen te ontdoen van restanten van die lading. Waar het vluchtige stoffen betreft wordt dit vaak gedaan door middel van het ontgassen van het schip. De ruimen zijn dan weer schoon en klaar voor de volgende lading. De dampen die vrijkomen kunnen bij langdurige blootstelling schadelijk zijn voor de omgeving. Aan het ontgassen in bewoond gebied moet daarom zo snel mogelijk een einde komen. Daarnaast zijn er voor de binnenvaartsector nog tal van andere mogelijkheden om de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken. Daar staat de sector wat D66 betreft niet alleen voor. Voor de financiering van duurzame innovaties wil D66 een fonds waaruit slimme oplossingen die aantoonbaar de luchtkwaliteit verbeteren (mede) kunnen worden gefinancierd.

## Luchtvaart

Het verminderen van de uitstoot van een vliegtuig is nog een stuk moeilijker dan van een schip. De noodzaak voor lokale luchtkwaliteitsmaatregelen op en rond luchthavens is daarom extra hoog. Het moet veilig zijn voor passagiers, luchtvaartpersoneel en omwonenden om zich rond vliegtuigen en vliegvelden te bewegen. Om met name de uitstoot van stikstofdioxide (NOx) te reduceren heeft Schiphol vaste walstroom voor vliegtuigen bij de opstelplaatsen. Dit betekent dat er geen kerosine of diesel meer nodig is om vliegtuigen op de luchthaven te voorzien van elektriciteit. Ook rijden alle passagiersbussen op de luchthaven inmiddels op elektriciteit. Dat is pure winst. D66 wil dat ook lijnbussen van en naar Schiphol zo snel mogelijk uitstootvrij zijn.

D66 is kritisch op het gebruik van biobrandstoffen, maar voor de luchtvaart is biobrandstof voor de korte en middellange termijn belangrijk voor de realisatie van de klimaatdoelstellingen, omdat er weinig concreet toepasbare alternatieven zijn. Daarnaast zijn er indicaties dat biobrandstof een positief effect heeft op de uitstoot van fijnstof.<sup>29</sup> Dit is een extra reden om te kiezen voor biobrandstof. In oktober 2016 trad het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als eerste Rijksoverheidsinstantie toe tot het KLM Corporate BioFuel Programma<sup>30</sup>, om het vliegen op biokerosine een extra impuls te geven. D66 ziet graag dat meerdere ministeries dit voorbeeld volgen. Daarnaast moedigt D66 KLM aan haar ambitieuze duurzaamheidsbeleid voort te zetten, en te blijven werken aan vlootvernieuwing en zuinig vliegen. Internationale regelgeving legt steeds strengere eisen op aan vliegtuigmotorfabrikanten. Met technische innovaties zijn zij in staat de emissies van stikstofdioxiden van vliegtuigen te beperken. De nieuwe vliegtuigen van KLM – Embreair / Boeing 787 Dreamliner – zorgen er daarmee voor dat de grootste vloot op Schiphol minder NOx uitstoot.

Ook zet D66 in op de totstandkoming van één Europees luchtruim. Het Europese luchtruim is nu teveel versnipperd door gebrekkige samenwerking tussen luchtverkeersleidingen en nationaal ingestelde gebieden die gesloten zijn voor de burgerluchtvaart, waardoor er jaarlijks miljoenen

<sup>29</sup> [ICAO Environmental Report 2016](#): "In evaluating Alternative Jet Fuel (AJF) candidates, the resulting changes in PM emissions have also been measured. Specifically, the lower fuel aromatic and fuel sulphur levels with the majority of AJFs under consideration have the potential to reduce PM emissions from aircraft and APUs."

<sup>30</sup> [KLM Corporate BioFuel Programme](#).

kilometers wordt omgevlogen. D66 wil dat Nederland het voortouw neemt in het boeken van vooruitgang in de totstandkoming van één Europees luchtruim, binnen én buiten de gebaande Europese paden.

