

Gezonde lucht in Nijmegen

Heel gewoon, maar nog niet vanzelfsprekend

Startnotitie GroenLinks Nijmegen



Voorstel aan de gemeenteraad van Nijmegen

De fractie van GroenLinks vraagt de raad en het college om met een reactie te komen op de volgende voorstellen:

1. De Nijmeegse Norm introduceren en indien nodig aan de raad een pakket aan maatregelen voor te stellen om deze norm te bereiken;
2. Een stimuleringspakket voor duurzame stedelijke logistiek instellen;
3. Een meerjareninvesteringsplan opstellen voor fijnstofreducerende maatregelen voor de Scheepvaart, met andere Waalgemeenten nadrukkelijk te pleiten bij het Rijk voor maatregelen en de subsidieregeling van de Stadsregio onder de aandacht te brengen;
4. Een plan opstellen om gemotoriseerd verkeer te weren van fietspaden;
5. Optimaal medewerking verlenen aan de provincie Limburg teneinde de Maaslijn te elektrificeren;
6. Met een plan komen om het warmtenet uit te breiden;
7. Een bewustwordingscampagneplan opstellen rondom de Dag van de Luchtkwaliteit;
8. Samen met bewoners inzetten op een meetnetwerk voor PM2,5.

Nijmegen, 14 januari 2014

Pepijn Oomen
GroenLinks

Inleiding

Nederland moet in 2015 voldoen aan Europese normen voor luchtkwaliteit. Dan gaat het over het terugdringen van fijnstof en stikstofdioxide. Nijmegen was een van de eerste steden begin deze eeuw die een uitvoeringsprogramma had voor luchtkwaliteit. Sindsdien is er ook veel gebeurd. Zo rijden de 218 bussen in de Stadsregio op het schone groengas, rijdt het wagenpark van de gemeentelijke organisatie op groengas en zijn er aardgastaxi's. Het fietsen en het OV wordt gestimuleerd, evenals de aanschaf van elektrische scooters. Daarnaast zijn we trots op de fietskoeriers in de stad en binnenstadservice, die ervoor zorgt dat veel pakketten gebundeld en schoon worden vervoerd naar de winkeliers in het centrum. Maar ook op het industrieterrein in Nijmegen-west is veel gebeurd; veel bedrijven daar hebben bijvoorbeeld eveneens hun wagenpark verschoond (diesel met roetfilter, aardgas/groengas, elektrisch). Volgens het college van B&W hebben we geen acute knelpunten meer met fijnstof en ook voor stikstofdioxide gaat het de goede kant op.

Maar is het genoeg?

Langdurige blootstelling aan fijnstof verhoogt de kans op vroegtijdig overlijden, zelfs bij concentraties beneden de officiële Europese norm. Tot die conclusie komt een Europees consortium van onderzoekers na het analyseren van 22 studies onder 367.251 Europeanen. Fijnstof is de verzamelnaam voor deeltjes in de lucht die zo klein zijn dat ze diep in de longen doordringen. Het autoverkeer is een belangrijke bron, maar ook scheepvaart, fabrieken en verwarmingsinstallaties dragen bij. Voor elke toename van 5 microgram fijnstof per kubieke meter lucht in de jaarlijkse blootstelling, stijgt de kans op vervroegd overlijden met 7 procent. Het sterkste effect op de gezondheid vonden de onderzoekers bij fijnstof kleiner dan 2,5 micrometer. De EU heeft daarvoor een norm van 25 microgram per kubieke meter lucht vastgesteld waaraan voldaan moet worden vanaf 2015. In de analyse vonden de onderzoekers echter dat er bij mensen die wonen in gebieden waar de concentratie fijnstof onder die norm zit, toch een verhoogd risico is op vervroegde sterfte. Volgens de onderzoekers zijn de Europese normen dus te ruim.

