



Handleiding Lobbyen voor gezonde lucht in jouw gemeente

Informatie over:
Hoe werkt lobbyen in je gemeente?
Wat zijn effectieve maatregelen voor gezonde lucht?

Mei 2015



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
Leeswijzer.....	3
2. Invloed uitoefenen op jouw gemeente.....	4
2.1 Inleiding.....	4
2.2 Verdiep je in jouw gemeente.....	4
2.3 Maak een krachtenveldanalyse.....	5
2.4 Kan iedereen gaan lobbyen?.....	5
3. Invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma.....	6
3.1 Inleiding.....	6
3.2 Waarom is lobbyen in deze periode effectief?.....	6
3.3 Planning rondom verkiezingen.....	7
3.4 Hoe wordt de inhoud van een lokaal verkiezingsprogramma bepaald?.....	7
3.5 Stappenplan voor effectief invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma.....	7
3.6 Wat kun je het beste vragen in verkiezingstijd?.....	9
4. Beïnvloeding collegeakkoord.....	9
5. Lobbyen in jouw gemeente.....	10
5.1 Inleiding.....	10
5.2 Manieren van beïnvloeden van raadsleden of wethouders.....	10
5.3 Petities en acties.....	11
6. Effectieve maatregelen voor gezonde lucht.....	13
6.1 Inleiding.....	13
6.2 Checklist.....	13
6.3 Milieuzones.....	14
6.4 Parkeerbeleid.....	16
6.5 Wegen van en naar de stad.....	17
6.6 Ruimte voor de fietser.....	18
6.7 Scooters van het fietspad.....	19
6.8 Schoon en uitgebreid openbaar vervoer.....	20
6.9 Centrale schone distributie.....	20
6.10 Elektrische auto's.....	21
6.11 Bonus-Malus, subsidies en andere stimulansen.....	21
6.12 Gemeentelijke actie richting Rijk.....	21
6.13 Minder effectieve maatregelen.....	22
Bijlage 1: Hoe werkt de gemeente?.....	24
Bijlage 2: Maak een krachtenveldanalyse.....	26

1. Inleiding

Overall in het land zetten mensen zich samen met ons in voor gezonde lucht. Om ook echt effect op de luchtkwaliteit te hebben zijn maatregelen nodig, in alle gemeenten én op landelijk niveau. Samen staan we sterk! We hopen dan ook dat zoveel mogelijk groepen bij hun gemeente gaan aandringen op effectieve maatregelen voor gezonde lucht. Maar hoe pak je die lobby aan? En wat is een effectieve maatregel? Met deze handleiding helpen we je op weg.

Natuurlijk is het niet mogelijk om in deze handleiding alle mogelijkheden en situaties te beschrijven. We bieden uitleg en tips, informatie over de mogelijke maatregelen en specifieke informatie over invloed uitoefenen in verkiezingstijd.

Mocht je in jouw lobby-activiteiten ergens tegenaan lopen, heb je advies nodig bij de keuze voor maatregelen in jouw gemeente, of wil je een succes met ons delen? Neem dan contact op! Wij zijn er om jouw groep te ondersteunen en te adviseren.

Veel succes!

Anne Reijnders en Jitske Varkevisser
Campaigners "Samen voor Gezonde Lucht"

Meer informatie: www.milieudedefensie.nl/luchtkwaliteit

Contact en aanvragen materialen:
gezondelucht@milieudedefensie.nl / 020 6262 620

Leeswijzer

In deze handleiding behandelen we twee onderwerpen. In hoofdstuk 2 geven we algemene tips voor je voorbereiding, hoe je zorgt dat je inhoudelijk op de hoogte bent en stevig staat in je lobby. In hoofdstuk 3 gaan we specifiek in op het beïnvloeden van de verkiezingsprogramma's. Hoofdstuk 4 vertelt kort over de periode van coalitieonderhandelingen direct na de verkiezingen. In hoofdstuk 5 lees je tips over lobbyen in je gemeente in het algemeen. In hoofdstuk 6 beschrijven we maatregelen die binnen de gemeente genomen kunnen worden voor gezonde lucht.

2. Invloed uitoefenen op jouw gemeente

2.1 Inleiding

Op veel plekken in het land worden luchtkwaliteitsmetingen gedaan door lokale bewonersgroepen. Dat is een belangrijk signaal. Echter, met meten alleen verbetert de luchtkwaliteit niet. Voor echte resultaten op het gebied van de luchtkwaliteit moeten maatregelen genomen worden. Een deel van die maatregelen kan de gemeente nemen. Daarom is het belangrijk om invloed uit te oefenen op die gemeente en zo het thema luchtkwaliteit op de agenda te zetten.

Hoe je effectief invloed uitoefent, hangt af van de periode waarin je gaat lobbyen. In deze handleiding onderscheiden we drie periodes:

- Het jaar voorafgaand aan gemeenteraadsverkiezingen waarin je invloed uit kunt oefenen op het verkiezingsprogramma (hoofdstuk 3);
- De periode van coalitieonderhandelingen direct na de verkiezingen (hoofdstuk 4);
- Lobby in je gemeente, onafhankelijk van de verkiezingen (hoofdstuk 5).

In het algemeen kun je zeggen dat je de meeste kans op succes hebt als je veel partijen beïnvloedt voor de verkiezingen. Dan kan jouw gewenste maatregel na de verkiezingen in het collegeakkoord komen en voeren de wethouder en ambtenaren het uit. Hoofdstuk 3 gaat specifiek over het invloed uitoefenen op de verkiezingsprogramma's.

Een aantal activiteiten die je moet ondernemen als voorbereiding op je lobby zijn altijd ongeveer hetzelfde. Die bespreken we in de volgende paragrafen.

Is lobbyen in de gemeente helemaal nieuw voor jou en weet je nog niet goed hoe het gemeentebestuur eigenlijk in elkaar zit? Lees dan eerst bijlage 1, daar leggen we het uit.

Bedenk

Je krijgt nooit met één enkele actie je zin. Maak een goed plan en combineer je verschillende lobby activiteiten met inspraak, acties en media-aandacht. Volg de agenda, kies het juiste moment en hou vol.

2.2 Verdiep je in jouw gemeente

Het is belangrijk om goed te weten wat er speelt, wat de standpunten zijn en wat de historie is in jouw gemeente. Verdiep je erin zodat je goed beslagen ten ijs komt in je lobby. Hier lees je een aantal aandachtspunten.

Bekijk het collegeakkoord. Als je een maatregel wilt introduceren die niet in het collegeakkoord staat, zal je waarschijnlijk stevig moeten lobbyen en onderhandelen. Als je een maatregel wil invoeren die in strijd is met het collegeakkoord, wordt het erg lastig om het alsnog voor elkaar te krijgen.