## Onderzoek naar ultrafijnstof

Daarnaast is het van belang dat er zo snel mogelijk helderheid komt over de schadelijke effecten van ultrafijnstof. Dat zijn de allerkleinste deeltjes fijnstof die bij inademing diep in de longen terecht komen en minder snel verwerkt worden door het lichaam. De deeltjes zijn zo klein dat ze via de longen tot de bloedbaan kunnen doordringen en zo andere organen bereiken. Onderzoek toont aan dat rond Schiphol sprake is van verhoogde concentraties ultrafijnstof als gevolg van de luchtvaart.<sup>31</sup> Helaas geven de onderzoekers aan dat er nog onvoldoende inzicht is in de daadwerkelijke implicaties van het ultrafijn stof. Bij gebrek aan studies over de gezondheidseffecten door ultrafijnstof is het nog niet mogelijk om aan te geven of, en zo ja in welke mate, een lange termijn blootstelling aan ultrafijnstof zal hebben op de gezondheid van medewerkers, passagiers en omwonenden.<sup>32</sup> D66 wil daarom dat de overheid er alles aan doet om zo snel mogelijk helderheid te krijgen over de mogelijke acute en lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijnstof die afkomstig is van luchthavens.

- ▶ **D66 wil de analysecapaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport op een adequaat niveau te brengen, zodat de zeescheepvaart zich houdt aan de (internationale) regels voor luchtkwaliteit langs onze kust**
- ▶ **D66 wil investeren in innovatieve analysetechnieken, zoals het gebruiken van satellietgegevens, om vervuilende schepen in kaart te brengen.**
- ▶ **D66 wil meer en betere samenwerking met onze buurlanden aan de Noord- en Oostzee om onze gedeelde laag-emissie zone te handhaven**
- ▶ **D66 wil dat er zo snel mogelijk een nationaal verbod komt op het ontgassen van schepen, aangezien de dampen die vrijkomen schadelijk kunnen zijn voor de omgeving**
- ▶ **D66 wil dat alle lijnbussen van en naar Schiphol zo snel mogelijk uitstootvrij zijn**
- ▶ **Naast verminderde CO2-uitstoot zijn er indicaties dat biokerosine gunstige effecten op de uitstoot van fijnstof. D66 wil daarom dat meerdere ministeries het voorbeeld van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu volgen door toe te treden tot het KLM Corporate BioFuel Programma**
- ▶ **D66 wil alles op alles zetten om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over de gevolgen van ultrafijnstof voor de gezondheid en de rol van de luchtvaart in de uitstoot van ultrafijnstof**

31 RIVM, 'Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol' (2015) en Tijdschrift Lucht, 'Ultrafijn stof rondom Schiphol' (december 2014).

32 Zie ook: Zembla, 'Geen vuiltje aan de lucht' (6 april 2016).

## Actie 6: ondersteun gemeenten en hun inwoners die kiezen voor schone lucht

In een aantal gemeenten staat luchtkwaliteit hoog op de agenda. In andere gemeenten is luchtkwaliteit een minder groot probleem. D66 vindt dat gemeenten samen met hun inwoners ervoor moeten kunnen kiezen of en welke maatregelen zij nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het kan zijn dat de problemen met de luchtkwaliteit zo ernstig zijn, dat een gemeente zich genoodzaakt ziet een milieuzone in te stellen. Voornamelijk in de grote steden is het verkeer namelijk één van de grootste oorzaken van vieze lucht. Ervaringen wijzen uit dat milieuzones met name effectief zijn voor de aanpak van zulke zeer lokale problemen. Daarom is de milieuzone onderdeel van de gereedschapskist van gemeenten. Gemeenten moeten immers in staat gesteld worden om te zorgen voor schone lucht voor hun inwoners. D66 vindt dat het instellen van een milieuzone een gemeentelijke bevoegdheid is en blijft. Sommige partijen willen echter verbieden dat gemeenten samen met hun inwoners kunnen kiezen voor maatregelen om de lucht schoner te maken.<sup>33</sup>

