

## Actieplan

# Gezonde lucht in Amsterdam

**Minder en schoner wegverkeer in Amsterdam: weer de grootste vervuilers uit de stad en stimuleer alternatieven**

### De lucht in Amsterdam is nog steeds ongezond

Hoewel de fiets voor veel Amsterdammers het favoriete vervoersmiddel is, rijdt er nog steeds te veel en te vuil verkeer door de stad. Daardoor zijn er nog veel plekken met hoge concentraties luchtvervuiling. Amsterdam voldoet niet aan de EU-normen en al helemaal niet aan de criteria voor gezonde lucht van de Wereldgezondheidsorganisatie. De metingen die bewoners samen met Milieudefensie uitvoeren, maar ook de metingen van de GGD Amsterdam en de berekeningen van het RIVM, laten duidelijk zien waar het probleem zit: alle overschrijdingen bevinden zich langs het 'hoofdnet-auto'. Daar ligt dus ook de oplossing: minder en schoner wegverkeer.

### Gezonde lucht staat op de politieke agenda, maar voldoende actie blijft uit

Tijdens de verkiezingen in 2014 hebben bijna alle partijen in alle grote steden zich uitgesproken voor gezonde lucht. Er is dus politiek draagvlak voor effectieve maatregelen. In alle college programma's is gekozen voor gezonde lucht en zijn nieuwe maatregelen opgenomen. Na jaren van redelijk progressief luchtbeleid lijkt Amsterdam nu juist wat gas terug te nemen met haar beleid. In vergelijking met bijvoorbeeld Utrecht en Rotterdam zakt Amsterdam van een voorloper op luchtkwaliteitsbeleid naar de middenmoot.

### Vermindering van roet is belangrijk voor de gezondheid

Het nieuwe college heeft afgesproken om vooral naar vermindering van de concentraties roet te willen kijken. Het bestrijden van de uitstoot van roet is inderdaad de beste manier om gezondheidsschade door luchtvervuiling te voorkomen. Om roet te bestrijden, moeten we de bron aanpakken: (diesel)uitlaatgassen van het wegverkeer, bouwmachines, scheepvaart en scooters. Dat kan door de grootste vervuilers uit de stad te weren en door de alternatieven te stimuleren. Amsterdam wil op de lange termijn werken aan minder verkeer, maar doet te weinig om de grote vervuilers aan te pakken. De ambitie om de hoeveelheid roet te reduceren blijft daarmee op de korte termijn voornamelijk een ambitie op papier.

### Amsterdam blijft achter wat betreft haar milieuzone

Amsterdam heeft nu nog geografisch de grootste milieuzone van Nederland. Daarmee worden de Amsterdamse longen gevrijwaard van vele tonnen fijnstof per jaar omdat vervuilende vrachtwagens de stad niet in mogen. De huidige Amsterdamse milieuzone is groot en wordt goed gehandhaafd, maar heeft slechts betrekking op zware vrachtwagens zonder roetfilter. In Utrecht geldt de milieuzone sinds 1 januari 2015 ook voor de allervuilste auto's en bestelbusjes. De Rotterdamse milieuzone wordt vanaf volgend jaar fors groter (groter dan die van Amsterdam) en zal dan ook gaan gelden voor auto's en busjes. Het verwachte resultaat in Rotterdam is 40% minder roetuitstoot door wegverkeer in 2018. De gemiddelde verwachte gezondheidswinst voor Rotterdammers van deze maatregel is bijna 2 maanden. Dat is een enorme winst, zeker als je bedenkt dat het ook vele jaren minder ziekte betekent voor vele duizenden mensen. Amsterdam mist de boot en blijft zitten met onnodig veel vervuiling.

Uitbreiding van de milieuzone naar bestelbusjes en personenauto's heeft veel meer effect op de uitstoot van roet dan alle andere maatregelen die binnen vier jaar te realiseren zijn bij elkaar.