Welke partijen zitten er in de coalitie van jouw gemeente? Wat staat er in de partijprogramma's over de onderwerpen verkeer en milieu?

Op de website van de gemeente vind je verslagen van raadsvergaderingen, agenda's etc. Zo kom je er achter wat er afgelopen periode over luchtkwaliteit besproken is.

Kijk ook op de site van de verschillende partijen. Daar vind je de wethouders, raadsleden én de plannen van de lokale partijen.

Je kunt over de achtergrond van (kandidaat-)raadsleden of lijsttrekkers ook meer te weten komen door ze via een zoekmachine na te trekken op internet. Hobby's e.d. kunnen veel over iemand vertellen. Stel dat een gemeenteraadslid voorzitter is van de oldtimervereniging dan wordt het misschien lastiger om een milieuzone voor oude auto's ingevoerd te krijgen.

Kijk ook eens in rapporten van de Rekenkamer. Dit is een onafhankelijk orgaan dat de taak heeft om de gemeente te controleren.

Ambtenaren kun je altijd bellen met vragen over beleid. Ze zijn verplicht om je te antwoorden en maar heel weinig zaken zijn echt geheim. Of ze zin hebben om aan jouw plannen mee te werken is natuurlijk een andere vraag.

2.3 Maak een krachtenveldanalyse

Bij alle manieren van invloed uitoefenen is het belangrijk om de machtsverhoudingen en standpunten goed te analyseren. Daar kun je bijv. een krachtenveldanalyse voor gebruiken. Hoe je dat doet, staat in bijlage 2.

Pak het tactisch aan

Bedenk dat actievoeren en lobbyen ook averechts kan werken. Stel dat een voorstel van je gemeente op de agenda staat waar je het in grote lijnen mee eens bent. In dat geval kun je soms beter stilletjes afwachten in de hoop dat het geruisloos passeert. Als je met flink tromgeroffel uitpakt kun je verwachten dat tegenstanders van het voorstel ook in zullen spreken. Het kan dan verstandiger zijn om ervoor te kiezen om geen rol te spelen in de discussie om te voorkomen dat de twee partijen tegen elkaar worden uitgespeeld en het juist lastiger wordt voor het college.

Anderzijds is het soms wel nodig om je flink te laten horen over een voorstel waar de meerderheid achter staat, om te zorgen dat niet een paar raadsleden slappe knieën krijgen. Informeer bij een bevriend raadslid of fractiemedewerker hoe zij de situatie inschatten.

Bedenk dat elke politicus graag de held van zijn achterban wil zijn, maar dat ze het zelden leuk vinden om het mikpunt van tegenstanders te worden. Hoe controversiëler het besluit, hoe lastiger de keus is.

2.4 Kan iedereen gaan lobbyen?

Bij alles wat je als groep organiseert is het goed om erop te letten dat je de taken verdeelt. Je kunt het meeste bereiken als niet al het werk bij één persoon terechtkomt. Wie van de groepsleden de meest aangewezen persoon is om het voortouw te nemen in de lobby richting gemeente is niet altijd direct duidelijk. Eigenschappen als overtuigingskracht, het hebben van netwerkvaardigheden, goede mondelinge en schriftelijke uitdrukingsvaardigheid, enige

inhoudelijke kennis op het dossier en een goed omgevingsbewustzijn komen in ieder geval goed van pas. Daarnaast is de bereidheid om structureel enige tijd vrij te maken tot in ieder geval medio 2016 natuurlijk ook belangrijk.

Politieke ervaring is natuurlijk een pré, maar als iedereen je met een partij associeert, dan wordt je punt snel als een partijbelang gezien dat concurreert met het eigen partijbelang van het raadslid. Stel je dus neutraal op. Je vertegenwoordigt een burgerbelang. We moeten immers allemaal continue ademen.

3. Invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma

3.1 Inleiding

In verkiezingstijd kun je op een andere manier invloed uitoefenen op het beleid. Er wordt namelijk gewerkt aan partijprogramma's en standpunten worden opnieuw bepaald. In dit hoofdstuk leggen we uit hoe je effectief invloed uitoefent op de totstandkoming van de partijprogramma's.

Natuurlijk blijft het in het jaar voor de verkiezingen belangrijk ook op andere manieren invloed uit te oefenen. Manieren waarop je dat kunt doen worden beschreven in hoofdstuk 5.

3.2 Waarom is lobbyen in deze periode effectief?

Om de vier jaar worden nieuwe gemeenteraadsverkiezingen gehouden. Voor lokale bewonersgroepen is dat een uitgelezen kans zich te profileren en te pleiten voor gezondere lucht in de gemeente. De lokale verkiezingsprogramma's zijn een goed startpunt voor de lokale lobby. Burgers kunnen hier invloed op uitoefenen door hun mening te laten horen.

Waarom?

Het beïnvloeden van lokale verkiezingsprogramma's is in het kader van belangenbehartiging buitengewoon zinvol:

1. Het is een mogelijkheid om de lokale bewonersgroepen positief onder de aandacht te brengen.
2. Een punt in een verkiezingsprogramma geldt als een partijstandpunt.
3. Een coalitiepartij (in spe) zal proberen de punten uit haar verkiezingsprogramma in het collegeprogramma te laten terugkomen.
4. De beste garantie voor het invoeren van goed luchtkwaliteitsbeleid is een formulering hierover in het collegeakkoord.

3.3 Planning rondom verkiezingen

De gemeenteraadsverkiezingen zijn in principe altijd in de maand maart. De planning daaromheen verloopt grofweg als volgt:

januari - februari van het voorafgaande jaar	Opstellen landelijk kader voor lokale verkiezingsprogramma's
maart - augustus van het voorafgaande jaar	Schrijven en vaststellen lokale verkiezingsprogramma's
oktober van het voorafgaande jaar	Vaststellen kandidatenlijsten lokale fracties
maart	Gemeenteraadsverkiezingen
eind maart tot ongeveer mei	Schrijven en vaststellen collegeprogramma

3.4 Hoe wordt de inhoud van een lokaal verkiezingsprogramma bepaald?

Het verkiezingsprogramma wordt door een redactiecommissie geschreven en door de partijleden definitief vastgesteld.

