



Inleiding

De provincie Zeeland ligt onder een dikke stik- c.q. stofdeken. Dat weten wij sinds kort en eigenlijk veel langer dan sinds kort, maar het viel nooit zo op.

Fijn stof is een mengsel van deeltjes van verschillende grootte en verschillende samenstelling. Sommige typen fijn stof zijn schadelijker voor de gezondheid dan andere. De oorsprong van het stof is waarschijnlijk bepalend voor de schadelijkheid. Zo lijkt fijn stof afkomstig van de uitstoot door verkeer schadelijker voor de gezondheid dan bij voorbeeld stofdeeltjes afkomstig uit de bodem.

Fijn stof in de lucht kan leiden tot gezondheidsklachten en zelfs tot voortijdige sterfte. Bij ongeveer 1.700 tot 3.000 sterfgevallen per jaar speelt de relatie tussen voortijdige sterfte en het inademen van fijn stof een rol. Dit blijkt uit epidemiologische studies van het Nederlands Aërosol Programma, waarin RIVM, TNO, ECN en IRAS van de Universiteit van Utrecht samenwerken.

Fijn stof draagt bij tot hart- en longziekten, acute en chronische bronchitis, en astma. Wie in Nederland binnen 100 meter van een drukke snelweg woont, of binnen 50 meter van een drukke stadsweg, leeft door de uitstoot van fijn stof¹ gemiddeld een jaar korter dan mensen die wat verder van de snelweg vandaan wonen. Ongeveer vijf procent van de Nederlanders loopt op deze manier een verhoogd risico, maar in steden is dat aantal hoger (10 procent in Amsterdam).

Problematisch is verder dat fijn stof maar langzaam doordringt in het lichaam. Dit wil zeggen dat zelfs als de wettelijke normen voor stofdeeltjes in de lucht niet worden overschreden, er toch gezondheidsproblemen kunnen ontstaan.

Raad van State

Een uitspraak van de Raad van State in september 2004 deed veel stof opwaaien. De bestuursrechter verbood de aanleg van spitsstroken langs de snelweg en de aanleg van een bedrijventerrein omdat hiermee luchtnormen worden overschreden.

¹ Een kwart van al het fijnstof wordt veroorzaakt door slijtage van autobanden, remblokken en asfalt. De resten zijn niet weg te filteren.

Staatssecretaris Van Geel (milieu) reageerde dat "Nederland niet op slot kan voor wonen, werken en infrastructuur", en wilde Europese normen voor luchtverontreiniging soepel uitleggen. In april 2005 liet de Raad van State echter weten geen mogelijkheden te zien voor een soepele interpretatie van de Europese regels.

Schone lucht

Zeeland heeft (nog) een goede naam op het gebied van schone lucht en dat willen wij graag zo houden. De zeelucht, goed voor cara's! Op de foto, onder aan dit voorstel blijkt nog eens, dat onze schone lucht een zeer beperkt begrip is geworden. Willen wij de naam van 'schone-lucht-provincie' houden, dan moeten wij snel aan de slag. Dat kan de provincie niet alleen, het moet uiteindelijk een gezamenlijk 'willen en kunnen' worden van overheden, burgers en bedrijven.

GroenLinks stelt voor het budget voor imagoverbetering vanaf nu volledig te benutten voor het oppakken van de fijnstofproblematiek.

Wachten duurt soms lang

De nationale overheid maakt nog geen vaart met het nemen van maatregelen. Het kabinet worstelt er mee en/of aarzelt vanwege economische motieven. Naar de mening van GroenLinks zou men op nationaal niveau onder meer roetfilters voor dieselvrachtwagens verplichten en voor dieselauto's stimuleren, strengere uitstooteisen aan de industrie stellen, zeker in Europees verband, de verkoop van milieuvriendelijke auto's stimuleren, een maximumsnelheid van tachtig kilometer per uur op de rijkswegen invoeren waar en wanneer het echt noodzakelijk is, en snel een beprijzing voor het wegverkeer invoeren ter vervanging van de belastingen op het bezit en gebruik van de auto, waarbij de rekening wordt gehouden met de milieuvriendelijkheid van de auto.

Provinciaal beleid

Artikel 9 van het besluit luchtkwaliteit 2005 geeft aan de provincie een belangrijke opdracht: *"Gedeputeerde staten stellen Onze Minister eenmaal in de drie jaar voor 1 juli van het op die periode volgende jaar in kennis van de voortgang van de uitvoering van de in het eerste lid bedoelde actieplannen."* Gedeputeerde staten moeten vervolgens de minister ook rapporteren over de voortgang van de plannen, die gemeenten (B&W) moeten maken. De commissaris van de Koningin heeft in deze wel een heel schone taak opgedragen gekregen. Artikel 11, lid 1 van het besluit vermeldt daarover het volgende: *"De commissaris van de Koningin doet van een overschrijding van een alarmdrempel als bedoeld in artikel 14 of 18², zo spoedig mogelijk mededeling aan het publiek."* In de praktijk zou dat in kunnen houden, dat de CdK zijn college op deze manier publiekelijk ten toon moet stellen.

Maar naast het coördineren en stimuleren van gemeentelijke luchtkwaliteitplannen en om situaties als bedoeld in artikel 11, lid 1 te voorkomen, kan de provincie Zeeland ook zelf aan de slag. Zij behoeft niet te wachten op maatregelen van Van Geel. De GroenLinks Tweede Kamer fractie heeft het kabinet daarop aangesproken en presenteerde een plan, dat als 'goed' werd beoordeeld door het RIVM (bijlage 1). Dit plan is gebruikt als basisdocument voor een schoner provinciaal fijne-stof-beleid. Beide plannen vormen samen een prima uitgangspunt voor een schonere provincie Zeeland!