De fijnstofoverlast in Nijmegen is dus net als in de rest van Nederland te hoog ook al voldoen we naar verwachting grotendeels aan de Europese normen. Er is dus een verhoogde inzet nodig. Bij een inventarisatie van de fijnstofproblematiek constateerde GroenLinks dat de fijnstofproblematiek door veel inwoners van Nijmegen nog onderschat wordt. Veel mensen hebben geen weet van het sluipende gezondheidsrisico dat een vervuilde lucht met zich meebrengt. Een slimme bewustwordingscampagne kan helpen om met bewoners, bedrijven en gemeente samen te werken aan een schone lucht. Dat levert gezondheidswinst op voor veel Nijmegenaren. Deze startnotitie doet hiervoor een voorstel. We hopen dat het college hierdoor met een pakket aan maatregelen komt.

Maatregelen

Er zijn talloze maatregelen mogelijk om de fijnstofuitstoot in de stad te reduceren. Enkele daarvan worden al uitgevoerd door het college, zoals in de inleiding uiteengezet. Met deze notitie beoogt de fractie van GroenLinks een aantal aanvullende maatregelen te introduceren.

1. Invoering Nijmeegse Norm

Nijmegen voldoet over het algemeen aan de Europese norm voor emissies, die voor fijn stof en stikstof op een jaargemiddelde van 40 µg/m³ ligt, op sommige tijden in de week is er een overschrijding (zie bijlage). Deze norm is voor grotere fijnstofdeeltjes (PM10) maar daarenboven komt er in 2015 in de EU een norm voor ultrafijnstof (PM 2,5). Dan gaat het om een jaargemiddelde norm van 25 µg/m³. De WHO heeft geadviseerd tot een lagere norm en staatssecretaris Mansveld heeft gemeld deze aanscherping te willen bijveren bij de Europese Commissie. Met dit voorstel wil GroenLinks zich daarbij aansluiten en een Nijmeegse Norm introduceren, twintig procent onder de Europese norm. De fijnstof- en stikstofemissie zou volgens deze norm op 20 µg/m³ komen te liggen. Het zou goed zijn als Nijmegen gaat voor de Nijmeegse norm zodat we robuust onder de Europese normen blijven ten behoeve van de gezondheid van de Nijmeegse bevolking. Het is een ambitie, een streven. Uit een monitoring moet blijken op welke plekken we deze Nijmeegse norm niet halen en welke maatregelen we dan moeten nemen. Duidelijk is dat we het wagenpark verder moeten verschoneren. Te denken valt aan (financiële) prikkels voor schonere voertuigen en het inbouwen van gezonde prikkels bij het verstrekken van parkeervergunningen: schone auto's betalen minder (of niets), vieze auto's betalen meer of worden geweerd (deze prikkels worden momenteel ook in de Randstad ingevoerd). Nu de Oversteek gerealiseerd is valt het instellen van milieuzones te heroverwegen. We vragen het college aan de raad een aanvullend pakket aan maatregelen voor te leggen indien we niet voldoen aan de Nijmeegse norm.

2. Stimuleringspakket duurzame stedelijke logistiek

Er kan nog een inhaalslag worden gemaakt met het vergroenen van de logistiek. Dit kan door de regelgeving rond de venstertijden te verduurzamen (niet meer toegankelijk voor dieselveertuigen), en door ondernemers te stimuleren meer gebruik te maken van stadsdistributie zoals de Binnenstadservice. Ook taxibedrijven en autolesscholen rijden door de stad, veelal op Diesel of benzine. Door een stimuleringspakket kunnen ze worden verleid om naar elektrisch rijden of groen gas over te stappen. De dekking hiervan kan komen uit het Ondernemersfonds en middelen van de Stadsregio.

3. Meerjareninvesteringsplan Scheepvaart

De scheepvaart rondom en door Nijmegen (Waal, Maaswaalkanaal) levert naar verhouding een stevige bijdrage aan de fijnstofuitstoot in de stad. Aanleg van walstroom is al een goede maatregel om de uitstoot stevig terug te dringen. Op sommige plekken (de Waalkade t.b.v. de sterk stroomvragende cruiseschepen) wordt nu walstroom aangelegd, maar nog niet overal is dit het geval (bijvoorbeeld de Waalhaven). Wij vragen het college om hiertoe met een investeringsplan te komen. Bij de Waalhaven is dit zeer gewenst vanwege de deels aanwezige en deels geplande grootschalige hoogbouw hieromheen. Wat betreft de uitstoot door benzine door de scheepvaart vragen we het college om samen met de andere Waalgemeenten bij het rijk te pleiten voor maatregelen. Ook roepen we het College op om de subsidieregeling van de Stadsregio voor schonere scheepvaart¹ nadrukkelijk onder de aandacht te brengen.