- De hoofdpunten uit het programma zijn altijd onderwerpen waar een partij zich mee kan profileren.
- Lokale afdelingen van landelijke partijen kunnen gebruik maken van het landelijk kaderprogramma bij het invullen van het lokale verkiezingsprogramma. Dit kaderprogramma wordt opgesteld door een landelijke redactiecommissie en is afgeleid van het landelijk verkiezingsprogramma voor de parlementsverkiezingen.
- Verder komt de inhoud van een verkiezingsprogramma min of meer toevallig tot stand. Daarom is het slim om zelf al een kant-en-klare tekst aan te leveren (bijvoorbeeld een overzicht met je lokale standpunten). De kans bestaat dat de redactiecommissie dat overneemt, tenzij het niet strookt met de partijvisie. Nabellen of een afspraak maken om jullie punten mondeling toe te lichten, is uitermate zinvol en zal de kans op succes zeker vergroten (zie het stappenplan in paragraaf 3.5).
- Bij het schrijven van een nieuw verkiezingsprogramma wordt het oude verkiezingsprogramma vaak als voorbeeld genomen.

3.5 Stappenplan voor effectief invloed uitoefenen op het verkiezingsprogramma

De meeste lokale verkiezingsprogramma's zullen in de periode maart-augustus van het jaar voorafgaand aan de verkiezingen geschreven worden. In die periode (bij voorkeur maart-juni) is het dus zaak invloed uit te oefenen bij de redactiecommissies. Je kunt daarbij onderstaand stappenplan volgen.

1. Bepaal een aantal doelstellingen of maatregelen voor gezondere lucht in jullie gemeente (zie hoofdstuk 6 voor een overzicht van maatregelen).
2. Toon het maatschappelijk nut van deze doelstellingen of maatregelen aan. Gebruik hiervoor bijv. argumenten over de gezondheidsschade door luchtvervuiling (zie hiervoor bijvoorbeeld de factsheet van Milieudefensie over luchtvervuiling en gezondheid: <https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/informatieblad-luchtvervuiling-wat-betekent-dat-voor-mijn-gezondheid>).
3. Maak een selectie van de lokale politieke partijen die worden aangeschreven. Houd hierbij rekening met de kans van elke partij om in het college te komen. Dit is niet altijd voorspelbaar, dus je kunt gerust alle partijen aanschrijven. Selecteer in ieder geval de groene, de kansrijke, en de grote(re) partijen. Kijk naar de krachtenveldanalyse die je hebt gemaakt (bijlage 2).
4. Ga eerst praten met de partij waarvan je weet dat ze je standpunt zullen steunen, vaak bijv. GroenLinks, maar het kan ook een andere partij zijn. Je hoeft ze wellicht niet over te halen om jouw standpunt over te nemen, maar het is goed als zij weten dat ook de inwoners van hun gemeente voor een bepaalde maatregel zijn. En ze kunnen je vertellen waar kansen liggen bij andere partijen, of tips geven voor je gesprek. Zo sta je steviger in je gesprekken met andere partijen.
5. Schrijf het standpunt of de doelstelling zo op, dat het integraal overgenomen kan worden in het verkiezingsprogramma van een partij. Partijen nemen kant-en-klare tekst veel sneller over. Om per partij de juiste toon te vinden, kun je het oude verkiezingsprogramma als voorbeeld nemen.
6. Verstuur je standpunten en voorgestelde maatregelen aan de *bestuursvoorzitter* of de *redactiecommissie verkiezingsprogramma* op het fractieadres.
7. Stuur niet exact dezelfde tekst naar alle partijen. Het is vrij gênant als dezelfde zinnen in meerdere programma's staan.
8. Ga met de verschillende partijen in gesprek om jullie brief toe te lichten. Maak een persoonlijke afspraak met de redactiecommissie en licht je standpunten toe. Refereer in je brief of gesprek ook aan eerder ingenomen standpunten van de partij of van haar politici, of, als dat zo uit komt, aan hun concurrenten.
9. Houd in de gaten of er politieke cafés of bewonersavonden worden georganiseerd en ga daar naar toe. Ook daar kun je je zorgen uiten over de luchtkwaliteit en om maatregelen vragen.
10. Organiseer zelf een bijeenkomst waar lokale politici en bewoners met elkaar in gesprek gaan. Hiermee faciliteer je de uitwisseling tussen beide groepen. Het is vaak niet handig als het een debat wordt waarin politici gedwongen worden een standpunt in te nemen, omdat ze hun standpunten in deze periode nog aan het bepalen zijn. Het is belangrijk dat politici horen wat er leeft onder de bewoners zodat ze dat mee kunnen nemen in het schrijven van hun programma. Wil je hier tips voor hebben? Neem dan contact met ons op.

Opvallen!

Zorg dat jouw brief opvalt en dat het gesprek onthouden wordt! Prikkel de redactiecommissie met een aantal feiten, vragen of foto's. Denk aan de volgende mogelijkheden:

- *de tussentijdse resultaten van jullie meetpunt, als je dat hebt;*
- *cijfers over de gezondheidsschade door luchtvervuiling;*

- verwijzing naar de norm voor stikstofdioxide die op 1 januari 2015 is ingegaan en waar op veel locaties niet aan voldaan wordt. Hierdoor lopen gemeenten kans op boetes vanuit Europa.

Begin je verhaal bijv. met een open vraag waarop de fractie geen pasklaar antwoord heeft. Gebruik deze vragen als insteek voor je betoog. Er zal meer aandacht voor je verhaal zijn.

3.6 Wat kun je het beste vragen in verkiezingstijd?

Partijen zullen zich in hun verkiezingsprogramma wellicht liever niet al te stellig uitspreken voor specifieke maatregelen, zoals een milieuzone voor alle voertuigen of strenger parkeerbeleid. Het is belangrijk dat luchtkwaliteit als algemeen thema hoog op de lijst in de programma's komt te staan. Hou hiermee rekening in de periode maart – november, als de programma's nog geschreven worden en de lijsten nog vastgesteld moeten worden.

Lobbyen voor specifieke maatregelen kan soms beter in een later stadium, namelijk tijdens de verkiezingscampagne in de twee maanden voor de verkiezingen, en tijdens de coalitieonderhandelingen. Natuurlijk moeten de maatregelen wel al eerder genoemd zijn in de lobbybrieven, –gesprekken en –bijeenkomsten. Benader jouw punt positief. Dus nadruk op beleid 'vóór gezonde lucht', niet op 'autootje pesten'.

Andere framing

Soms kun je bij bepaalde partijen het meeste bereiken door de zaak indirect te benaderen. Zelfs politici die niks met milieu hebben, vinden het leuk om bij de winnaars te horen. Dus met de ambitie om 'de groenste stad van Brabant' te worden kun je wellicht iemand over halen die niet van groen houdt, maar wel de buurgemeente wil afbluffen. Een winkelstraat inrichten zodat 'mensen zich thuis voelen', zou een manier kunnen zijn om van een drukke straat een voetgangerszone te maken.