Voorstel

De GroenLinks Statenfractie stelt voor deze notitie, inclusief maatregelenpakket, te behandelen in de commissie Ecologie en Water. De uitkomsten van die discussie ware vast te leggen in een voorstel c.q. motie, waarin Provinciale Staten het college van Gedeputeerde Staten vragen om een uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma zal dan nog dit jaar vastgesteld moeten worden.

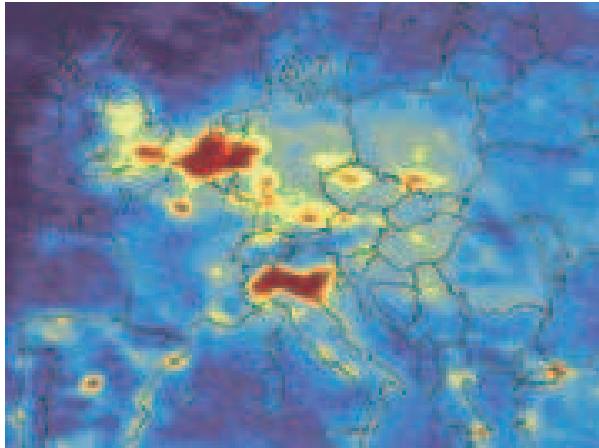
Wij zijn zeer geïnteresseerd in aanvullingen / opvattingen van onze collega-fracties.

² Artikel 14

Voor zwaveldioxide geldt 500 microgram per m³ als uurgemiddelde concentratie gedurende drie achtereenvolgende uren, in gebieden van ten minste 100 km², als alarmdrempel.

Artikel 18

Voor stikstofdioxide geldt 400 microgram per m³ als uurgemiddelde concentratie gedurende drie achtereenvolgende uren, in gebieden met een oppervlakte van ten minste 100 km², als alarmdrempel.



Voorgestelde maatregelen voor de provincie Zeeland:

Nummer	Maatregel	Toelichting
1	eigen wagen- botenpark provincie: schone, stille en zuinige auto's / vaartuigen;	Deze maatregel kan op zeer korte termijn worden ingevoerd en behoeft nauwelijks extra financiering.
2	Aanmelden voor EU-pilot beprijzing wegverkeer	Zie voorstel statenfractie 'Bewegen overwegen' d.d. 4 november 2004. Het college reageerde tot op heden afwijzend.
3	Snelheidsverlaging naar 80 km p.u. op wegen buiten de bebouwde kom	Een aantal wegen in Zeeland kent een maximum snelheid van 100 km p.u. Ook de geplande N57 langs Middelburg gaat uit van 100 km p.u. Verlagen van snelheid geeft tevens vermindering van verkeerslawaaai.
4	Verkeersregelinstallaties onderzoeken op milieu-effect (groene golf, overbodige vri's);	Als voorbeeld wordt genoemd het 4-baans traject Middelburg-Vlissingen VV. Auto's moeten daar veelvuldig onnodig stoppen op de doorgaande route. Dit vergt extra verbruik van brandstof met als gevolg onnodig extra fijn stof.
5	60 km wegen buiten de bebouwde kom verkeersluw/-vrij maken	Toegankelijk houden voor bestemmingsverkeer en de weg zo vrij maken voor fietsers
6	Aanpassen inrichting 30 km zones	Voorkomen constant afremmen en weer optrekken. Meer horizontale maatregelen om snelheid te reguleren. Drempels veroorzaken tevens geluidsoverlast.
7	P&R voorzieningen aan de rand van steden	Gemeenten zouden aanvullend hierop hun centra verkeersluw/-vrij moeten maken in combinatie met een goede ov-verbinding. De 'opstapplaats' bij Mortiere is voor Middelburg een goed begin.
8	Beschikbaar stellen ISV-budget voor ruimtelijke milieuvriendelijke inrichting stads- en dorpscentra	Mede ter financiering van de punten 6 en 7.
9	Omvormen parkeerterreinen in stads/dorpscentra tot autovrij verblijfsgebied b.v. terrassen	Het verblijfsklimaat wordt schoner en aantrekkelijker. De middenstand / horeca en de toeristen zijn er mee gebaat! Cofinanciering uit ISV budget.
10	Via concessieverlening openbaar vervoer: eisen roetfilters, schone brandstoffen etc.	Zeker in de drukke binnenstad is dit een 'must'.

11	OV- en fietsvoorzieningen optimaliseren;	Meer en meer zal de nadruk moeten komen te liggen op een betere afstemming met het OV.
12	via intensieve voorlichting gedragsbeïnvloeding burgers stimuleren (duidelijke koppeling met gezondheid maken!)	Een constante actie. Financiering uit budget imago-campagne.
13	Wm-vergunningen emissierijke bedrijven doorlichten en zonodig aanpassen	Dit in combinatie met een goede monitoring van bedrijfsterreinen (ook hier de stolpmethode toepassen)
14	Stimuleren alternatieve energiebronnen	Zonne-energie is in de provincie met het grootste aantal zonuren in Nederland een zeer bruikbaar alternatief. Stimulering biobrandstoffen.
15	Niet aanleggen WCT en voorkomen van extra vrachtverkeer, waar achterlandverbin- dingen voor de WCT ontbreken.	Zie o.a. art. 44 vragen GroenLinks d.d. juni 2005.
16	Geen uitbreiding bestaande wegennet, maar inzetten op wegverbetering en snelheidsbeperking (zie maatregel 3).	Het college van GS blijft pogingen doen, om (uiteindelijk) een snelle Noord-Zuid verbinding te realiseren. Om te beginnen afzien van 2 ^e fase N57 en het asfaltscenario van gedeputeerde Poppelaars stoppen.
17	Aanbieden walstroom in havens	Zie S2 voorstel GL TKfractie; een taak voor ZSP.

