

Beoordelingskader: wat zijn de juiste maatregelen?

Er zijn veel verschillende maatregelen te bedenken die de luchtkwaliteit en het verkeer verbeteren. Sommige zijn super, van andere maatregelen is Milieudefensie geen voorstander. Dit omdat ze het probleem alleen maar verplaatsen, of de oorzaak van het probleem niet aanpakken. Hieronder staat het beoordelingskader dat de Luchtwachters hebben gebruikt bij het maken van de stedenvergelijking.

Hier zijn we geen voorstander van:

Probleemverplaatsing

Het is goed als de drukte op een weg afneemt en de luchtkwaliteit verbetert, maar als dat betekent dat dat verkeer ergens anders gaat rijden en daar gaat vervuilen, schieten we er per saldo weinig mee op. Dat gebeurt bijvoorbeeld als verkeer wordt omgeleid om een luchtknelpunt 'te ontzien' of als een nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd.

Stad op slot zetten

Het is belangrijk dat iedereen van A naar B kan zonder daarvoor een vervuilend voertuig te (moeten) gebruiken. Sommige oplossingen leiden tot betere luchtkwaliteit, maar zorgen er tegelijkertijd voor dat de bereikbaarheid voor sommige mensen vermindert. Je kunt een stad niet autovrij maken zonder ook te investeren in goed openbaar vervoer en bijvoorbeeld fietspaden. Ook voor mensen met een kleinere beurs moet vervoer betaalbaar blijven.

Investeren in doorstroming

Doorstroming wordt door sommige partijen gezien als een manier om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het kan dan gaan om het anders afstellen van stoplichten, verbreden van autowegen of aanleggen van een extra verbindingsweg om de reistijd korter te maken. In de praktijk gaat deze vlieger vaak niet op. Zodra ergens sneller doorgereden kan worden, kiezen meer automobilisten voor deze route en staat de boel binnen de kortste keren weer vast. Investeren in een betere doorstroom voor auto's is zelden een oplossing voor luchtvervuiling. Dat betekent niet dat er geen uitzonderingen zijn. Soms is een verkeerssituatie zo raar geregeld, dat een andere afstelling van verkeerslichten wel degelijk iets kan doen, bijvoorbeeld aan filevorming. Maar doorstroming als oplossing van luchtvervuiling is helaas een fabeltje.

Effecten bestrijden in plaats van de bron aanpakken

Er zijn maatregelen die de bron van luchtvervuiling aanpakken, en die juichen wij toe, ook maatregelen die worden ingezet om de vervuiling weer 'uit de lucht' te halen. Voorbeelden daarvan zijn planten die fijnstof zouden opnemen. Of elektrische bedradingen waardoor luchtvervuiling zou verminderen en bepaalde verf die stikstofdioxide uit de lucht haalt. Dit

soort experimenten blijken in de praktijk niet of nauwelijks te werken, en als het al werkt, dan heel plaatselijk. Bovendien leidt het vaak tot uitstel of afstel van maatregelen die wel werken. Door dit soort experimenten kunnen mensen denken dat vervuilen niet zo erg is, omdat het makkelijk op te lossen is. Waardoor men alleen nog maar meer gaat vervuilen. Kortom: dit is geen goede manier om luchtvervuiling aan te pakken. Kies voor maatregelen die de bron van de vervuiling aanpakken. Uitzondering zijn bepaalde bewustwordingsprojecten. Zo lang die gekoppeld worden aan een boodschap over wat echt nodig is om de lucht gezond te maken, kan een (kunst)project natuurlijk geen kwaad.

Technische snufjes

Technologie kan ons zeker verder helpen. Denk aan elektrische auto's en fietsen en de ontwikkeling van platforms om die auto of fiets bijvoorbeeld te delen. Maar technologie is geen oplossing voor alles. Sterker nog, een stad vol elektrische auto's staat nog steeds even vol als een stad vol 'fossiele' auto's. En de zelfrijdende auto kan als we niet opletten zelf voor nog veel meer verkeer leiden. Hetzelfde geldt voor filters, katalysatoren, enzovoorts. Ook voor schonere auto's zijn nog steeds wegen en snelwegen nodig. Bovendien zijn dure elektrische auto's geen optie voor mensen die minder geld hebben. Natuurlijk moeten we doorgaan met elektrische innovaties en het verschonen van het wagenpark, maar het is altijd goed om na te denken over de problemen die je oplost versus de problemen die blijven bestaan of misschien zelfs verergeren.

Hier zijn we wel voorstander van:

Veel vliegen in een klap

De manier waarop we ons nu vervoeren zorgt voor een groot aantal problemen: luchtvervuiling, CO₂-uitstoot, er is veel ruimte nodig voor auto's, geluidsoverlast, verkeersongevallen, aantasting van de natuur (verzuring), enzovoorts. Sommige maatregelen lossen 1 van die problemen op, maar er zijn ook maatregelen waarmee je veel vliegen in een klap slaat. Vaak gaat het dan om maatregelen waarbij vervoer op basis van vervuilende auto's wordt vervangen door duurzaam en efficiënt vervoer, zoals fietsen, wandelen en openbaar vervoer zonder uitstoot en elektrische deelauto's. Als de maatregel daaraan bijdraagt, is dat dus extra mooi. Op deze manier heb je ook meerdere argumenten om de politiek te overtuigen dat die maatregel genomen moet worden.