4. Beïnvloeding collegeakkoord

Na de verkiezingen zijn we nog niet klaar! We kunnen nog invloed uitoefenen op het collegeakkoord. Dit akkoord wordt gemaakt na de verkiezingen, wanneer bekend is welke partijen met elkaar het College van B&W gaan vormen. In het akkoord staan de speerpunten en doelstellingen voor de vierjarige zittingsperiode van het College van B&W. Het schrijven van dit akkoord begint meestal in de maand na de verkiezingen.

Het is absoluut zinvol te lobbyen voor het laten opnemen van gunstige doelstellingen ten aanzien van luchtkwaliteit in dit akkoord. Eenmaal opgenomen in het collegeakkoord betekent het dat het College deze doelstellingen moet uitvoeren.

Wees echter op je hoede. Ook als er geen punten ten nadele van de luchtkwaliteit in de verkiezingsprogramma's voorkomen, kunnen deze alsnog in het collegeakkoord verschijnen.

De lobby kan schriftelijk of mondeling plaatsvinden. Als je een brief schrijft met de standpunten, beperk je dan tot twee à drie uitgewerkte punten die prioriteit hebben, bij voorkeur op één A4. Hiermee vergroot je de kans dat ze overgenomen worden. Dit geldt

overigens ook voor de mondelinge lobby. Een mondelinge lobby kan zeer effectief zijn als je de wethouder (in spe) persoonlijk kent.

5. Lobbyen in jouw gemeente

5.1 Inleiding

Als het collegeakkoord eenmaal rond is, kun je daar geen invloed meer op uitoefenen. Maar er blijven voldoende manieren over om jouw mening te laten horen bij het gemeentebestuur. In dit hoofdstuk lees je meer. Zorg altijd voor een goede inhoudelijke voorbereiding (hoofdstuk 2.2)!

5.2 Manieren van beïnvloeden van raadsleden of wethouders

Direct benaderen

Je kunt raadsleden of wethouders persoonlijk benaderen. Je kunt ze bellen, een brief sturen, of om een gesprek vragen. Het is een goed idee om meerdere raadsleden van verschillende partijen te benaderen. Benader wel die raadsleden die over dit onderwerp gaan en/of in de commissie zitten die hierover gaat.

Inspreken tijdens een commissie- of raadsvergadering

Tijdens vergaderingen van een commissie of (deel)raad kun je je mening geven. De commissie- en raadsleden kunnen al dan niet besluiten je bijdrage mee te nemen in hun belangenafweging. Meestal mogen sprekers aan het begin van de vergadering hun zegje doen. Hou de agenda's van de vergaderingen in de gaten. Die vind je op de website van de gemeente of in lokale krantjes. Op de website van de gemeente vind je ook hoe je je aanmeldt om in te spreken. Vaak moet dat 24 uur van tevoren.

Tips:

- Zorg ervoor dat je inhoudelijk goed bent voorbereid.
- Als je een originele insteek kiest, dan onthouden de raadsleden jouw bijdrage beter. Maar zorg er wel voor dat je bijdrage serieus genomen wordt.
- Het is goed als je laat zien dat je niet alleen bent maar dat meer mensen jouw standpunt delen. De anderen kunnen als publiek aanwezig zijn. Een volle tribune laat de raadsleden zien dat burgers het onderwerp belangrijk vinden. Neem je groep dus mee! Let wel: actievoeren, kabaal maken, spandoeken etc. worden zelden getolereerd.
- Een leuk voorbeeld van hoe je op kan vallen kan je hier bekijken via onderstaande link: <http://www.at5.nl/artikelen/56149/wethouder-wiebes-houdt-het-niet-droog>. Tijdens de commissie Verkeer en Vervoer liet spreker Jupijn Haffmans van Milieucentrum Amsterdam een bandje scootergeluiden horen om zijn verhaal kracht bij te zetten. Dit werkte duidelijk op de lachspieren van de wethouder. De simpele boodschap dat scooterlawaai stoort, wordt zo wel heel duidelijk.
- Je spreektijd is meestal kort, 3 minuten is gebruikelijk. Oefen je tekst en kijk hoe lang het duurt.

- Meestal mogen raadsleden vragen stellen aan sprekers. Hou daar dus rekening mee en wees voorbereid op kritische vragen.
- Je kunt van tevoren met een bevriend raadslid afspreken, dat hij jou een gezamenlijk voorbereide tactische vraag stelt. Die kun je dan beantwoorden waardoor je stiekem weer extra spreektijd hebt.
- Je kunt ook met meerdere sprekers komen waardoor je van één lang verhaal twee korte maakt. Doe dat wel een beetje subtiel en meld je niet aan als sprekers namens dezelfde club.
- Breng een persoonlijke noot aan in je verhaal, waarom vind jij gezonde lucht belangrijk, gaan je kinderen naar school in een vieze straat, heeft iemand in je omgeving last van longaandoeningen etc. Je kunt dat heel dramatisch doen, maar overdrijf niet ("Ik spreek hier namens mevrouw Jansen, die dat zelf niet kan omdat ze aan de beademing zit, ...").
- Breng een potje fijnstof mee om te illustreren hoeveel fijnstof je in je leven inademt. Het gaat je longen in en komt er niet meer uit. Vieze poetsdoeken kunnen natuurlijk ook, hiermee laat je zien wat je wekelijks aan viezigheid van je raam moet lappen.
- Wees ruim op tijd, de smalltalk tijdens de koffie vóór de vergadering is een belangrijk moment om te netwerken. Je kunt na afloop je spreektekst of een brief uitdelen aan de raadsleden. Soms doen de bodes dat voor je, spreek dat af met de griffier.

Schrijf een raadsadres

Je kunt ook een brief aan de raad schrijven, dat heet een raadsadres. Het is hierbij belangrijk dat je ervoor zorgt dat je de inhoud van het raadsadres al in een eerder stadium besproken hebt met een of meerdere gemeenteraadsleden. Een brief richt je aan de raadsgriffie.

De griffie verstuurt de brieven ter kennisgeving per email aan de raad. Je brief wordt niet vanzelfsprekend in de raad behandeld. Als een raadslid de brief in de raad wil bespreken, moet hij deze brief agenderen voor de vergadering bij de griffie. Het is dus heel belangrijk om deze brieven via gesprekken met raadsleden af te stemmen, d.w.z. van te voren afspraken te maken met het raadslid, zodat je niet voor niets je brief schrijft.

Benader politieke partijen

Een andere manier om invloed uit te oefenen is door een partijbijeenkomst of een politiek café te bezoeken. Kijk eens op de website van de belangrijkste partijen in jouw gemeente. Raadsleden zijn altijd actief in hun partij, maar ze zijn wel als persoon gekozen. De afdeling kan dus niet aan een zittend raadslid voorschrijven wat te doen.

Bewonersoverleggen

Er worden door de gemeente in veel buurten bewonersoverleggen georganiseerd, waar een ambtenaar en vaak ook raadsleden aanwezig zijn. Bewoners kunnen klachten en andere opmerkingen over de buurt daar bespreken. Kijk eens of er een bewonersavond in de buurt is, waar je eens heen kunt gaan om over jouw zorgen en gewenste maatregelen te praten.

5.3 Petities en acties

Een manier om aan lokale politiek te laten zien wat burgers willen, is een petitie. Een petitie bestaat uit drie delen: namens wie, waar gaat het over, wat wil je bereiken? Noodzakelijk voor de petitie is:

- een beschrijving van wie je vertegenwoordigt ("Wij")
- een opsomming van feiten die samen het probleem beschrijven ("constateren")

- een eis die je gerealiseerd wilt zien ("en verzoeken").

Lees meer over petitie op deze website: http://handboek.petities.nl/wiki/Start_een_petitie

Een petitie kun je bij burgers onder de aandacht brengen door bijv. een ludieke actie te doen, waar media-aandacht voor komt.

Je moet goed nadenken op welk moment je een petitie start. Voor grote invloedrijke maatregelen zal de slagingskans in de periode rondom de verkiezingen klein zijn, terwijl de Raad dan nog wel kan beslissen over een kleinere maatregel op straat- of wijkniveau.

De meetresultaten van jouw meetpunt en de gewenste eisen zijn een goede basis om naar de gemeente toe te stappen en om maatregelen voor gezonde lucht te vragen!

Om dit kracht bij te zetten is het belangrijk dat veel mensen de eisen ondersteunen. Daarvoor kun je heel eenvoudig een online petitie starten op bijvoorbeeld www.petities.nl. Op deze manier kun je zoveel mogelijk mensen online de petitie laten ondertekenen en de oproep verspreiden via social media.

Organiseer een ontmoeting

Nodig de verantwoordelijke wethouder uit voor een gesprek en om de handtekeningen, de meetresultaten en de maatregelen aan te bieden. Je kunt de wethouder uitnodigen door een brief of mail aan de gemeente te sturen.

Een paar aandachtspunten:

- Zorg dat er ook voor de wethouder wat te winnen valt, anders komt hij niet.
- Zorg dat er iets te doen of te zien valt wat nieuw is of wat niet in een brief kon.
- Haal er media bij.
- Verwacht niet dat de wethouder ter plekke jouw mening overneemt. Wat de wethouder zegt, zegt hij namens de gemeente, dus hij zal dat voorzichtig doen.

Ga niet alleen

Als het goed is heb je de afgelopen periode veel mensen betrokken bij je project. Via de handtekeningenlijsten heb je de mailadressen van deze mensen. Deze kun je eenmalig mailen om hen uit te nodigen om mee te gaan. Een grote groep bewoners op de stoep van het gemeentehuis maakt indruk. Zo zien de politici dat het onderwerp leeft bij veel mensen.

Laat het niet ongemerkt voorbij gaan

Daarnaast is het overhandigen van de handtekeningen weer een goede aanleiding om aan de buitenwereld te laten zien dat er een groep actief is op gezonde lucht. Vergeet dus niet de media uit te nodigen bij je aanbiedingsactie. Zorg dat de actie er leuk uitziet, dat levert snel een plaatje in (lokale) media op.

6. Effectieve maatregelen voor gezonde lucht

6.1 Inleiding

Milieudefensie vindt het belangrijk dat de problemen met luchtvervuiling aan de bron worden aangepakt. Kort samengevat pleiten wij voor minder en schoner verkeer, natuurlijk met behoud van goede bereikbaarheid. Zeker in dichtbevolkte steden pleiten we voor zo min mogelijk autoverkeer en ruimte voor fietser en wandelaar, bewoner en bezoeker.

Bovendien vinden wij het belangrijk dat zo veel mogelijk mensen een positief effect ondervinden van een maatregel. We zullen dus eerder pleiten voor een milieuzone waardoor iedereen gezondere lucht inademt, dan voor de aanleg van een tunnel waardoor slechts één wijk ontlast wordt. Om dezelfde reden zijn wij meestal geen voorstander van dure maatregelen als luchtvervuilingschermen of elektrische kabels die fijnstof af moeten vangen, als hetzelfde verkeer 50 meter verderop nog steeds grote problemen veroorzaakt. Over dit soort minder effectieve maatregelen kan je meer lezen in hoofdstuk 6.13.

Wat wél nuttig kan zijn, is een bestaand knelpunt aanvoeren om je vraag om maatregelen kracht bij te zetten. Op <http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/> kan je kijken waar volgens de officiële modellen knelpunten bestaan op het gebied van stikstofdioxide (NO₂) of fijnstof¹.

Het is ook belangrijk dat problemen zich niet verplaatsen. Dit wordt ook wel het 'waterbedeffect' genoemd: als het afsluiten van een weg ervoor zorgt ervoor dat al het verkeer zich via een andere weg gaat verplaatsen waar ook mensen wonen, zijn we per saldo niets opgeschoten.

Gelukkig zijn er allerlei maatregelen die wel bijdragen aan minder en schoner verkeer. We zetten hier een aantal ideeën voor je op een rijtje. Gebruik deze suggesties om als groep te bepalen waar je in jouw gemeente op wilt zetten. Als in jouw gemeente meerdere groepen actief zijn, kijk dan of je samen op kunt trekken. Samen sta je veel sterker én je voorkomt dat je misschien in elkaars vaarwater terechtkomt.

6.2 Checklist

Vraag je bij elke mogelijke maatregel af:

- Leidt dit tot minder luchtvervuiling op plaatsen waar mensen (regelmatig) verblijven?
- Zorgt dit niet voor een verplaatsing van het probleem of een verergering van het probleem op een andere locatie?
- Valt het te verwachten dat een aanzienlijk deel van de bevolking deze maatregel ondersteunt?
- Staan de kosten van de maatregel in verhouding tot de mogelijke opbrengst?

¹ Ook waar deze kaarten aangeven dat de normen niet worden overschreden, is vaak ongezonde lucht. Dat komt omdat ook onder norm de lucht niet gezond is, én omdat de modellen de luchtkwaliteit regelmatig te rooskleurig inschatten.

- Is dit iets dat valt onder de gemeentelijke verantwoordelijkheden?
(Maximumsnelheden op rijkswegen vallen bijvoorbeeld onder de rijksoverheid. Daar kan de gemeente overigens wel voor aankloppen bij het Rijk)

Op het moment dat je gekozen hebt om actie te voeren voor een bepaalde maatregel of een pakket aan maatregelen, denk dan ook na over de volgende punten.

- Wat zijn mogelijk andere voordelen van de door ons voorgestelde maatregel waarmee we draagvlak kunnen vergroten? (we geven enkele tips bij de maatregelen hieronder)
- Welke mogelijke tegenargumenten zijn te verwachten en wat kan dan mijn weerwoord zijn?

Daarnaast is het in deze fase handig om uit te zoeken of de maatregelen al eerder in de gemeenteraad zijn besproken en wat de standpunten van de verschillende politieke partijen zijn. Zie voor verdere tips over dit politieke speelveld en de aanpak van je lobby onze tips voor gemeentelijke lobby (hoofdstuk 2, 3 en 4).

6.3 Milieuzones

Een milieuzone is een gebied in een stad waar de toegang voor vervuilende voertuigen is beperkt of helemaal verboden.

Vrachtverkeer

In veel grote steden in Nederland is al een milieuzone in werking voor het meest vervuilende vrachtverkeer. Dat werkt inmiddels goed, nadat onder andere Milieudefensie heeft gepleit voor een veel betere handhaving². In 2010 is door het Rijk een evaluatie uitgevoerd om de effectiviteit van deze milieuzones te testen³. Hieruit blijkt dat de milieuzones effectief zijn op knelpunten: daar waar PM10- of NO₂-normen overschreden (dreigen te) worden zijn de concentraties verlaagd. Door invoering van de milieuzone voor vrachtverkeer is de verkeersbijdrage aan de PM10-concentraties in 2010 met 2 tot 7% afgenomen. De uitstoot van roet - een van de meest schadelijke bestanddelen van fijnstof - is verhoudingsgewijs nog veel verder afgenomen⁴.

Bestelbusjes

Er zijn veel meer bestelbusjes dan vrachtwagens en de oude varianten daarvan zijn soms enorm vervuilend. Een vies oud bestelbusje stoot soms tot wel 25 keer meer vervuilde lucht uit dan een nieuw schoon busje. In Amsterdam bijvoorbeeld bestaat 19% van het verkeer op de drukke wegen uit bestelauto's, terwijl deze bestelauto's zo'n 30% van de uitstoot van NO₂ veroorzaken. Dit komt omdat bestelauto's bijna altijd op diesel rijden en dat is relatief vervuilend⁵. Het zou erg goed zijn om deze vieze busjes uit de stad te weren.

In Utrecht is sinds 1 januari 2015 een milieuzone voor de meest vervuilende personenauto's en bestelbusjes van kracht. Ook Rotterdam en Amsterdam hebben plannen voor een uitbreiding van de bestaande milieuzone naar o.a. bestelbusjes, in respectievelijk 2016 en 2017.

² Zie o.a. <http://bit.ly/10c5WnT> en <http://bit.ly/16SXyyT> op website Milieudefensie

³ Rijksoverheid.nl, zie <http://bit.ly/YCg3ks>

⁴ Amsterdam.nl, zie <http://bit.ly/YCg3ks>

⁵ Amsterdam.nl, zie <http://bit.ly/Y9SH9a>

Uit onderzoek van TNO⁶ blijkt dat een milieuzone voor bestelauto's ongeveer eenzelfde positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit als die voor vrachtverkeer. Om kleine ondernemers tegemoet te komen, kan een milieuzone voor bestelbusjes gepaard gaan met een subsidieregeling. Het wordt dan rendabel om een vervuilend voertuig om te ruilen voor een schone. Het verlenen van ontheffingen aan vervuilende busjes en vrachtwagens, om ondernemers tegemoet te komen, leidt natuurlijk niet tot schonere lucht!

Personenauto's

Utrecht is de eerste gemeente van Nederland waar sinds begin 2015 een milieuzone voor de meest vervuilende personenauto's van kracht is (zie <http://www.utrecht.nl/verkeersbeleid/milieuzone/>). Vooral oude diesels worden geweerd. 2% van het meest vervuilende verkeer stoot daar tot maar liefst 30% van de vervuiling (roet) uit. Je kan zo dus een enorme slag slaan. De milieuzone is nog wel vrij zwak (een deel van de vervuilende auto's wordt nog niet geweerd) maar de gemeente heeft aangekondigd de zone in de komende jaren te evalueren en eventueel aan te scherpen. Ook Rotterdam heeft een milieuzone voor personenauto's m.i.v. 2016 aangekondigd.

Deze steden hebben daarbij gekeken naar milieuzones voor personenauto's in bijvoorbeeld Berlijn, die zeer effectief zijn. In Duitsland zijn milieuzones de meest kosteneffectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Door versnelde modernisering van het wagenpark daalt de fijnstof- en stikstofdioxideconcentratie met 5 tot 10%. De concentratie roet, het meest schadelijke onderdeel van fijnstof, daalt nog veel meer. Dit wordt namelijk vooral uitgestoten door oude diesels. Deze grote verbetering wordt waargenomen in alle straten van de milieuzone en zelfs daarbuiten. De meeste zones in Duitsland omvatten een veel groter gebied dan de milieuzones hier in Nederland. In Berlijn wonen zo'n 1 miljoen mensen binnen de milieuzone.

Effectiviteit

Zoals ook hierboven aangegeven hebben milieuzones een positief effect op de luchtvervuiling. Soms gaat het daarbij echter om slechts kleine effecten wanneer gekeken wordt naar de concentraties fijnstof en stikstofdioxide. Daarom dragen de milieuzones maar beperkt bij aan het behalen van de normen. Als we niet kijken naar de juridische norm, maar naar het effect op onze gezondheid, zijn de milieuzones echter veel effectiever.

Milieuzones zorgen voor minder uitstoot van bijvoorbeeld roetdeeltjes en andere ultrafijne (dus hele kleine) deeltjes. Die deeltjes zijn veel schadelijker voor de gezondheid dan andere fijnstof deeltjes, zoals opwaaiend bodemstof en zeezout. Een klein effect van de milieuzone op de totale hoeveelheid fijnstof kan dus toch een groot effect hebben voor de gezondheid. In feite is er behoefte aan een nieuwe norm speciaal gericht op het roetgehalte in fijnstof of op het aantal ultrafijne deeltjes. Helaas zullen we het voorlopig met de bestaande normen moeten doen.

En verder

Behalve de uitbreiding naar andere typen voertuigen kunnen milieuzones ook geografisch worden uitgebreid (dus naar meer steden of een groter gebied binnen een stad). In sommige gevallen kan ook de handhaving verbeterd worden. De naleving van de milieuzone voor vrachtverkeer is bijvoorbeeld in Amsterdam beter dan elders: in Amsterdam is 5% van de vrachtauto's in overtreding terwijl bijvoorbeeld in 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Breda 20 tot 25% in overtreding is (bron: ¹). Deze strengere handhaving leidt echter niet zonder meer

6 TNO, zie <http://bit.ly/16SXwH2>

tot een directe verbetering van de luchtkwaliteit, aangezien in Amsterdam door de strengere handhaving ook meer ontheffingen worden aangevraagd én verleend. Ook daar is dus nog winst te behalen.