**De GroenLinks Statenfractie
provincie Zeeland
Marten Wiersma en Leen Harpe.**

Bijlage 1 (voorstel GroenLinks Tweede Kamerfractie)

Lang zullen ze leven

GroenLinks-pakket voor schone lucht

Eén beeld zegt meer dan duizend woorden: de satellietfoto van Nederland, voor de helft bedekt met een vieze rode vlek, maakte vorig jaar in één oogopslag duidelijk dat Nederland zwaar te lijden heeft van vuile lucht.

De gevolgen zijn levensgroot: gemiddeld leeft elke Nederlander één jaar korter^{3[1]}, honderdduizenden Nederlanders hebben gezondheidsklachten en jaarlijks overlijden 18.000 mensen tien jaar te vroeg als gevolg van luchtvervuiling^{4[2]}. De maatschappelijke kosten van het gezondheidsverlies en het verlies aan mensenlevens in Nederland bedragen tussen de 4 en 40 miljard euro per jaar^{5[3]}. En dan hebben we het nog niet over de schade die de vuile lucht toebrengt aan de natuur.

Ook het kabinet-Balkenende worstelt met de luchtvervuiling. Het kabinet komt met Prinsjesdag met voorstellen om de lucht schoner te maken. Het is een veel te mager pakket. Het mikt op uitstel, waar mikken op schone lucht veel meer voor de hand zou liggen. De astmapatiënten schieten er niet veel mee op, de Europese normen blijven ver buiten beeld.

GroenLinks vindt dat we het er niet bij kunnen laten zitten. We moeten alles op alles zetten de lucht schoner te krijgen.

Daarvoor vindt u in deze notitie 42 concrete en haalbare voorstellen.

Het MNP heeft berekend dat met dit pakket het behalen van de EU-normen wèl in zicht komt.

Europese normen worden fors overschreden

De Europese Unie heeft – om de gezondheid van burgers én de natuur te beschermen - strenge normen gesteld aan de vervuiling van de lucht. De norm voor fijn stof is vanaf begin dit jaar van kracht. De normen voor andere vervuilende stoffen zoals stikstofdioxide (NO₂) en zwaveldioxide (SO₂) gaan in in 2010.

Nu al is duidelijk dat op veel plaatsen in Nederland de Europese normen ver worden overschreden.. Vooral de normen voor fijn stof en NO₂ zijn problematisch. Bij beide is het verkeer een belangrijke bron van vervuiling. Veel knelpunten bevinden zich daarom in de buurt van snelwegen en in stadscentra. In 2010 zal zonder aanvullend beleid op 374 kilometer snelweg de NO₂-norm wordt overschreden. Alleen al in Amsterdam en Utrecht zullen er in 2010 bijna vierhonderd locaties zijn met normoverschrijding. De lucht in Nederland blijft eenvoudigweg veel te vuil.

Het kabinet mikt op versoepeling en uitstel van de normen. Daartoe heeft het kabinet in Brussel de lobby in gang gezet. Of dat lukt is zeer de vraag.

De Europese Commissie zal blijven eisen dat Nederland al het mogelijke heeft gedaan om de normen wel te halen. Pas dan kan een verzoek om uitstel of versoepeling aan de orde komen.

Om Brussel zijn goede wil te tonen, heeft het kabinet de afgelopen maanden 400 miljoen extra investeringen in schone lucht beloofd. Het kabinet zet zijn kaarten daarbij vooral op subsidieregelingen en technische maatregelen. Zoals subsidie voor roetfilters op nieuwe en bestaande auto's, subsidie op de aanschaf van auto's die eerder dan verplicht aan Euro-4 en Euro-5 voldoen en subsidie op katalysatoren voor de binnenvaart. Het is een uitermate mager pakket dat vooralsnog in de begroting ook nog eens niet is geconcretiseerd. De échte voorstellen laten nog maanden op zich wachten.

Technische maatregelen zijn end-of-pipe maatregelen die eraan voorbij gaan dat groot deel van de problemen wordt veroorzaakt doordat we met z'n allen veel te veel rijden in steeds grotere auto's (volume-effecten). De geschiedenis laat zien dat alleen technische verbeteringen in het verkeer steeds zijn 'overruled' door volumegroei. Het SCP verwacht bij het huidige beleid zelfs een groei van het aantal auto's van 7 miljoen nu naar 9 miljoen in 2010.

^{3[1]} 'Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Programme', IIASA, oktober 2004.

^{4[2]} MNP

^{5[3]} 'Luchtkwaliteit in Nederland: gezondheidseffecten en hun maatschappelijke kosten', CE, september 2005.

GroenLinks is ervan overtuigd dat we er alleen komen door niet alleen in te zetten op schoner verkeer, maar ook op veel minder groei van het verkeer. Dus kwaliteit én kwantiteit. Naast bronbeleid, ook volumebeleid. Met hier en daar een beloning uitdelen voor goed gedrag komen we er niet. Dat is pas 'knollen voor citroenen verkopen' om de staatssecretaris te parafaseren.