### Help gemeenten en inwoners

Daarnaast vindt D66 het onbestaanbaar dat gemeenten die samen met hun inwoners willen zorgen voor schone lucht, last hebben van het haperende en trainerende overheidsbeleid. De overheid zou deze gemeenten en hun inwoners juist een helpende hand moeten bieden. De houding van dit kabinet heeft tot een merkwaardige situatie geleid. Ten eerste heeft minister Schultz (VVD) van Infrastructuur en Milieu nog altijd geen officieel, eenduidig verkeersbord laten ontwikkelen om een milieuzone aan te duiden. Met een dergelijk bord zou een milieuzone, inclusief welke voertuigen er wel en niet toegestaan zijn, overal in Nederland op dezelfde manier worden aangeduid. In plaats daarvan worden gemeenten nu gedwongen om te werken met verkeersborden die niet speciaal voor de milieuzone zijn ontwikkeld. Ook bestaan er geen borden voor provinciale wegen en snelwegen om een milieuzone aan te kondigen. Daarmee zorgt minister Schultz (VVD) voor onduidelijkheid bij automobilisten.

Ten tweede leidt het beleid van minister Schultz (VVD) ertoe dat er geen precieze gegevens van de mate van vervuiling van auto's kunnen worden gebruikt om te bepalen welke auto een milieuzone in mag. Daardoor zien gemeenten zich nu genoodzaakt om vieze auto's of busjes te weren uit de binnenstad op basis van het bouwjaar van het voertuig. Dat is begrijpelijk, omdat gemeenten voor de handhaving gebruik moet maken van het kentekenregister. Een voertuig is immers herkenbaar aan het kenteken. In het kentekenregister is op dit moment echter maar één gegeven opgenomen dat gemeenten kunnen gebruiken om te bepalen hoe vervuilend een voertuig is: het bouwjaar. Dat is merkwaardig als je bedenkt dat de overheid ook beschikt over de fijnstofuitstootgegevens van ieder voertuig. Precies de gegevens die, naast het bouwjaar, erg nuttig zijn om te gebruiken bij een milieuzone. Ondanks herhaalde verzoeken van D66 zijn die

<sup>33</sup> Eind 2015 steunden SP, CDA, SGP en PVV een [motie](#) van de VVD die tot doel had de grondslag voor de milieuzone op te heffen. De facto komt dat neer op een verbod op het instellen van een milieuzone. SP en SGP steunden begin 2012 nog een [motie](#) van CDA en D66 die de regering verzocht op nationaal niveau en in overleg met gemeenten instrumenten te ontwikkelen die gemeenten desgewenst kunnen inzetten om de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren, zoals de uitbreiding van milieuzones naar kleiner vrachtverkeer, taxi's of sterk vervuilend autoverkeer.

gegevens nog altijd niet opgenomen in het kentekenregister. Daarmee blijven gemeenten tot nu toe gedwongen om een milieuzone enkel op het bouwjaar van het voertuig te baseren.

## **Simpeler en overzichtelijker**

Als een gemeente en haar inwoners kiezen voor een milieuzone, dan moet er wel duidelijkheid zijn. D66 wil naar een simpele, landelijke en overzichtelijke aanduiding van milieuzones zoals in Duitsland. Duitsland kent al jarenlang een overzichtelijker milieuzonebeleid met stickers, waarbij voertuigen in categorieën geplaatst worden op basis van uitstootgegevens. De milieuzone is dan simpelweg te herkennen aan een verkeersbord met daaronder de soort milieusticker die je nodig hebt om die zone in te mogen rijden. Heeft je voertuig de getoonde sticker, dan mag je dat gebied dus inrijden. Ook voertuigen met een buitenlandse registratie moeten een milieusticker hebben om dat gebied in te mogen. Op deze manier weten ook buitenlandse bestuurders waar zij aan toe zijn en kunnen gemeenten ook daarop handhaven. Buitenlandse kentekens staan immers niet in de Nederlandse databank waardoor gemeenten dit stukje handhaving op dit moment nagenoeg onmogelijk wordt gemaakt.