¹ Zie <http://www.degroenekracht.com/projecten/schone-scheepvaart>

4. Gemotoriseerd verkeer werven van fietspaden

Een zeer lokale fijnstofemissie verzorgen de brommertjes en scooters die op de fietspaden rijden. De uitstoot hiervan is veel hoger geconcentreerd dan de uitstoot van personenauto's. Stedelijk verkeer stoot gemiddeld 1.000.000.000.000.000 (één miljoen miljard) ultrafijnstofdeeltjes uit per kilometer; vrachtverkeer tien keer zoveel en sommige scooters nog meer dan vrachtwagens.² De weggebruikers die hier het meeste last van hebben zijn nu juist de weggebruikers die het meest bijdragen aan reductie van de fijnstofuitstoot: de fietsers. Er is kortom een fantastische quick win te behalen door brommers te verplaatsen van het fietspad naar de rijbaan. Dat is overigens ook conform de voorstellen die de G4 gemeenten onlangs hebben gedaan. Bij de inrichting van de stad conform de eisen van Duurzaam Veilig in 2004 is ervoor gekozen om bij grote doorgaande vierbaanswegen brommers op de fietspaden te laten rijden. Deze toenmalige keuze is dringend aan herijking toe, zeker wanneer we naar keuzes van andere gemeenten kijken. Nijmegen loopt hierop achter. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld de Tunnelweg, hier blijft de uitstoot van brommers en scooters in de tunnel hangen, terwijl er 4 rijbanen beschikbaar zijn voor auto's en scooters. We vragen het college om met een voorstel te komen voor een nieuwe wegindeling.

5. Elektrificatie Maaslijn

Het openbaar vervoer in Nijmegen is een goed voorbeeld van effectieve fijnstofdaling. Het buswagenaanpak rijdt volledig op groen gas en de meeste treinen rijden elektrisch. Een uitzondering hierop vormen de treinen van Connexxion naar Venlo/Roermond. Deze zogeheten Maaslijn heeft geen bovenleiding: elektrisch rijden is onmogelijk. De provincie Limburg heeft plannen om deze lijn wel te gaan elektrificeren: we roepen het college op hier maximaal aan mee te werken en bij de provincies Gelderland en Brabant aan te dringen samen met buurprovincie Limburg op te trekken. Ook het CDA in Nijmegen deed eerder deze oproep.

6. Uitbreiden warmtenet

Een van de bronnen van fijnstof zijn verwarmingsinstallaties. Het warmtenet kent echter dit probleem niet. De restwarmte wordt weliswaar afgenomen van de afvalcentrale ARN, maar deze bron zorgt niet voor een lokaal effect op de luchtkwaliteit; dat doen al die duizenden verwarmingsinstallaties bij de mensen thuis wel. Door meer woningen aan te takken aan het te realiseren warmtenet kan de luchtkwaliteit verbeteren. Deze winst is dus ook vooral te halen bij de bestaande woningen. We zien graag een plan van de gemeente om na de realisatie van het warmtenet in Waalsprong en Waalfront hoe er meer (bestaande) woningen in Nijmegen kunnen worden aangesloten op het warmtenet.