Veel weerstand tegen milieuzones komt vaak van liefhebbers van oude auto's. Wij vinden dat de gezondheid van velen boven de hobby's van enkelen gaat. Oldtimers die uit liefhebberij in stand worden gehouden en slecht een paar dagen per jaar rijden, hebben ook maar een miniem aandeel in de vervuiling. Daarvoor beperkte uitzonderingen verlenen vindt Milieudefensie een prima oplossing. Mensen die een oude vieze auto willen rijden om zo geen belasting te betalen, vallen daar natuurlijk niet onder.

Op <http://www.milieuzones.nl/locaties-milieuzones> kan je vinden welk type milieuzone in jouw gemeente mogelijk al van kracht is en in welk gebied. Als je weet hoe het nu zit, kan je met je groep gaan bedenken wat voor jouw gemeente een goede (uitbreiding op de) milieuzone zou zijn.

Effecten:

- + juridisch goed mogelijk
- + vaak veel draagvlak onder de bevolking
- + bewezen effectiviteit
- + ook positief voor de reductie van CO₂ (een broeikasgas dat klimaatverandering veroorzaakt)

6.4 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in een stad heeft op allerlei manieren effect op de gezondheid en leefbaarheid van die stad. Goedkope of gratis parkeerplaatsen trekken autoverkeer aan, waardoor de luchtkwaliteit verslechtert. De ruimte die wordt ingenomen door geparkeerde auto's staat niet ter beschikking aan voetgangers en fietsers, en kan niet gebruikt worden voor groen. Brede, groene straten met weinig gemotoriseerd verkeer zijn juist zeer uitnodigend voor voetgangers en fietsers. Schoon openbaar vervoer en goede fietspaden kunnen door iedereen gebruikt worden om zich door de stad te bewegen.

Veel steden in Nederland lijken gemaakt voor auto's. Auto's rijden op smalle stadsstraatjes en parkeerplaatsen nemen de resterende ruimte in. Dit maakt het wel erg makkelijk om in je auto te stappen en het fietst ook een stuk minder prettig als je in de verdrukking zit. In sommige steden zoals Amsterdam worden al weer parkeerplaatsen teruggegeven aan de openbare ruimte, waardoor iedereen van die ruimte gebruik kan maken, maar dit is lang niet overal het geval.

Daar waar auto's geparkeerd kunnen worden, moeten realistische kosten berekend worden voor het gebruik van die ruimte. Het invoeren van betaald parkeren, of het verhogen van bestaande tarieven, is een van de meest effectieve maatregelen om een stad auto-luwer te maken. Natuurlijk moet dat wel gepaard gaan met investeringen in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, om bereikbaarheid en mobiliteit te waarborgen. Ook voor minder-validen moet de binnenstad bereikbaar blijven. Het is meestal niet handig om slechts op enkele plaatsen betaald parkeren in te voeren: de auto's verplaatsen zich dan naar de aangrenzende wijk, met alle problemen van dien. Ook is het mogelijk om parkeertarieven te differentiëren, waarbij het tarief voor vervuilende auto's relatief hoog is, terwijl het tarief voor schone auto's relatief laag is.

In sommige wijken staan bedrijven die veel auto's aantrekken van personeel of bezoekers. De gemeente kan afspraken maken: als bedrijven bijvoorbeeld willen uitbreiden zullen ze ook realistische parkeertarieven moeten betalen of laadpalen voor elektrische auto's plaatsen.

Volgens CROW, het Nederlandse kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, is een hoop winst te behalen met parkeerbeleid. Zie daarvoor bijvoorbeeld deze folder: <http://www.crow.nl/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten.aspx>
Zeker de moeite waard dus!

Het aanpassen van parkeerbeleid is voor sommige mensen een gevoelig punt. De auto wordt nog steeds vaak als 'heilige koe' beschouwd die overal gestald moet kunnen worden. Mochten jullie als groep op weerstand stuiten, leg dan uit dat de openbare ruimte in principe voor iedereen is en dat het dus logisch is dat je daarvoor moet betalen als je er als individu alleen gebruik van wilt maken. Bovendien werken alle andere maatregelen beter als de stad niet uitnodigt tot goedkoop en makkelijk parkeren. Verkeer op drukke toegangswegen wordt bijvoorbeeld minder op het moment dat parkeren duurder wordt en de stad beter bereikbaar is per fiets of bus dan met de auto. Ook wordt de stad veel aantrekkelijker als er minder auto's geparkeerd staan en daardoor bijvoorbeeld een mooier winkelgebied ontstaat (economisch argument).

Het geld dat wordt verkregen door betaald parkeren komt vaak terecht in een Parkeerfonds, dat vervolgens besteed moet worden aan infrastructurele aanpassingen. Je kunt de gemeente vragen om daarbij te kiezen voor investering in fietsinfrastructuur (en niet bijvoorbeeld in de aanleg van nog meer parkeerplaatsen).

Effecten:

- + heel effectief
- + levert geld op
- + maakt de stad ook esthetisch mooier en daarmee aantrekkelijker voor ondernemers

Voorbeelden:

- Parkeerbeleid in Amsterdam:
http://www.centrum.amsterdam.nl/algemene_onderdelen/veelgevraagd/?productid=%7b8374972C-757B-438C-9105-4863B8A2403D%7d
- Momenteel zijn winkeliers vaak tegen het invoeren van strenger parkeerbeleid of het autovrij maken van winkelstraten omdat ze bang zijn dat ze dan inkomsten verliezen. Er zijn echter voldoende voorbeelden van straten waar de omzet juist gestegen is nadat er minder voertuigen mochten komen. De binnenstad van Straatsburg (Frankrijk) is een goed voorbeeld. Die is nu autovrij en heel goed bereikbaar geworden door tramverbindingen. De omzet bij de winkeliers in het centrum is gestegen!

6.5 Wegen van en naar de stad

In sommige steden zijn de wegen zo aangelegd dat ze als het ware verkeer de binnenstad in zuigen. Die binnenstad is daar vaak helemaal niet op berekend. Als er geen ringweg om een stad ligt, komt er soms zelfs doorgaand verkeer een stad in. Als mensen niet in de stad hoeven te zijn, is het belangrijk om hun auto's daar weg te houden.

