



Gezonde lucht in Den Haag

Minder en schoner wegverkeer in Den Haag: houd de grootste vervuilers uit de stad en stimuleer alternatieven

Acht jaar geleden publiceerde Milieudefensie voor het eerst een lijst met de 400 meest vervuilde straten van Nederland. Alle grote steden scoorden slecht, maar de straat met de hoogste overschrijding, was de Amsterdamse Veerkade in Den Haag. De gemeente nam maatregelen om de luchtvervuiling te verminderen. Zo werden voortaan de meest vervuillende zware vrachtwagens met een milieuzone uit de binnenstad geweerd. De HTM moest over van vuile diesel naar veel schonere aardgasbussen. Dit heeft geleid tot fors minder uitstoot van roet, de meest ziekmakende component van de fijnstofcocktail.

Het VCP leidt op papier tot minder knelpunten maar niet tot schone lucht

De meest in het oog springende andere maatregel was het verkeerscirculatieplan (VCP). Hierdoor kwam er minder verkeer op de meest vervuilde kruispunten en wegen. De luchtvervuiling op een aantal knelpunten nam af. Het VCP heeft helaas wel



FOTO: PIERRE CROM

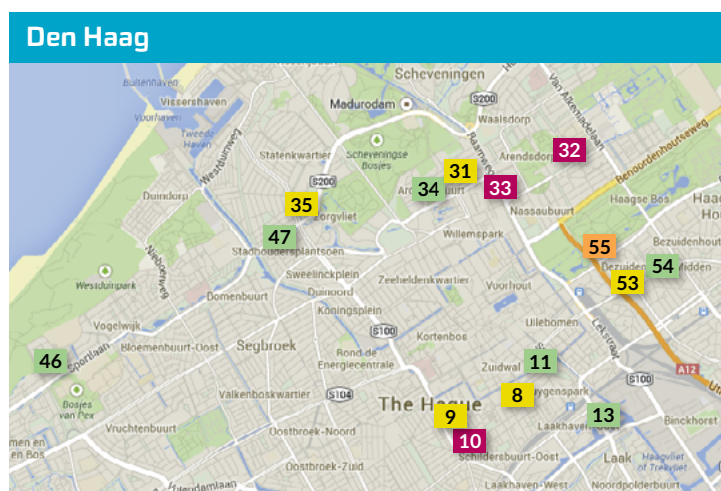
geleid tot meer verkeer op andere wegen en meer gereden kilometers. Er kwam geen limiet aan de groei van autobezit. Het VCP is een zeer exemplarisch voorbeeld van een 'perverse maatregel', waarbij de regelgeving beleidsmakers verleidt om precies de verkeerde keuzes te maken. Op papier wordt het probleem kleiner (minder knelpunten), maar het probleem waar het om ging (gezondheidsschade door luchtvervuiling) wordt niet opgelost. De regelgeving leidt helaas niet automatisch tot de juiste beleidskeuzes en uitstel maakt het dilemma erger.

De Javastraat is de vieste straat in dit meetproject

Uit het eindrapport van onze meetcampagne blijkt dat er voor Den Haag nog een flinke taak ligt, want net als acht jaar geleden ligt de meest vervuilde straat weer in Den Haag. Deze keer gaat het om de Javastraat, die onderdeel is van het VCP.

Extra maatregelen voor gezonde lucht in Den Haag blijven noodzakelijk

Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid moet uiteraard zijn dat minder mensen aan ongezonde concentraties luchtvervuiling bloot worden gesteld. Het nieuwe College in Den Haag heeft de strenge adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie overgenomen als beleidsdoel. Dat is goed nieuws. Om de inwoners van Den Haag ook daadwerkelijk gezonde lucht



- zeer ongezond, boven de wettelijke grenswaarde ($40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- ongezond, potentieel beleidsmatig knelpunt (tussen de 38 en $40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- ongezond (tussen de 30 en $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- redelijk (tussen de 20 en $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
- gezond (onder de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Voor meer informatie over onze meetresultaten verwijzen wij u naar het eindrapport 'Hoe gezond is onze lucht' van Milieudefensie, juni 2014.

te bieden, moeten dus nog wel forse aanvullende maatregelen genomen worden. Die maatregelen ontbreken helaas in het college-akkoord, waardoor de mooie ambities gelijk weer in rook opgaan. Milieudefensie wil graag meedenken met welke maatregelen Den Haag een gastvrije, bereikbare en leefbare stad kan worden. Hieronder noemen we de belangrijkste maatregelen die op korte termijn ingevoerd kunnen worden.