- ▶ **D66 wil dat gemeenten samen met hun inwoners maatregelen mogen nemen om de lucht in hun stad gezonder te maken. We moeten ophouden met in Den Haag gemeenteraad te spelen. Als sterk vervuילend wegverkeer in bepaalde delen van een gemeenten één van de grootste oorzaken is van luchtvervuiling, dan moeten inwoners samen met de gemeente in staat zijn en blijven om maatregelen te nemen, zodat de gezondheid van inwoners kan worden beschermd. Dit mag niet worden verboden vanuit Den Haag.**
- ▶ **D66 wil zo snel mogelijk een eenduidige verkeersbord dat een milieuzone aanduidt en aankondigt. Wanneer je een milieuzone binnenrijdt moet overal in Nederland helder en herkenbaar zijn wat wel en niet is toegestaan. Een bord voor provinciale wegen en snelwegen moet een milieuzone tijdig aankondigen zodat bestuurders weten waar ze aan toe zijn.**
- ▶ **D66 wil zo snel mogelijk de beschikbare fijnstofuitstootgegevens opnemen in het kentekenregister. Op die manier zijn gemeenten niet langer enkel overgeleverd aan het bouwjaar om een milieuzone vorm te geven en te handhaven.**
- ▶ **We roepen de regering op te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om in Nederland een versimpelde, landelijke aanduiding van milieuzones naar Duits voorbeeld in te voeren.**



## Actie 7: schonere industrie en landbouw

Een groot deel van de vieze lucht in Nederland wordt veroorzaakt door de (zware) industrie en (intensieve) landbouw.<sup>34</sup> Dat is in de eerste plaats slecht voor de mensen die iedere dag in de buurt van deze bedrijven wonen of werken, zoals werknemers van fabrieken of boeren. Daarnaast leveren deze bedrijfstakken vieze lucht op die tot ver in de omtrek van een fabriek of landbouwbedrijf consequenties kan hebben voor de gezondheid van mensen. Deze vieze lucht bepaalt in grote mate hoe hoog de zogenaamde 'achtergrondconcentratie' van ongezonde lucht is in Nederland. Hoe hoger de achtergrondconcentratie vieze lucht is, des te meer lokale maatregelen er nodig zijn om de lucht gezond te houden. Het kan zelfs zo zijn dat het positieve effect op schone lucht van lokale luchtkwaliteitsmaatregelen zoals een milieuzone teniet wordt gedaan door een hogere achtergrondconcentratie in een bepaalde periode. Als die lokale maatregel niet was genomen, was de luchtkwaliteit dus nóg slechter geweest. Het is daarom van groot belang dat de achtergrondconcentratie veroorzaakt door (zware) industrie en (intensieve) landbouw zo veel mogelijk wordt beperkt.

Wat de landbouw betreft zijn de stoffen ammoniak en fijnstof de grootste boosdoeners. Dit is een van de redenen waarom D66 op de lange termijn de veestapel wil verkleinen in Nederland. Een kleinere veestapel draagt immers bij aan minder uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast wil D66 dat er niet te veel dieren in één klein gebied worden gehouden. Dat kan per regio worden bepaald. Ook wil D66 dat er beter wordt gekeken naar diervoeding, omdat bepaalde soorten voer simpelweg voor meer uitstoot van schadelijke stoffen door dieren zorgen dan andere.