Het is uitermate onwaarschijnlijk dat de EU Nederland een forse versoepeling van de normen zal toestaan, zoals het kabinet wenst. Daartoe onderneemt het kabinet eenvoudigweg onvoldoende om deze normen op eigen kracht te halen. Brussel verlangt immers dat een land "heeft gedaan wat het redelijkerwijs kan doen" voordat versoepeling aan de orde kan zijn. En van een "voldoende geloofwaardig beleid" is nu bij het kabinet absoluut geen sprake.

Maar het gaat hier niet alleen om normen en Brussel. Het gaat hier primair om de gezondheid van mensen. En dat alleen betekent al dat de politiek de dure plicht heeft alles op alles te zetten mensen een gezondere toekomst te bieden. Maar die honderdduizenden mensen laat het kabinet 'stikken'.

Het eerlijkst en het effectiefst is om de vervuiler te laten betalen. Dat is wat GroenLinks in deze notitie voorstelt. Dat betekent ook: wie niet vervuult, betaalt niet. Ook milieu is een verdelingsvraagstuk. Milieubeleid is herverdeling, en hoeft per saldo helemaal geen geld te kosten. De vervuiler moet voor z'n vervuiling gaan betalen.

Zo gaan in de voorstellen van GroenLinks mensen die minder dan @12.000 kilometer per jaar rijden in een schone auto er zelfs behoorlijk op vooruit. Maar wie veel rijdt in een smerige dieselauto betaalt meer. Maar het belangrijkste: we gaan er met z'n allen in onze gezondheid op vooruit. Schone auto's en minder rijden moeten worden beloond, vieze auto's en veel rijden bestraft. Pas dan ontstaat er echt een prikkel voor schonere mobiliteit. Hiermee doorbreken we het sociale dilemma, waarin veel mensen wel milieuvriendelijk willen zijn, maar geen zin hebben dat in hun eentje te zijn omdat het dan toch niet helpt.

Bij de luchtvervuiling richt de aandacht zich nu primair op het verkeer. Dat is terecht. Het verkeer is relatief de grootste bron van vervuiling, en uitstoot van verbrandingsmotoren levert de grootste gezondheidsschade op. Maar naast het verkeer zullen ook andere sectoren hun bijdrage moeten leveren, zoals de industrie en de landbouw. Ook daar valt nog zeer belangrijke milieuwinst te behalen.

Pakket van GroenLinks

GroenLinks vindt dat het kabinet veel te weinig doet om vuile lucht schoner te maken. Het mikt op uitstel, waar mikken op schone lucht veel meer voor de hand zou liggen. Voor de meest effectieve maatregelen durft het kabinet niet te kiezen. Daarom presenteren we hierbij een ambitieus plan om te laten zien dat er veel meer kan, dan het kabinet nu van plan is om te doen.

De kilometerheffing die het kabinet als een hete aardappel voor zich uitschuift, wordt door GroenLinks in 2008 ingevoerd. Hiervoor is op dit moment maximaal draagvlak aanwezig, zoals de commissie-Nouwen laat zien. Een regulerende heffing rond steden wordt vanaf 2007 als extra instrument ingezet. Het dieselvoordeel slaat de komende jaren om in een dieselnadeel: een dieselrijder die 20.000 kilometer per jaar rijdt, is straks 10 à 15% duurder uit dan een benzinerijder. In 2020 is diesel vrijwel uit het personenverkeer verdwenen en rijden alleen vrachtwagens nog op deze brandstof.

Om de overgang soepel te laten verlopen en al direct milieuwinst te boeken met het nu rijdende wagenpark, kiezen we de eerste jaren voor het fors subsidiëren van roetfilters voor alle bestaande dieseloertuigen. In totaal is hiervoor in de periode 2006 t/m 2009 770 miljoen euro beschikbaar: tachtig procent van de aanschafkosten wordt vergoed, zodat er van de dieselrijder nog maar een bijdrage van zo'n € 160 euro gevraagd wordt.

Aanvullend op de in het hele land geldende maatregelen, stelt GroenLinks een hele serie lokale maatregelen voor: gereedschap om maatwerk te leveren, om daar waar de normen overschreden worden meer te doen. Van regulerend parkeerbeleid, het instellen van groene zones (weten van vuile auto's), tot extra investeringen in openbaar vervoer.

In de industrie kan verdere regelgeving en het verlagen van emissieplafonds fors bijdragen aan de reductie van vervuiling. Dit zijn alle kosteneffectieve maatregelen. Dat geldt ook voor onze voorstellen voor de bio-industrie, een andere luchtvervuiler. Hier kan met relatief beperkte investeringen een forse reductie van de fijn stof-uitstoot worden bereikt. En ook hier geldt voor GroenLinks: de vervuiler betaalt.

Doel van dit pakket is het beperken van de luchtvervuiling, die gezondheidsschade veroorzaakt. De voordelen van dit pakket reiken echter veel verder. Zo zal ook de CO₂-uitstoot fors gereduceerd worden en, bijvoorbeeld, de verkeersveiligheid vergroot.

Effecten GroenLinks-pakket

We hebben het pakket voorgelegd aan het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) om het te laten doorrekenen. Helaas was een complete doorrekening nog niet mogelijk. Het MNP was nog niet in staat alle generieke voorstellen kwantitatief door te rekenen, en ook de effecten van onze lokale voorstellen kon ze maar beperkt inschatten.