7. Bewustwordingscampagne

De fijnstofproblematiek is er bij uitstek een die gebaat is bij bewustwording. Veel mensen realiseren zich niet dat er jaarlijks 18.000 Nederlanders tien jaar te jong sterven door te hoge fijnstofemissies.³ Bij een vergelijkbare longproblematiek – de sigarettenverslaving – is door een sterke campagne in ieder geval duidelijk gemaakt aan rokers welk risico ze lopen. Op het moment dat duidelijk wordt welk risico met rijgedrag wordt aangegaan, kan er ook in het dagelijks leven iets meer aan worden gedaan. Realiseren ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen zich welk gezondheidsrisico dit met zich meebrengt? Zijn Nijmegenaren woonachtig aan drukke straten zich bewust dat het niet verstandig is het slaapkamerraam open te doen tijdens de spits? Een rondje hardlopen langs drukke doorgaande autowegen is goed

² http://media.fietsersbond.nl/VVF/VVF_2_2008_fijn_stof.pdf ;

<https://www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/probleem-en-oplossing/ultrafijnstof-en-rochelroutes>

³ <http://www.sensor.net/nieuws/europese-fijn-stof-norm-is-soms-levensgevaarlijk>

voor de conditie maar minder goed voor de longen. Een belangrijk onderdeel van deze notitie is kortom een grotere bewustwording van de risico's. Dit kan ook in combinatie met het Nijmeegs lespakket voor de luchtkwaliteit. We vragen het College hiertoe om deel te nemen aan de Dag van de Luchtkwaliteit (jaarlijks eind mei).

8. Robuuster meetnetwerk

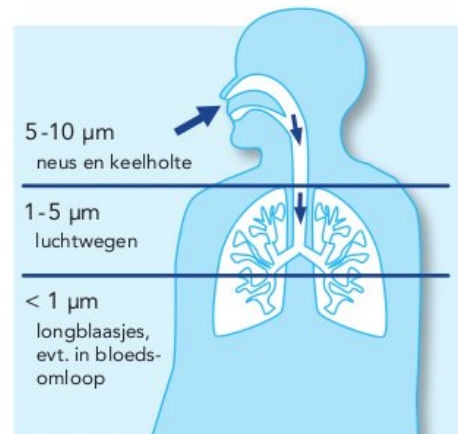
Het huidige meetnetwerk staat helaas door het wegvallen van provinciale middelen onder druk. In de afgelopen maanden heeft Milieudéfensie laten zien dat het meest robuuste meetnetwerk tot stand kan komen door metingen met handzame apparatuur en zelfs met smartphones. We vragen het college in overleg te gaan met Milieudéfensie om voor Nijmegen de uitstoot goed in kaart te brengen, met name gericht op het ultrafijnstof (PM 2,5) omdat dit nog niet goed in kaart is gebracht. Groot voordeel is dat we dit samen met betrokken bewoners de metingen kunnen uitvoeren en hen daarmee betrekken bij het probleem van ongezonde lucht en de mogelijke oplossingen hiervoor. Dat vormt daarmee tegelijk een flinke bewustwording.

Bijlage: wat is fijn stof?

Fijn stof is een complex mengsel van deeltjes van verschillende grootte en van diverse chemische samenstelling. Bij deeltjes met een doorsnede van 10 micrometer wordt gesproken van PM10, bij deeltjes met een doorsnede van 2,5 micrometer van PM2,5 (fijne en ultrafijne deeltjes). De PM10-deeltjes worden tegenwoordig gemeten; van de PM2,5 wordt er vaak nog niet gemeten en is er nog geen beleid (hoewel deze deeltjes schadelijker voor de gezondheid zijn dan hun grotere broers). Hier is nu (Europees) een kentering in gaande.

Er zijn twee verschillende typen fijn stof:

1. Deeltjes die direct door menselijk handelen en/of natuurlijke processen in de lucht worden gebracht, waaronder uitstoot door transport, industrie en landbouw. In kustgebieden zijn zeezout-deeltjes een belangrijke natuurlijke bron. Ook opwaaiend bodemstof is deels van natuurlijke oorsprong (veelal tussen PM2,5 en PM10 in, dus de grovere fractie van PM10).
2. Deeltjes die in de atmosfeer worden gevormd na chemische reacties in de lucht. Hierbij spelen zowel gassen als reeds aanwezige deeltjes een rol. Ammoniak (NH₃), stikstofoxiden (NO_x), zwaveldioxide (SO₂) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn bij deze reacties de belangrijkste gassen (veelal PM2,5) (veelal afkomstig uit verbrandingsprocessen zoals motoren van verkeer en scheepvaart).