### Boerderij

D66 wil dat de lucht in de stal en de lucht die uit de stal komt veel schoner wordt. Apparaten die schadelijke stoffen uit de stallucht halen of verminderen (zoals zogenaamde luchtwassers) moeten functioneren en voldoen aan de laatste kwaliteitseisen. Het is nog beter als dit soort apparaten worden vervangen door goedkopere, energiearme en veiligere alternatieven. Daarom wil D66 veel meer ruimte voor innovaties in stalsystemen die leiden tot een lagere uitstoot. Daarnaast wil D66 dat er veel beter wordt gehandhaafd. Aan een luchtwasser die uit staat, heeft niemand iets. Daarom pleit D66 voor een APK op stallen. Er zijn meer inspecteurs nodig om bedrijven te controleren. Wat D66 betreft is het belang hiervan zo groot dat het RIVM, naast de regionale Omgevingsdienst, een rol moet krijgen in het handhaven en monitoren van de luchtkwaliteit op het platteland. Het RIVM heeft die rol al met betrekking tot de luchtkwaliteit rondom snelwegen.

Ook is D66 ervan overtuigd dat digitale innovatie een oplossing biedt. Wanneer luchtwassers in real-time verbonden zouden zijn met de inspectiedienst, dan weet deze te allen tijde of de filter goed functioneert. Ook verzamel je op die manier gegevens die de sector weer kan helpen om verder te innoveren. Een win-win situatie. Voor de financiering van duurzame innovaties wil D66 een fonds waaruit slimme oplossingen die aantoonbaar de luchtkwaliteit verbeteren (mede) kunnen worden gefinancierd.

<sup>34</sup> [Monitoringsrapportage NSL 2016](#): De Europese norm voor fijn stof wordt in 13 van de 390 gemeenten overschreden. Vooral in gebieden met intensieve veehouderij of industrie zijn de concentratie te hoog.

## Industrie

Wat de (zware) industrie betreft is D66 voorstander van het gebruik van zogenaamde koepelvergunningen. In plaats van ieder bedrijf een vergunning te geven, krijgt een groep bedrijven één vergunning voor het uitstoten van een maximum aan schadelijke stoffen. Bedrijven bepalen vervolgens zelf hoe ze als groep onder dat wettelijke maximum blijven. Vervolgens kan het plafond van maximum uit te stoten schadelijke stoffen verder naar beneden worden bijgesteld. Daardoor vermindert de totale uitstoot van vieze lucht en geef je bedrijven de vrijheid en de mogelijkheid om samen te werken en met slimme oplossingen te komen. Een win-winsituatie. In de Rotterdamse haven werkt een groep bedrijven al met zo'n koepelvergunning. In Amsterdam gaat men binnenkort hiermee starten. D66 wil dat de overheid het gebruik van een koepelvergunning aanmoedigt en zo veel mogelijk bedrijven samenbrengt om gezamenlijk te werken aan gezonde lucht.

- ▶ **D66 wil luchtzuivering in stallen verplichten en een APK voor stallen te introduceren.**
- ▶ **D66 wil meer handhavingscapaciteit binnen de agrarische sector en het RIVM een rol geven in handhaving en monitoring van luchtkwaliteit op het platteland.**
- ▶ **D66 roept de regering op om bedrijven aan te spreken op hun verantwoordelijkheid om gezamenlijk te zorgen voor minder vieze lucht door het gebruik van slimme instrumenten als een koepelvergunning zo veel mogelijk te stimuleren.**

## Actie 8: informeer mensen over uitstoot houtstook

Veel mensen vinden het leuk en gezellig om de open haard aan te zetten, of buiten een vuurkorf te hebben. D66 vindt dat mensen bij een open haard of een mooi open vuur buiten moeten kunnen zitten. Wat veel mensen alleen niet weten is dat houtstook een belangrijke bijdrage levert aan luchtvervuiling. Zeker bij bepaalde weersomstandigheden, waar de rook niet goed weg kan maar blijft hangen, kan houtrook schadelijk zijn voor de gezondheid<sup>35</sup>. Niet in de laatste plaats voor de stoker zelf. Voor mensen in de buurt is het moeilijk om het huis af te sluiten van houtrook, omdat het huis tegelijkertijd goed geventileerd moet blijven.