## Autoluw mobiliteitsbeleid zorgt voor een schone en leefbare stad

Bereikbaarheid is niet hetzelfde als autobereikbaarheid. Door het succesvolle parkeerbeleid van de afgelopen jaren is de automobilititeit in het centrum gestaag afgenomen. Die trend moet doorzetten en leidend zijn voor de rest van de stad. Overal betaald parkeren, de parkeertarieven op straat en voor vergunninghouders opvoeren tot de vraag daalt, schaarste in stand houden en gewone parkeerplekken verdringen door laadplekken voor elektrische voertuigen. Dat beperkt de aantrekkelijkheid van bezit en gebruik van de auto en het houdt de stad schoon en leefbaar. Het uitbreiden van het aantal parkeerplekken en meer parkeergarages voor bezoekers, maken het autogebruik juist aantrekkelijker en trekken daarmee ongewenst verkeer aan. Het is extreem duur en onwenselijk voor de verkeersontwikkeling. De verdere gestage afname van autobezit, autogebruik en autoinfrastructuur zou de kern van het mobiliteitsbeleid moeten zijn. Met openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen blijft de bereikbaarheid prima gewaarborgd.

## Op de fiets vervuil je niets: investeren in fietsen is effectief

Amsterdam is een fietsstad. Terecht, want fietsen is snel, schoon, gezond en goedkoop. Zeker voor de gemeente, want een euro investeren in fietsinfrastructuur draagt veel meer bij aan de bereikbaarheid dan dezelfde euro in auto-infrastructuur.

Fietsers moeten zich wel veilig voelen op de weg. Dus waar geen vrijliggende fietspaden kunnen komen, moet de maximumsnelheid omlaag. Het grote knelpunt in de verdere groei van het aantal fietsers, zit in de stallingsmogelijkheden. Er moeten veel meer fietsenstallingen komen, zo dicht mogelijk bij de bestemming.

Gemotoriseerd verkeer hoort niet op het fietspad. Scooters, als kleine bronnen van veel vervuiling kunnen en moeten ook onder de milieuzone vallen. Dat scheelt een beetje in de totale uitstoot, behoorlijk wat in de blootstelling voor fietsers. Het verbod op vervuilende scooters, of op z'n minst het verplaatsen van scooters

naar de rijbaan, zorgt ook voor veel meer veiligheid en minder frustratie voor de fietser. De e-scooter is inmiddels een volwaardig alternatief.

## De transitie naar elektrisch vervoer moet versneld worden

Na de fiets en (groen) OV zijn elektrische voertuigen het gewenste alternatief. De gemeente moet ervoor zorgen dat het aantal laadplekken altijd voor blijft lopen op de groei van het elektrische wagenpark. Zo ontstaan er geen knelpunten in die groei. Sneller een parkeervergunning en grotere kans op een parkeerplek stimuleert particulieren tot overstappen naar elektrisch. Het actieve stimuleringsbeleid richt zich het beste op veelrijders, zoals taxi's en bezorgdiensten. Eén taxi vervangen door een e-taxi is evenveel waard als 35 gewone auto's die overschakelen op elektrisch.

## Distributie van goederen moet centraal geregeld en elektrisch

Als de milieuzone zou worden uitgebreid naar bestelbusjes, moet ook het commerciële verkeer aan minimale emissie-eisen gaan voldoen. Dat is een eerste en noodzakelijke stap. Maar er kan meer. Met centraal gecoördineerde stadsdistributie kan de beladingsgraad omhoog en bedrijven kunnen gestimuleerd worden om over te schakelen op elektrisch vervoer. Dat kan bijv. door e-voertuigen ruimere venstertijden te bieden.

## Ook 'vergeten bronnen' dragen lokaal veel bij aan de vervuiling

Bouwmachines, boten, touringcars en koelinstallaties van vrachtwagens: allemaal dragen ze bij aan de luchtvervuiling – lokaal soms enorme hoeveelheden – maar ze worden vaak vergeten. Naast auto's, bussen en vrachtwagens heeft de gemeente hier ook invloed op. De gemeente kan sectorafspraken en *green deals* maken om dit gericht aan te pakken. Ook de rondvaartboten en cruiseschepen zouden aan redelijke emissie-eisen moeten voldoen als ze in het centrum willen varen of aanmeren.



[www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit](http://www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit)