



# Gezonde lucht in Rotterdam

## Minder en schoner wegverkeer in Rotterdam: houd de grootste vervuilers uit de stad en stimuleer alternatieven

Rotterdam, bruisende stad aan de grootste haven van Nederland. Betekent dat dan ook automatisch dat de lucht in Rotterdam ongezond is? Natuurlijk zorgen de schepen en de industrie voor veel uitstoot van vervuilende stoffen. Maar de meeste luchtvervuiling die de Rotterdammers dagelijks inademen, komt van het wegverkeer in de stad, niet uit de haven. In Rotterdam ligt het gebruik van de auto ten opzichte van de fiets en het OV hoger dan in andere steden. En dat kan anders!

### Het nieuwe college heeft de ambitie om de lucht te verschonen

Een blik op de meetresultaten van Milieudefensie laat duidelijk zien waar het vies is: langs de drukke wegen in de stad. In Rotterdam wordt veel gebruik gemaakt van de auto. Parkeren kan overal en is goedkoop, de wegen zijn breed en de stoplichten groen. Maar de verborgen prijs is hoog. Want de



FOTO: PIERRE CROM

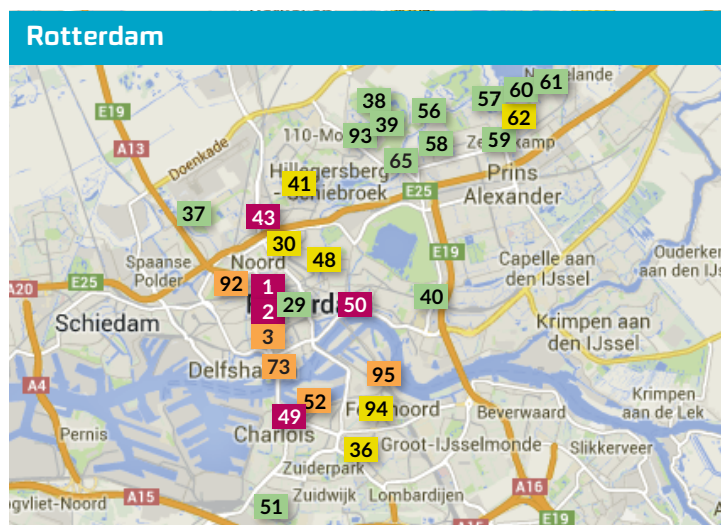
*Ruim 6.800 Rotterdammers vroegen de gemeenteraad om gezonde lucht (oktober 2013)*

gemiddelde levensverwachting in Rotterdam ligt lager dan in andere steden. De mensen zijn vaker en eerder ziek. Dit is het gevolg van politieke keuzes. Het kan veel gezonder. Het nieuwe college heeft dat onderkend en sprak de ambitie uit om de lucht fors schoner te maken.

Milieudefensie denkt graag mee. Hieronder staan een aantal maatregelen die direct effect op de luchtkwaliteit in Rotterdam hebben en op korte termijn ingevoerd kunnen worden.

### Milieuzone uitbreiden helpt het meest om de uitstoot van roet te verlagen

De Rotterdamse milieuzone beslaat een zeer klein stukje stad en heeft slechts betrekking op 1% van het stedelijke verkeer. Uitbreiding van de zone naar een veel groter deel van de stad én naar bestelbussen en personenauto's zoals in Utrecht en andere Europese steden is de volgende stap. De grootste vervuilers worden dan uit de stad geweerd. Dit heeft onmiddellijk effect, met name op de uitstoot van roet en dus op de gezondheid van de Rotterdammers. Uitbreiding van de milieuzone naar bestelbussen en personenauto's heeft veel meer effect dan alle andere maatregelen die binnen vier jaar te realiseren zijn bij elkaar.



- 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.

## Autoluw mobiliteitsbeleid zorgt voor een leefbare stad

Het bezit en gebruik van de auto kan fors worden teruggedrongen. De meeste afstanden binnen de stad zijn fietsafstanden, maar met een auto voor de deur wint vaak het gemak. Overal betaald parkeren, schaarse vergunningen in kleine zones en tarieven die gestaag oplopen tot de vraag afneemt. Dat zijn de beste middelen om het gebruik van de auto te laten afnemen. Het verkeer kan om de stad worden geleid i.p.v. erdoorheen. De situatie rond een van de meest vieze straten, de 's-Gravendijkwal, kan niet worden opgelost als de hoeveelheid verkeer niet wordt aangepakt. Heel goed, dat het nieuwe college het onnodige verkeer door Rotterdam wil bestrijden. Maar er is meer nodig. Openbaar vervoer en fietsers moeten de ruimte krijgen, dat betekent prioriteit bij stoplichten en bij het verdelen van de openbare ruimte. Als het verkeersaanbod afneemt, kunnen veel wegen smaller worden, met meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en bedrijvigheid.

## Elektrisch vervoer heeft de toekomst

Na de fiets 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 zodat er geen knelpunten kunnen ontstaan. Sneller een parkeervergunning en grotere kans op een parkeerplek stimuleert particulieren tot overstappen. Het gemeentelijke 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 vervangen.

### 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 Rotterdam een gastvrije, leefbare en bereikbare stad maken.

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



FOTO: PIERRE CROM

Distributie en bevoorrading kan schoner en slimmer. Met uitbreiding van de milieuzone moet ook het commerciële verkeer aan minimale emissie-eisen gaan voldoen. Maar er kan meer. Met stadsdistributie kan de beladingsgraad omhoog voor minder ritten en bedrijven kunnen gestimuleerd worden om over te schakelen op elektrisch vervoer. Dat kan bijvoorbeeld door e-voertuigen ruimere venstertijden te bieden.

## 'Vergeeten' voertuigen vervuilen vaak veel

Naast auto's, bussen en vrachtwagens zijn er nog tal van vergeten bronnen waar de gemeente invloed op heeft. Scooters hebben recent veel landelijke aandacht gekregen. Maar ook bouwmachines, scheepvaart, touringcars en koelinstallaties van vrachtwagens, stoten onnodig veel vervuiling uit. De gemeente kan sectorafspraken en *green deals* maken om dit gericht aan te pakken. De haven van Rotterdam heeft zo haar eigen bronnen, met eigen regels. Het strenge emissiebeleid op de nieuwe Maasvlakte is een goed voorbeeld voor de andere havens. Het kan niet zo zijn dat de stad minder gaat uitstoten en de haven meer. Ook de cruiseschepen zouden aan redelijke emissie-eisen moeten voldoen als ze in het centrum willen aanmeren. Wie te vies is kan een lift krijgen van schone sleepboten.

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