### Geef informatie

Veel mensen weten simpelweg niet dat houtrook een belangrijke bijdrage levert aan luchtvervuiling. Dat gebeurt vooral als er met verkeerd hout wordt gestookt, het hout nat is of er andere zaken dan hout worden verstoekt. Goed stoken scheelt dus al een hoop: een goede combinatie van haard, hout en rookkanaal is van belang voor goede verbranding. Kennis over goed stoken is daarom belangrijk. D66 wil dat de overheid mensen informeert over hoe ze het beste kunnen stoken, zodat er zo min mogelijk schadelijke stoffen vrijkomen. D66 wil daarom dat informatie over goed stoken actief door de overheid ter beschikking gesteld wordt. Dit kan door informatie mee te geven bij de aankoop van kachels, haarden of brandhout, of door een nationale campagne te houden over het belang van goed stoken. We zien dat in steden als Den Haag<sup>36</sup> en Nijmegen<sup>37</sup> dit soort campagnes een positief effect hebben.

Bij sommige weersomstandigheden, waarbij de rook niet goed weg komt, kan houtrook leiden tot een groter gevaar voor mensen. Mensen met een longklachten hebben daar als eerste last van. Omdat deze specifieke omstandigheden relatief weinig voorkomen, maar wel een zeer groot risico vormen voor de gezondheid van de 1 miljoen Nederlanders met longaandoeningen, vindt D66 het gerechtvaardigd om gemeenten de mogelijkheid te geven mensen actief te vragen niet te stoken. Gemeenten zouden in dat geval een stookalarm af kunnen geven, mogelijk op basis van een stookalarm van het RIVM. D66 heeft er vertrouwen in dat wanneer mensen actief van zeer slechte weersomstandigheden op de hoogte gebracht worden, zij bereid zijn om even af te zien van het stoken van hout.

### Filters bij nieuwbouwhuizen

Naast goed stoken kan er ook wat gedaan worden aan de schoorstenen. In landen als Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk zijn er al verschillende goede filters op de markt. Daarom wil D66 dat bij nieuwbouwhuizen waar een open haard of een houtkachel in wordt geplaatst er ook een filter wordt geïnstalleerd om kosten achteraf te voorkomen. Voor bestaande huizen wil D66 dat wordt onderzocht of de overheid het installeren van een filter financieel kan ondersteunen, bijvoorbeeld wanneer mensen of woningbouwcorporaties een verbouwing overwegen.

35 Hoe schadelijk houtstook kan zijn lees je [hier](#).

36 Gemeente Den Haag, '[Verstandig hout stoken](#)' (1 januari 2017). RIVM, '[Kans op overschrijding van wettelijke grenswaarden langs het hoofdwegennet na snelheidsverhogingen in 2016](#)' (2016)

37 Gemeente Nijmegen, '[Houtstook](#)'.

- ▶ D66 wil dat mensen meer en beter geïnformeerd worden over het belang van goed stoken. Dit kan door informatie mee te geven bij de aankoop van kachels, haarden of brandhout en door een nationale voorlichtingscampagne.
- ▶ D66 roept de regering op om met het RIVM en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in gesprek te gaan over het proactief uitvaardigen van een stookalarm bij slechte weersomstandigheden.
- ▶ D66 wil ervoor zorgen dat bij nieuwbouwhuizen waar een open haard of houtkachel wordt geplaatst er ook een filter wordt geïnstalleerd, en wil de mogelijkheden onderzoeken voor financiële ondersteuning bij het installeren van filters bij bestaande woningen, bijvoorbeeld wanneer deze woningen worden verbouwd.

## Actie 9: maak gezondheid randvoorwaarde bij maximumsnelheid

Hoe harder er gereden wordt, hoe hoger de uitstoot is van ongezonde stoffen.<sup>38</sup> Wanneer een snelheidsverhoging wordt overwogen moet er vast komen te staan dat het effect van die snelheidsverhoging in ieder geval niet leidt tot een overschrijding van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Natuurlijk is en blijft het doel om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, ook langs een ringweg bijvoorbeeld.