Verspreiding van fijnstof in de luchtwegen

Hoewel antirookmagiër Robert Jasper Grootveld het onderwerp in de provo-acties al ludiek onder de aandacht bracht (onder de titel ‘uche uche’), verscheen het onderwerp luchtkwaliteit voor het eerst op de agenda van bestuurders in Nederland toen in 1996 de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit verscheen, waaraan in 1999 nog verschillende dochterrichtlijnen aan werden toegevoegd. De problemen werden bekend en geaccepteerd, alsmede de bronnen van vervuiling en de gevolgen, zoals vroegtijdig overlijden bij langdurige blootstelling. Het was bekend dat luchtverontreiniging in Nederland voor 60 tot 80% afkomstig is van uitstoot door buitenlandse bronnen, maar ook dat veel lokale bronnen aan het probleem bijdroegen. Het is dus zowel een grensoverschrijdend als een lokaal probleem. In het geval van fijn stof is dit nog eens extra gecompliceerd omdat ruim de helft van het fijn stof in Nederland van natuurlijke oorsprong is. Het gaat hierbij om onder andere zeezout en bodemstof. De nietnatuurlijke bron van fijn stof is het verkeer in Nederland. Anno 2010 voldeed Nederland wel aan het jaargemiddelde van de Europese norm voor fijn stof, maar niet aan het daggemiddelde. Daarom is in dat jaar een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld om de verschillende overheden handvatten te geven om aan de slag te gaan. Een luchtkwaliteitstoets voor bouwplannen binnen gemeenten is een van de bekendere maatregelen die kan worden uitgevoerd. Andere acties die zijn voorgesteld zijn bijvoorbeeld beplanting op zogenaamde “hotspots”, die dienen als luchtfilter en het fijn stof kunnen opnemen. Dit kan leiden tot een reductie van fijn stof van 10 tot 25%.⁴ Overigens staat dit ook weer ter discussie. In 2011 moest de Nederlandse luchtkwaliteit voldoen aan de grenswaarden (d.w.z. de jaar- en daggemiddelden) van fijn stof en in 2015 zal het land ook moeten voldoen aan de grenswaarden van stikstofdioxide (althans, vanaf 10 meter van de rand

⁴ www.groeneruimte.nl/dossiers/groen_en_luchtkwaliteit/home.html

van wegen).⁵ Deze waarden staan niet noodzakelijk vast: de Europese Commissie heeft al eens tijdelijk verhoogde grenswaarden vastgesteld.⁶ Er ontstaat onder bestuurders meer bewustwording van enerzijds het probleem van fijn stof, anderzijds van het mogelijke effect op bouwprojecten. Deze bewustwording vindt het eerst plaats bij de overheid, aangezien zij moet zorgen voor een gezonde leefomgeving. Jaarlijkse controles en rapportages worden uitgevoerd, maar onzekerheden ten aanzien van nieuwe regelgeving en de effecten van de maatregelen blijven bestaan bij overheden. Verschillende belangengroepen die betrokken zijn bij de fijnstofproblematiek beginnen de mogelijkheden van nieuwe wetgeving te ontdekken en gebruiken dit vaak om overheden te beïnvloeden. In 2005 waren dit nog vooral (milieu)professionals die hier aandacht aan besteedden, maar ook hier wordt de interesse onder burgers steeds groter.⁷ Ook in Nijmegen is dit zichtbaar, zoals bij de discussie rondom 'West wil groene buffer'.