De resultaten van de doorrekening, al is die niet compleet, zijn zeer interessant. Ze laten zien dat er zeer forse reducties mogelijk zijn, dat het halen van de EU-normen in zicht kan komen en dat forse gezondheidswinst geboekt kan worden. Dit is het pakket maatregelen waar mensen met luchtwegklachten op wachten, dit is het pakket waar de EU op wacht.

De doorrekening laat ook zien dat alleen inzetten op 'bronbeleid' zoals het kabinet doet (subsidies op schonere motoren, roetfilters), volstrekt onvoldoende resultaat oplevert, zeker als je bedenkt dat het kabinet veel minder geld hiervoor uittrekt dan GroenLinks. Bovendien is het resultaat van subsidies ook nog eens onzeker, omdat de mate van respons zeer onzeker is^{6[4]}.

Extra beleid is dus hard nodig. De keuze van GroenLinks om vuil verkeer duurder maken en schoon verkeer te belonen (beprijzen) leidt tot een forse verbetering van de luchtkwaliteit. Als gevolg van de kilometerheffing neemt het aantal gereden auto-kilometers af met 10% in 2010, tot 20% in 2020; het aandeel dieselauto's neemt af met 50 tot 100% (in 2020 t.o.v. nu). Met lokaal maatwerk in de vorm van parkeerbeleid en het weren van vuile voertuigen op plaatsen waar de vervuiling het grootst is, bijvoorbeeld stadscentra, is nog veel meer verbetering mogelijk.

Effect op landelijke emissies

In onderstaande tabel staan de effecten van het doorgerekende generieke deel van GroenLinks-pakket (dus exclusief een groot aantal maatregelen die niet doorgerekend konden worden) op de totale emissies in Nederland. Hier is duidelijk te zien dat subsidieregelingen, waar het kabinet volledig op mikt, een onzeker resultaat opleveren. Beprijzing levert juist een groot en veel zekerder effect op.

	NO _x			PM ₁₀		
	2010	2015	2020	2010	2015	2020
Effect GroenLinks pakket:						
Verkeer totaal ^{a)}	17 -26	20 -29	25 - 38	1.1 – 2.5	0.9 – 1.8	0.9 – 1.6
<i>w.v. km-heffingen</i>	9-11	13 - 19	19 - 28	0.6 – 0.8	0.7 – 0.8	0.4 – 0.6
<i>w.v. Snelheidsbeperkingen</i>	3	3	3	0.2	0.2	0.2
<i>w.v. Subsidies</i>	1-8	1-5	1-4	0.2 – 1.8	0.1 – 1.1	0.1 – 0.9
<i>schone technologie</i>						
Industrie totaal	2-7	22-27	45-51	4.3	4.7	4.9
<i>w.v. Aanscherpen</i>	-	18	39	-	-	-
<i>NO_x handelsplafond</i>	-	-	-	7	7.5	8
<i>Landbouw</i>	-	-	-	7	7.5	8
Totaal effect	19 – 33	45 - 54	70 - 89	12.4 - 13.8	13.1 - 14.0	13.8 - 14.5

Effect op knelpunten

Ondanks het incomplete beeld van de doorrekening, wordt toch duidelijk dat het pakket het aantal knelpunten waar de normen overschreden worden, sterk vermindert. Alleen al met het beperkte doorgerekende deel van het pakket neemt het aantal locaties met overschrijding van de NO₂-norm in 2010 af met bijna 60% en zijn er in 2020 vrijwel geen knelpunten meer; het aantal PM₁₀-knelpunten in de steden neemt af met meer dan 40% ten opzichte van ongewijzigd beleid. Tel daar nog eens bij op dat juist de niet-doorgerekende maatregelen sterk gericht zijn op lokale knelpunten (maatwerk), en er is een nog veel positiever beeld te verwachten.

^{6[4]} Bijvoorbeeld voor onze subsidie op roetfilters, die 80% van de aanschafkosten vergoedt, schat het MNP een respons in van 0 tot 100%.

Toelichting op maatregelen GroenLinks

De maatregelen met sterretje (*) zijn niet doorgerekend.

V1 Generieke snelheidsverlagingen snelwegen

Met ingang van 1 januari 2006 wordt de maximumsnelheid op alle snelwegtrajecten, waar nu 120 km/u gereden mag worden, verlaagd naar 100 km/u. Dit is vooral bedoeld om de uitstoot van CO₂ te verminderen, maar heeft ook positieve effecten voor de uitstoot van NO₂ en fijn stof.

V2 Snelheidsverlaging naar 80 km/u op stadssnelwegen

Op stadsringen en stadssnelwegen is 80 km/u (24 uur per dag, 7 dagen per week) de snelheidslimiet. Hiertoe behoren in ieder geval de volgende trajecten:

- ring Amsterdam
- ring Rotterdam (inclusief A15 Rozenburg-Ridderkerk)
- A13 Delft-Rotterdam
- A16 Papendrecht-Rotterdam
- Ring Utrecht (incl N230)
- KAN-gebied
- "Ring" Eindhoven
- A9 Gaasperdammerweg
- A1 Hilversum
- A28/A1 Amersfoort
- "Ring" 's-Hertogenbosch
- A28 Zwolle
- A28 Assen

V3 Subsidie Euro-5 Vrachtwagens per 1-1-2006

Stimulering Euro-4 vrachtwagens (zoals het kabinet doet) heeft geen gunstig effect, want Euro-4 voor vrachtwagens wordt in de loop van 2006 al verplicht zodat de meeste vrachtwagens hier nu toch al aan voldoen. Euro-5 vrachtwagens stimuleren heeft wel zin.