Verminder de concentraties roet in de lucht

Stedelijke roetemissies zijn voornamelijk terug te voeren op (diesel)motoren. Het wegverkeer, bouw- machines en scooters zorgen in de stad voor het meeste roet. Roetfilters helpen veel, al filteren ze niet alle deeltjes uit de lucht. Wat Milieudefensie betreft zouden dieselveertuigen zonder roetfilter geen toegang meer moeten krijgen tot de stad. Helaas sluit het nieuwe collegeakkoord uitbreiding van de milieuzone uit. Juist een milieuzone is het meest effectieve middel dat een lokaal bestuur kan nemen om roetemissies tegen te gaan. Het is zeer snel effectief, kost relatief weinig en is alleen de vervuilers tot last.

Zorg met een autoluw mobiliteitsbeleid voor een schone en leefbare stad waar het goed toeven is

Bereikbaarheid is niet hetzelfde als autobereikbaarheid. Het verminderen van de verkeersbewegingen van auto's, bestelbusjes, vrachtwagens en tweetakt-scooters is de beste manier om lucht, gezondheid en leefbaarheid te verbeteren. Het autoverkeer kan niet worden verminderd zonder het bezit en gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken. Het willen faciliteren van de vraag (bijv. meer asfalt of meer parkeergelegenheid) leidt altijd tot meer groei en grotere problemen. Er zijn voldoende alternatieven beschikbaar

Wij denken graag mee

Milieudefensie hoopt dat het nieuwe college de ambities op het verlagen van de concentraties roet waar gaat maken. Wij gaan graag met u in gesprek over hoe we samen van Den Haag een gastvrije, leefbare en bereikbare stad maken.

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



FOTO: PIERRE CROM

voor de auto om de mobiliteitsvraag op te vangen. Modern stedelijk mobiliteitsbeleid richt zich op de leefbare stad, met ruimte voor mensen, een sterke bevoordeling van de (elektrische) fiets en de auto alleen als gast in de stad. Gelukkig wil het college investeren in fiets-infrastructuur en ook het openbaar vervoer verbeteren.

Parkeerbeleid beïnvloedt het wagenpark het meest effectief

In plaats van proberen om de vraag naar parkeergelegenheid te faciliteren, moet de gemeente de aangeboden parkeergelegenheid relateren aan de gewenste hoeveelheid autoverkeer. Dat is de enige manier om het autobezit en gebruik in de stad te laten afnemen. De gemeente heeft de middelen zelf in de hand, door overal betaald parkeren in te voeren en het aantal parkeerplaatsen en vergunningen schaars te houden. Verder kunnen geleidelijk de parkeertarieven worden opgevoerd, tot de vraag afneemt. Reguliere parkeerplaatsen kunnen ingericht worden als oplaadplekken voor elektrisch vervoer. Daarmee stimuleert de gemeente de transitie naar schoner vervoer.

Rotterdamsebaan niet aanleggen is beter voor de luchtkwaliteit

Het nog beter ontsluiten van het centrum voor het auto- en vrachtverkeer leidt niet tot minder auto-kilometers en dus ook niet tot gezondere lucht. Het aanleggen van de Rotterdamsebaan is daarom schadelijk voor de luchtkwaliteit en moet niet doorgaan.

Deze publicatie hoort bij het eindrapport meetcampagne 'Hoe gezond is onze lucht?' van Milieudefensie, juni 2014.