Er bestaan inmiddels goede en uitgebreide dossiers bij de overheid op het gebied van luchtkwaliteit, waarin veel meetgegevens worden verzameld.⁸ Specifiek voor Nijmegen kennen we al enige tijd de site <http://www.westenweurt.nl>. Het blijkt nog steeds dat fijnstofconcentraties en overschrijdingen van de norm vooral in de stedelijke gebieden plaatsvinden. De achtergrondconcentraties van fijn stof blijven in het overgrote deel van Nederland onder de grenswaarde voor daggemiddelde concentraties (niet meer dan 35 dagen met een daggemiddelde concentratie boven 50 µg/m³). Alleen in verstedelijkte gebieden en in gebieden met veel agrarische activiteiten in het midden en zuiden van Nederland wordt de norm overschreden. De nieuwe Europese richtlijn die inzet op 25 µg/m³ zal naar verwachting voor meer problemen in Nederland zorgen.

⁵ www.maastricht.nl/web/Beleid/Beleid/Natuur-milieu-en-afval/B_e_l_e_i_d_n_a_t_u_r_m_i_l_i_e_u_e_n_a_f_v-tonenop/Luchtkwaliteit.htm

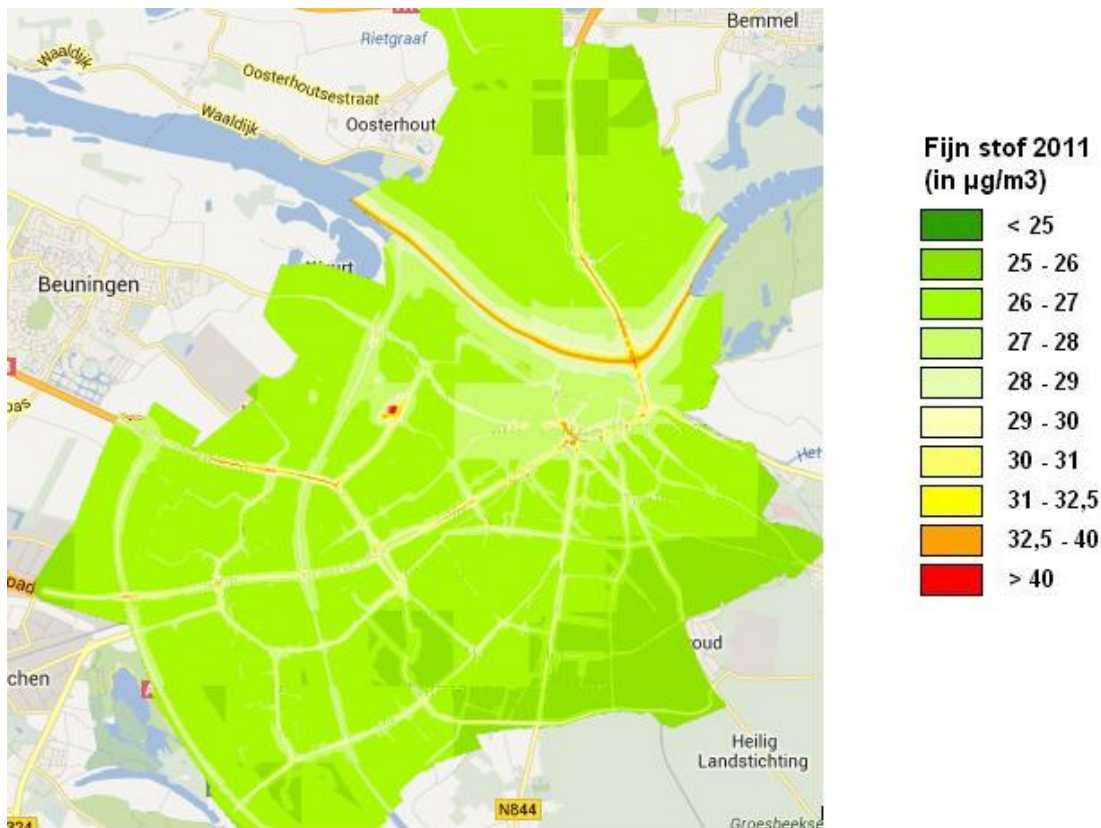
⁶ www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/ruimtelijke-ordering/handreiking/3-luchtkwaliteit/3-beleid/3-3-beleid-wet-en/3-3-3-relevante