Veel verkeersoplossingen pakken maar een deel van de problemen aan. Elektrische auto's kunnen de lucht gezonder maken, maar de drukte in de stad blijft. Ondergrondse parkeergarages geven meer ruimte op straat, maar de lucht wordt nog steeds vervuild. We moeten zo veel mogelijk werken aan oplossingen die alle problemen aanpakken. We moeten omschakelen naar veel meer wandelen, fietsen, openbaar vervoer en schone deelauto's. Alleen dan behouden we onze bereikbaarheid en pakken we de problemen bij de bron aan. Zo slaan we veel vliegen in 1 klap: leefbare steden, gezonde lucht, minder klimaatverandering, veiligere straten en een gezondere – want actievere – bevolking. En dat begint bij ruimte – in beleid, in keuzes en op straat – voor duurzaam verkeer.

Op de laatste pagina staat een schema dat je kunt gebruiken om te checken of een maatregel aan meerdere oplossingen werkt.

Betere bereikbaarheid

Een bereikbare stad is belangrijk. Veel steden zetten daarom in op bereikbaarheid en vinden dat de stad voor zowel voor auto's, fietsen en OV bereikbaar moet zijn. Wat daarbij soms over het hoofd wordt gezien, is dat bereikbaarheid voor het ene vervoersmiddel ten koste gaat van bereikbaarheid van het andere vervoersmiddel. Nu gaat ongeveer de helft van alle ruimte op straat naar auto's (wegen en parkeerplaatsen [link]). En ruimte is schaars; fietsers en wandelaars komen nu vaak in de knel te zitten. Als een deel van de ruimte die nu voor auto's wordt gebruikt naar fietsen of openbaar vervoer zou gaan, kunnen veel meer mensen zich vervoeren. Deze vervoersmiddelen nemen namelijk veel minder ruimte in. Per saldo neemt de bereikbaarheid dan dus toe! Dat kwartje moet nog vallen bij veel bestuurders. Natuurlijk moet daarbij altijd rekening gehouden worden met mensen die, bijvoorbeeld vanwege een handicap of een bepaald beroep, afhankelijk zijn van een auto. Elektrische deelauto's of fietsen kunnen een oplossing bieden; lokaal maatwerk kan ook nodig zijn.

Naar de toekomst kijken





























































Maatregelen kunnen (en moeten!) op de korte termijn genomen worden, maar wel met de lange termijn in gedachten. Waar willen we heen met de stad? Hoe zorgen we er ook in de toekomst voor dat die bereikbaar en leefbaar blijft? Hoe nemen we nu al de stappen die nodig zijn om in de nabije toekomst emissievrij te worden? Het is goed als een maatregel een logische stap is op weg naar de toekomst. Ook is het handig als bestuurders nu alvast aankondigen dat bijvoorbeeld over 2 jaar een milieuzone wordt aangescherpt; of dat een bepaald gebied nu autoluw wordt, maar over 3 jaar helemaal autovrij. Dan kunnen bewoners en ondernemers zich aanpassen.

Vervolg: Hoe slaan we zoveel mogelijk vliegen in 1 klap?

Veel mobiliteitsoplossingen pakken maar een deel van de problemen aan. Elektrische auto's kunnen de lucht gezonder maken, maar de drukte in de stad blijft. Ondergrondse parkeergarages geven meer ruimte op straat, maar de lucht wordt nog steeds vervuild. We moeten zo veel mogelijk werken aan oplossingen die alle problemen aanpakken. We moeten omschakelen naar veel meer wandelen, fietsen, openbaar vervoer en schone deelauto's. Alleen dan behouden we onze bereikbaarheid en pakken we de problemen bij de bron aan. Zo slaan we veel vliegen in 1 klap: leefbare steden, gezonde lucht, minder klimaatverandering, veiligere straten en een gezondere – want actievere – bevolking. En dat begint bij ruimte – in beleid, in keuzes en op straat – voor duurzaam verkeer.

Op de volgende pagina staat een schema dat je kunt gebruiken om te checken of een maatregel aan meerdere oplossingen werkt.

Welke maatregelen vangen meerdere vliegen in een klap?

	Leefbaarheid en ruimte	Gezonde lucht	Klimaat	Veiligheid	Beweging
Investering in wandel en fietsinfrastructuur					
Autoluwe wijken					
Hogere parkeer-tarieven, minder parkeerplaatsen					
Lagere max. snelheden					
Elektrische (deel)auto					
Verschoning wagenpark					
Beter openbaar vervoer					
Milieuzones					
Elektrische auto (privé)					
Betere aansluiting tussen ov, fiets en deelauto (ketenmobiliteit)					
Scooters naar de rijbaan					
Verbod op scooters met verbrandings-motor					
Investeringen auto-infrastructuur	