Het kabinet trekt eenmalig 23 miljoen euro uit (aanvullende maatregelen kabinet, brief 17 juni); GroenLinks besteedt van 2006 tot en met 2008 70 miljoen euro.

V4 Subsidie Euro-5 dieselpersonen/bestelauto's

Er komt een premie van €1000 voor Euro-5 auto's in de periode 2006-2009 (per 2010 is Euro-5 verplicht voor alle nieuwe dieselauto's, zodat subsidie dan geen effect meer heeft). De subsidiepot bedraagt 400 miljoen euro.

V5 Beperken toegang tot stadscentra voor vuile voertuigen

Met ingang van 2006 worden pre-Euro3 vrachtwagens en bestelwagens en pre-Euro2-personenauto's uit de stadscentra en andere gevoelige delen van de 30 grootste steden (G30) geweerd.

V6 Gedifferentieerde kilometerheffing personenvervoer

Op 1 januari 2008 wordt de maandelijkse motorrijtuigenbelasting vervangen door een variabel kilometer-tarief. Daarbovenop komt een doorberekening van de externe kosten van het verkeer, die nu nog een 'onbetaalde rekening' vormen (milieuschade etc). Ook dit gebeurt in het variabele km-tarief. Het kilometertarief wordt gedifferentieerd naar brandstof (benzine, diesel, LPG) en naar Euro-klasse.

Daarnaast komt er een congestietoeslag van 11 cent/km op die trajecten waar nog geen regulerende heffing wordt geheven (zie maatregel "Regulerende heffing op en binnen ring rond steden"). Deze congestietoeslag wordt "teruggegeven" via een verlaging van de heffing buiten de spit/congestiegevoelige trajecten. Per saldo betekent de congestieheffing dus géén lastenverzwaring voor de automobilist.

De BPM (belasting op aanschaf van een auto) blijft in stand. De BPM is noodzakelijk om het autobezit enigszins af te remmen en de vaste externe kosten te internaliseren. De vaste externe kosten bestaan uit ruimtegebruik (gratis parkeren, leefbaarheid woonwijken en steden), overheidskosten voor inpassing in woon- en natuurgebieden, de kosten die samenhangen met de volledige levenscyclus van de auto die nog niet volledig zijn geïnternaliseerd (productiekosten en afval/recycling) en kosten van veiligheid (SER-berekening 5 mld euro/j.).

De 'onbetaalde rekening' van het personenvervoer (inclusief taxi's) bedraagt 4,8 miljard euro per jaar. De motorrijtuigenbelasting brengt op dit moment 2,3 miljard euro binnen. Netto betekent de GroenLinks-kilometerheffing een lastenverzwaring van het personenvervoer van 2,5 miljard euro per jaar.

In onze notitie 'Een rechtvaardige kilometerheffing' uit 2002 hebben we eerder al een aantal voorbeelden gegeven van wat de kilometerheffing betekent voor mensen die vooral op rustige of juist op drukke trajecten rijden en in of juist buiten de spits. Ook al is het huidige voorstel voor een kilometerheffing in details anders, het te verwachten effect is ongeveer gelijk. Dat betekent grosso modo dat iemand die een gemiddeld aantal kilometers rijdt buiten de spits en/of op rustige trajecten goedkoper uit is. In de spits op een druk traject rijden, of meer dan gemiddeld veel rijden, wordt juist duurder. Er is geld terug te verdienen door in een schone auto te rijden.

V7 Gedifferentieerde km-heffing vrachtverkeer

Op 1 januari 2008 komt er een variabel km-tarief voor vrachtwagens. De motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's en het Eurovignet worden afgeschaft, wat een lastenverlichting van 550 miljoen per jaar betekent. Hiertegenover staat een lastenverzwaring vanwege doorberekening van de 'onbetaalde rekening' aan externe kosten.

Verder is er net als bij het personenverkeer een congestieheffing van 11 cent/km op die plaatsen waar nog geen regulerende heffing is ingevoerd. Deze wordt budgetneutraal ingevoerd (per saldo geen lastenverzwaring).

*** V8 MRB differentiatie naar leeftijd**

De MRB wordt budgetneutraal gedifferentieerd naar de leeftijd van het voertuig om zo oudere voertuigen voortijdig te laten vervangen door nieuwe voertuigen. Deze maatregel is een voor de overheid goedkopere variant van een sloopregeling, die hetzelfde beoogt maar die het probleem kent van free-riders: mensen die de oude auto toch al zouden hebben afgedankt maken wel aanspraak op de slooppremie.

V9 Gefaseerde verhoging dieselaccijns

Op 1 januari 2006 en 1 januari 2008 wordt de dieselaccijns verhoogd met telkens 4 cent per liter.

V10 MRB-dieseltoeslag verhoging

In 2006 en 2007 betalen dieselauto's een hogere dieseltoeslag op de motorrijtuigenbelasting van €300 (lichtste gewichtsklasse) tot €750 per jaar (zwaarste gewichtsklasse). Deze vervalt bij invoering van de kilometerheffing (in 2008).

V11 BPM dieseltoeslag verhogen

Per 2006 wordt het verschil in de BPM tussen benzineauto's en dieselauto's verhoogd met € 932 (van €1.868 tot €2.800) ten nadele van dieselauto's. Deze verhoging blijft in stand bij invoering van de kilometerheffing.

V12 BPM voor taxi's en bestelauto's

Het verschil in BPM tussen taxi's en bestelauto's enerzijds en personenauto's anderszijds wordt rechtgetrokken.