Daarnaast vindt D66 dat het niet zo kan zijn dat een gemeente haar best doet om de lucht gezond te maken, en de nationale overheid vervolgens die lokale gezondheidswinst weer teniet doet door een snelheidsverhoging door te voeren. Omdat snelheidsverhogingen ertoe kunnen leiden dat de lokale gezondheidswinst teniet gedaan wordt, wil D66 dat gemeenten mee kunnen praten over de verhoging van de maximumsnelheid op ringwegen. Ook op die manier wil D66 bereiken dat het gezondheidsaspect altijd onderdeel is van de besluitvorming omtrent snelheidsverhogingen.

- ▶ **Wanneer de overheid snelheidsverhogingen op ringwegen wil invoeren, moet van tevoren worden bekeken of dit kan zonder een overschrijding van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen.**
- ▶ **D66 wil dat gemeenten een stem krijgen wanneer er een snelheidsverhoging op een ringweg wordt overwogen, aangezien dit kan leiden tot overschrijding van de wettelijke normen en/of reeds geboekte lokale gezondheidswinst teniet kan doen.**

38 Bron: [RIVM](#).

## Actie 10: stimuleer elektrisch rijden

Elektrisch vervoer heeft de toekomst. Het is beter voor het milieu, beter voor de gezondheid, zorgt voor schonere lucht en voor minder geluidsoverlast. Elektrisch rijden kan een gigantische bijdrage leveren aan het aanpakken van de klimaatverandering. Daarom zijn er afspraken over gemaakt in het Energieakkoord en de Green Deal Elektrisch Vervoer en heeft de Kamer uitgesproken dat vanaf 2025 alleen nog maar emissieloze auto's verkocht worden. Maar een transitie naar emissieloos rijden gaat niet vanzelf. Zonder aanvullende acties blijft het bij papier en mooie voornemens. Dat mogen we niet laten gebeuren. Voor het klimaat, voor onze luchtkwaliteit en voor onze gezondheid. Elektrisch vervoer biedt daarnaast ook grote economische kansen, die we niet mogen laten liggen.

### Actieplan elektrisch rijden

Daarom heeft D66 samen met de PvdA eind vorig jaar tien voorstellen gedaan om elektrisch rijden in Nederland te stimuleren.<sup>39</sup> Bijvoorbeeld omdat het vervangen van de batterij van een auto een kostbare zaak is, en veel mensen nog geen ervaring hebben met elektrische auto's, vormt de onzekerheid over de betrouwbaarheid van de batterij voor mensen een reden om niet over te gaan tot de aanschaf van een tweedehands elektrische auto. We stellen daarom voor om deze onzekerheid weg te nemen. Daarbij wil D66 investeren in een goede laadinfrastructuur, zodat de auto op meer plekken opgeladen kan worden.

Elektrisch rijden kun je op veel manieren extra aantrekkelijk maken. Zo presenteren we op korte termijn een wetsvoorstel dat strekt tot het mogelijk maken van een lager parkeertarief voor elektrische auto's. We stellen voor om – waar mogelijk en verantwoord<sup>40</sup> – gemeenten in staat te stellen om volledig elektrische auto's toegang te geven tot busbanen. We stellen voor om de tolverbindingen, in ieder geval tot 2025, voor elektrische auto's tolvrij te maken en nemen zelf het initiatief de wet zodanig te wijzigen.<sup>41</sup> Tenslotte moeten elektrische auto's zichtbaar worden, zodat voor handhavers gemakkelijk te zien is dat bepaalde auto's toegestaan zijn op een busbaan, tolvrijstelling genieten of onder een lager parkeertarief vallen.

### Overheid geeft goede voorbeeld

Daarnaast wil D66 dat de overheden zelf het goede voorbeeld geven door in principe enkel nog elektrische auto's en busjes aan te schaffen bij de vernieuwing van hun wagenpark. Ook moeten er afspraken gemaakt worden met 'veelrijders' zoals taxibedrijven en pakketdiensten om het voor hen aantrekkelijke te maken het wagenpark zo snel mogelijk te elektrificeren. Succesvolle experimenten met autodelen en elektrische distributie van goederen in binnensteden moeten grootschalig worden uitgerold.

39 Actieplan D66/PvdA '[Elektrisch rijden? Doen!](#)', 7 december 2016.

40 Van openstelling van busbanen kan alleen sprake zijn als dit vanuit verkeersveiligheids-, capaciteits- en infrastructureel perspectief niet tot disproportionele gevolgen leidt.

41 D66 en PvdA zullen het initiatief nemen de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en Via15 zodanig te wijzigen zodat elektrische voertuigen op deze Rijkswegen tot 2025 geen tol meer hoeven te betalen.

- ▶ **D66 roept de regering op om de voorstellen uit het Actieplan 'Elektrisch Rijden? Doen!' zo snel mogelijk tot uitvoering te brengen.**
- ▶ **We komen met een wetsvoorstel dat strekt tot het mogelijk maken van een lager parkeertarief voor elektrische auto's.**
- ▶ **We komen met een initiatiefwetsvoorstel waarin we voor de aan te leggen ViA15 en de Blankenburgverbinding regelen dat volledig elektrische auto's tot het jaar 2025 geen tol hoeven te betalen.**

## **Samengevat:**

**Actie 1:** een nieuw Nationaal Luchtplan voor Nederland

**Actie 2:** geen schoolpleinen en sportvelden waar veel luchtvervuiling is

**Actie 3:** al het openbaar vervoer uitstootvrij in 2025

**Actie 4:** breng uitstoot cruiseschepen naar beneden en maak walstroom betaalbaar

**Actie 5:** verbeter luchtkwaliteit met betrekking tot luchtvaart en scheepvaart

**Actie 6:** ondersteun gemeenten en hun inwoners die kiezen voor schone lucht

**Actie 7:** schonere industrie en landbouw

**Actie 8:** informeer mensen over uitstoot houtstook

**Actie 9:** maak gezondheid randvoorwaarde bij maximumsnelheid

**Actie 10:** stimuleer elektrisch rijden



## Europese aanpak luchtkwaliteit

In dit plan presenteert D66 de invulling van het Nationaal Luchtplan zoals wij dat voor ogen hebben. Voorstellen waarmee de overheid hier in Nederland verantwoordelijkheid neemt om de lucht gezond te maken. Naast nationale maatregelen zet D66 uiteraard maximaal in op het verbeteren en correct toepassen van de Europese wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

Of het nu gaat om het aanpakken van Dieselgate, waarbij niet alleen Volkswagen maar ook veel andere autofabrikanten jarenlang met vervuilende uitstoot en brandstofverbruik sjoemelden, of het verlagen van de nationale emissieplafonds: in Europa ligt een erg groot deel van de oplossing voor meer schone lucht. D66 Europarlementariër Gerben-Jan Gerbrandy schrijft het onderzoeksrapport van de parlementaire enquêtecommissie Dieselgate van het Europees Parlement. Dit rapport heeft als doel om de bestaande regels correct toe te passen, waardoor onze lucht beschermd wordt en nieuw consumentenbedrog wordt voorkomen.<sup>42</sup> Daarom stemde de D66-fractie onlangs in het Europees Parlement tegen het te slappe voorstel van de Europese Commissie inzake de nieuwe nationale emissieplafonds.<sup>43</sup> De wetgeving voor emissieplafonds moet verbeterd worden om onze luchtkwaliteit te verbeteren.

42 Gerben-Jan Gerbrandy, [‘Dieselgate had voorkomen kunnen en moeten worden’](#) (19 december 2016).

43 Gerben-Jan Gerbrandy, [‘Nieuwe Europese regels luchtkwaliteit onvoldoende, volle kracht vooruit met lokaal en landelijk beleid voor schone lucht’](#) (23 november 2016).