⁷ www.inzichten.nl/reeksen/reeks_luvo_fijn_stof.htm

⁸ www.pbl.nl/dossiers/luchtverontreiniging

Fijnstofproblematiek Nijmegen in kaart

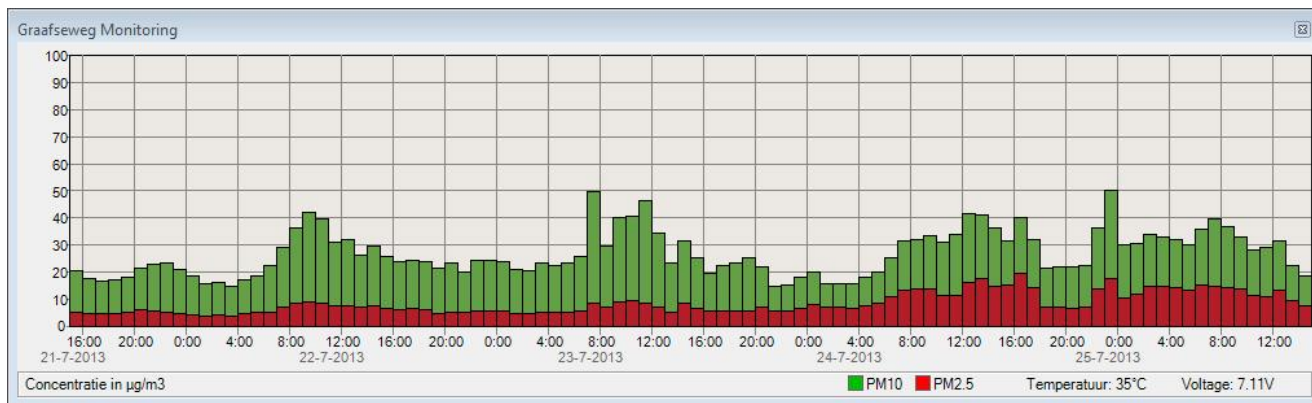
De site www.westenweurt.nl biedt een kaart waarop de berekende jaargemiddelde PM10-fijnstofconcentraties zijn ingetekend:



De grotere wegen op de kaart, alsook het scheepvaartverkeer op de Waal veroorzaken concentraties tussen de 30 en 40 µg/m³, een enkele industriële activiteit in West zorgt voor een uitschieter boven de 40 µg (dit betreft overigens berekende concentratie adhv de vergunde uitstoot, deze uitstoot zal niet altijd aanwezig zijn en betreft waarschijnlijk een forse overschatting). Zo lang de gemeente onder de 40 µg zit, is er volgens de Europese richtlijnen nog niets aan de hand. De WHO echter heeft geadviseerd de concentratie beneden de 20 µg/m³ te houden.⁹ Deze kaart laat zien dat Nijmegen niet door de beugel van het WHO-advies kan. Voor de PM_{2,5} fijnstofemissies zijn helaas (nog) geen kaarten beschikbaar.

Deze kaart biedt gemiddelden. Het moge geen verwondering wekken dat de fijnstofemissie op piekuren hoger is. Zo is de gemeten concentratie op de Graafsweg in de periode 21-25 juli 2013:

⁹ <http://www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit/hoe-vervuild-is-de-lucht-in-mijn-straat>



Op spijtijden (in dit geval een rustige spits dankzij de vakantie) en op sommige andere tijden (diverse oorzaken) wordt de norm overschreden (de norm is vastgesteld als jaargemiddelde, dus de concentratie mag af en toe hoger dan 40 zijn). Dit is ook het geval rondom basisscholen, waar ouders hun kinderen tegelijkertijd met de auto naar school brengen, juist op het moment ook dat de kinderen buitenspelen.

Overigens is het meetpunt 'Graafseweg' een van de zeven meetpunten die de gemeente Nijmegen tot haar beschikking heeft, in beheer bij het RIVM. De concentraties op de kaart zijn berekende concentraties. Onder het motto 'meten is weten' zou een fijnmaziger meetnetwerk een goed begin zijn van bewustwording van de fijnstofemissieproblematiek in Nijmegen.