V13 BPM-toeslag voor SUV's

Er komt een BPM-toeslag voor grote terreinwagens (SUV's).

V14 Regulerende heffing op en binnen ring rond steden

We gaan uit van invoering per 1-7-2007 in 4 steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht) en uitbreiding naar 15 steden in 2009 (Haarlem, Leiden, Drechtsteden, Tilburg, Den Bosch, Breda, Eindhoven (SRE), KAN, Zwolle, Groningen, Maastricht. Het betreft een cordon rond de stad, zoals functioneert in Londen, waarbij tevens de snelwegen worden betrokken. Daarmee is het een combinatie van een verblijfsheffing (variant 7 Nouwen) en een passageheffing (variant 6 Nouwen). Voor zowel het binnenrijden van de stad als het gebruik maken van de stadssnelwegen/ring is een heffing verschuldigd. De heffing is gedifferentieerd naar tijd en milieueigenschappen voertuig. Hiervoor gelden de volgende tarieven (in € per passage):

	Spits	Dal
Pre-Euro1	10	7,50
Euro1	9	6
Euro2	8	5
Euro3	7	3
Euro4	5	2
Euro5	3,50	1

De netto opbrengst voor het rijk (heffingen op rijkswegen) zullen voor de helft gebruikt worden voor investeringen in OV en transferia (zie maatregel V15) en voor de helft voor gerichte lastenverlichting.

*** V15 Investering in OV en transferia**

De netto-opbrengst van de regulerende heffing (maatregel V14) wordt voor de helft ingezet voor investeringen in OV en transferia. Dit geldt in ieder geval voor de regulerende heffing op de rijkswegen. Wij gaan ervan uit dat de decentrale overheden dezelfde verdeelsleutel hanteren.

V16 Vergroening stads- en streekvervoer

Vanaf 2006 schaffen de GVB's alleen nog maar bussen aan die ofwel een roefilter hebben (75% van de nieuwe bussen) ofwel op aardgas rijden (25% van de nieuwe bussen). Daarnaast worden in alle concessies eisen gesteld aan het al rijdende materieel, die er per saldo toe leiden dat 25% van de bussen wordt omgebouwd tot aardgasbus en 75% een roefilter krijgt.

*** V17 Aanscherpen eisen APK**

Auto's worden daadwerkelijk afgekeurd wanneer ze bij de APK niet aan de emissie-eisen voldoen

*** V18 Roefilters voor alle overheidsvoertuigen**

Alle nieuwe en bestaande overheidsvoertuigen (diesel) worden uitgerust met een roefilter.

V19 Opheffen rode diesel

Het voordelige tarief voor rode diesel wordt afgeschaft. Rode diesel is de brandstof voor al het andere dan wegverkeer en pleziervaart.

V21 Subsidie roefilters voor nieuwe taxi's en bestelauto's

Conform voorstel Van Geel juni 2005

V22 Subsidie retrofit-roefilters

Aankoopsubsidie voor retrofit-roefilters voor bestaande vrachtauto's, bestelauto's, personenauto's, diesellocs, OV-bussen, binnenvaartschepen en mobiele machines. De subsidie bedraagt 80% van het aankoopbedrag. Dit komt neer op een subsidie per voertuig van ongeveer € 640.

*** V23 Parkeerbeleid**

Landelijke parkeerwet met minimale verplichting voor gemeentes t.a.v. heffen van parkeergelden. Minimaal €1 / uur in de G30 bij winkelcentra, stadscentra en aan het centrum grenzende stadsdelen.

*** V24 Fiscale behandeling zakelijk autoverkeer**

Deze maatregel bestaat uit twee onderdelen:

1. Fiscale bijtelling lease-auto wordt aangemerkt als loon in natura;
2. Schrappen onbelaste kilometervergoeding woon-werkverkeer (woon-werkverkeer met de auto wordt aangemerkt als privé)

V26 Verplichte snelheidsbegrenzers bestelauto's

Per 2006 wordt een snelheidsbegrenzer verplicht voor nieuwe bestelauto's en per 1-1-2007 voor bestaande (retrofit).

*** V28 Beleidspakket stimulering aardgasvoertuigen**

1. Accijnsvrijstelling aardgas tot 2010, daarna geleidelijke verhoging tot maximaal 13 eurocent/kg (niveau Duitsland)
2. subsidie van €1000 op aanschaf aardgasvoertuig
3. Investeringssubsidie voor vulstations
4. Publiekscampagne rijden op aardgas

*** V29 Vaarbelasting pleziervaart**

Er wordt een vaarbelasting ter grootte van 100 miljoen euro ingevoerd.

*** V30 Niet aanleggen Tweede Maasvlakte**

Dit zorgt met name voor een verminderde groei van de zeescheepvaart en daarmee minder emissies door deze sector.

*** V31 Heffingen Vliegverkeer**

Er wordt een stoelbelasting op vliegmobiliteit ingevoerd: een heffing van 20 euro per stoel voor alle vluchten die in Nederland aankomen of vertrekken.

*** V32 Opheffing MRB-vrijstelling oldtimers**

De vrijstelling van MRB voor auto's ouder dan 25 jaar vervalt. Opbrengsten ca. €90 mln/jaar

*** V33 Schrappen projecten spoedwet wegverbreding**

We zetten een streep door de plannen voor nieuwe spitsstroken. Daarmee wordt in totaal 900 miljoen euro bespaard en het levert minder luchtvervuiling dan wanneer de plannen wel doorgaan. Het gaat om de projecten:

A9 Aansluiting Velsen-Raasdorp
A9 Raasdorp-Badhoevedorp
A7 Zaanstad-Purmerend
A12 Zoetermeer-Zevenhuizen
A12 Zevenhuizen-Gouda
A12 Woerden-Gouda
A12 Utrecht- Maarsbergen
A12 Veenendaal-Ede
A9 Holendrecht-Diemen
A1 't Gooi
A1/A6 Diemen – Muiderberg- Almere stad-west oostbaan
A4Badhoevedorp-Nieuwe Meer / A10Nieuwe Meer-Amstel
A2/A27 Everdingen-Lunetten
A28 Utrecht Leusden-Zuid
A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken
A1 Hoevelaken-Barneveld
A27 Utrecht nrd-Eemnes
A27 Gorinchem-Noordeloos
A1 Watergraafsmeer-Diemen
A2/A58 Knooppunt Vught – knooppunt Ekkersweijer
A28 Zwolle-Meppel
A2 Leenderheide-Budel
A58 Eindhoven-Oirschot
A1 Laren-Eemnes
A15 Papendrecht-Sliedrecht
Ring Arnhem
A12 Gouda-Woerden

S1 Subsidie NOx-katalysatoren binnenvaart

Dezelfde maatregel als het kabinet gaat invoeren.

*** S2 Aanbieden walstroom in havens**

In alle Nederlandse (zee en binnen)havens wordt walstroom aangeboden. Voor de dienst wordt een bedrag opgenomen in de havengelden, waarmee de investering kunnen worden terugverdiend. Er wordt stroom van verschillende spanningsniveaus aangeboden.

*** S3 Havengelden differentiëren naar milieukeurmerken**

We beperken deze maatregel tot de zeehavens. In Zweden heeft deze maatregel ertoe geleid dat schepen technische maatregelen hebben genomen en ca. 80% van de schepen is overgestapt op laagzwavelige brandstof..

*** S4 Kilometerheffing voor binnenscheepvaart**

Met ingang van 2008 komt er, tegelijk met de kilometerheffing voor het wegverkeer, een kilometerheffing voor de binnenscheepvaart. Deze kilometerheffing wordt gedifferentieerd naar de NOx-uitstoot (heffing bedraagt €2,5 per kg NOx); zo'n heffing mag volgens de Mannheim-conventie van de Rijnlandstaten, mits andere transportmodaliteiten ook een dergelijke heffing krijgen opgelegd. Dat is bij ons het geval (rail + vrachtwagens). Technisch is het ook mogelijk.

I1 Emissie-eisen fijn stof in milieuvergunning industrie

Voor de industrie met verbrandingsprocessen worden emissie-eisen voor fijn stof in de milieuvergunning opgenomen/aangescherpt. Uitgangspunt is dat de industrie alle maatregelen moet nemen die goedkoper zijn dan € 50 per kilo fijn stof.

I2 Emissie-eisen fijn stof in milieuvergunning op- en overslagbedrijven

Voor op- en overslagbedrijven wordt in de milieuvergunning opgenomen dat fijn stof emissie per bedrijf halveert.

I3 Raffinaderijen schakelen verplicht over van olie naar gas

Raffinaderijen die dit nog niet hebben gedaan, worden verplicht over te schakelen van olie op gas voor hun raffinageproces.

I5 NOx-handelsplafond omlaag

Na afloop van de huidige handelsperiode voor NOx-emissies komt er een absoluut plafond voor de NOx-uitstoot van de industrie van 50 kton in 2015 en 30 kton in 2020. (Doel van de huidige handelsperiode, die in 2010 afloopt, is een maximale uitstoot van 55 kton, maar dat wordt niet gehaald.)

I6 Toevoegen kleine verbrandingsinstallaties aan NOx-handel

Ook bedrijven met verbrandingsinstallaties tussen 10 en 20 MWth komen binnen het handelssysteem; deze stoten nu ca. 10-20 kton NOx per jaar uit. Deze uitstoot moet pakweg gehalveerd worden.

I7 Verhogen energieheffing midden- en grootverbruikers

De energieheffing voor midden- en grootverbruik gaat omhoog met in totaal 500 miljoen euro per jaar. Dit heeft vooral effect op de uitstoot van CO2 (en is daarvoor primair bedoeld), maar er is een 'meelift-effect' voor de NOx-emissies.

*** RO1 ISV-budget**

In ISV-II (2005 t/m 2009) is € 32 mln gereserveerd voor luchtkwaliteit (brief Van Geel van 20 april 2005). Dit geld is voor ondersteuning van gemeenten en voor lokale maatregelen oals verbetering van de verkeerscirculatie, zonerings- en herstructureringsmaatregelen. We verhogen dit bedrag met 50 miljoen.

R1 Differentiatie gebruikersvergoeding goederentreinen

Met ingang van 2008 wordt voor goederentreinen de gebruikersheffing per trein-km wordt verhoogd. Daarnaast komt er in de gebruikersheffing ook een (budgetneutrale) differentiatie naar milieukeurmerken. Hierdoor komt er een effectieve prikkel om diesellocomotieven te vervangen door elektrische locomotieven.

L1 Emissie-eisen veehouderij

In de milieuvergunning van veehouderijen wordt de eis gesteld dat de fijn stof-uitstoot van de stallen met 90% wordt gereduceerd. Dit is mogelijk met diverse soorten wassers (90% reductie), oliesproeien (90%) en filters (95-100% reductie). Bijkomend voordeel is dat de ammoniakuitstoot vermindert.