Je kunt met je groep proberen via de gemeente cijfers te krijgen over de verkeersstromen van, naar en door de stad, liefst getypeerd naar bestemming. De gemeente moet deze gegevens hebben omdat ze die moet aanleveren voor de modellen waarmee de luchtkwaliteit wordt ingeschat⁷. Waarom komen mensen naar de stad? Waar moeten ze zijn? Waar rijdt het meeste verkeer en waar staat het altijd vast? Als je daar een beeld van hebt, kan gekeken worden welke mogelijkheden er zijn om die verkeersstromen te minderen of uit de stad te houden. Soms is de aanleg van een ringweg om doorgaand verkeer uit de stad te houden de enige realistische oplossing voor een lokaal probleem.

Transferia aan de rand van snelwegen kunnen gebruikt worden om automobilisten snel en schoon naar het stadscentrum te vervoeren. Dan hoeven er minder wegen de stad in te leiden, waardoor de verkeersaanzuigende werking van dergelijke wegen afneemt. Als dit vervoer gratis wordt aangeboden is dat een extra stimulans voor de automobilist om over te stappen. Ook nabij bushaltes en stations kunnen zogenaamde P+R-voorzieningen (Parkeer- en Reisvoorzieningen) worden aangelegd, waardoor automobilisten eenvoudiger een deel van hun reis met het openbaar vervoer kan afleggen.

Doorstroming van verkeer verbetert doorgaans als het verkeer gelijkmatig en met een relatief lage snelheid rijdt. Voorbeelden van maatregelen die daartoe kunnen bijdragen zijn bijvoorbeeld scheiding van rijstroken, rustpunten bij oversteken en speciale kruispuntvormen. Ook een groene golf kan in sommige gevallen zorgen voor betere doorstroming zodat een lokaal knelpunt wordt ontlast. Het is wel belangrijk om er voor te zorgen dat de fietser niet in de knel komt (bijvoorbeeld omdat de autoweg verbreed wordt of doordat de wachttijden bij stoplichten ineens veel langer zijn) en dat de verbetering van de doorstroming geen aanzuigende werking heeft op extra autoverkeer. Daarom staat de groene golf ook in het lijstje van minder effectieve maatregelen in hoofdstuk 6.13

Effecten:

- + efficiëntere mobiliteit
- + minder verkeer in de stad
- + aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers
- + schoner, veiliger en leefbaarder

Voorbeelden:

- Transferia: <http://www.transferiumparkeren.nl/>
- (zeer uitgebreide) analyse van verkeersstromen rond ZuidasDok: <http://bit.ly/YD7HZI>
- (lokale) analyse van verkeersproblematiek Molenlaan, Rotterdam: <http://bit.ly/WRd7D2>

6.6 Ruimte voor de fietser

Nederland staat bekend als fietsland bij uitstek. Gelukkig is het in veel steden ook goed te doen om van A naar B te komen op de fiets, en in veel gevallen is dat in de binnenstad zelfs een stuk sneller dan met de auto. Toch valt er ook hier zeker nog eer te behalen. Goede centrale gratis fietsenstallingen, vrijliggende fietspaden, niet te veel langzame stoplichten en veilige kruisingen. Waar geen vrijliggende fietspaden kunnen worden gerealiseerd, kan een

⁷ Dit geeft je meteen een kans om te kijken of de gegevens kloppen. Als de gemeente aangeeft dat er op een bepaalde locatie nooit file staat, terwijl je daar zelf elke dag vast staat, is dat een goede reden om de gemeente om opheldering te vragen.

maximumsnelheid voor autoverkeer van 30 km/uur worden ingesteld. Zo komt de fiets niet in de verdrinking.

Je kunt met jouw groep de kaart van je gemeente er eens bij pakken en bespreken waar je met de fiets hinder ondervindt. Word je in bepaalde straten verdrukt door de auto? Moet je een eind omfietsen omdat er bij een kruising geen rekening gehouden is met een fietser? Is er een plek waar je je fiets niet kwijt kan? Meld het bij je gemeente en vraag om maatregelen.

Effecten:

- + ook goed voor beweging
- + veel draagvlak

Voorbeelden:

- De Fietsersbond heeft in het verleden Groningen, Houten en 's Hertogenbosch verkozen tot Fietsstad van het jaar. Zie <http://fietsstad.fietsersbond.nl/archief-fietsstad>
- Artikel "De fiets als maat van de stedenbouw" <http://bit.ly/MKVksf>
- In o.a. Amsterdam worden zogenaamde 'plusroutes' aangelegd waarop de fiets de primaire gebruiker is (en de auto te gast is). Zie de Mobiliteitsaanpak van Amsterdam, zie www.amsterdam.nl/publish/pages/509906/artikel_1.pdf

6.7 Scooters van het fietspad

Voor veel mensen in grote steden een bron van ergernis: de ronkende scooter voor je op het fietspad. Vooral tweetaktscooters zijn lokaal een enorme bron van vervuiling. Volgens de huidige regels mag een nieuwe brommer of scooter meer fijnstof uitstoten dan een auto. Ook zorgen de regels die van een brommer een snorfiets of snorscooter maken ervoor dat deze kunstmatig vele malen vuiler wordt. Dat komt omdat de motor wordt afgeknepen (zodat ze minder hard kunnen rijden) waardoor de brandstof onvolledig wordt verbrand. Behalve luchtvervuiling zorgt de scooters voor veel overlast: er wordt stelselmatig te hard gereden met veel overlast voor fietsers en voetgangers.

Veel maatregelen om het scooterprobleem aan te pakken zouden landelijk genomen moeten worden: een verbod voor scooters op fietspaden, een verbod op de verkoop van vervuilende scooters (de scooter is bij uitstek een vervoermiddel dat elektrisch aangedreven kan worden), een APK met emissiemeting voor scooters, etc. Helaas werkt de landelijke politiek de gemeenten nu juist tegen, bijvoorbeeld door gemeenten te verbieden lokaal maatregelen te nemen en door handhaving van een milieuzone voor scooters onmogelijk te maken door daarvoor benodigde data over uitstoot niet te koppelen aan specifieke voertuigen. Toch zijn meerdere gemeenten, zoals Utrecht, Rotterdam en Amsterdam aan het kijken hoe ze de scooteroverlast, ondanks de tegenwerking van de landelijke overheid, in hun gemeente kunnen aanpakken. De mogelijkheden van milieuzones, scooters naar de rijbaan of subsidieprogramma's voor elektrische scooters worden onderzocht.

Vraag bij jouw gemeente wat de plannen zijn. Mochten die plannen er nog niet zijn, maar bestaat er wel een scooterprobleem, dan is het de hoogste tijd om deze overlast op de politieke agenda te krijgen.

Effecten:

- + minder overlast

- + lokaal minder luchtvervuiling
- + veel draagvlak

6.8 Schoon en uitgebreid openbaar vervoer

Steeds meer gemeenten zetten bussen in op aardgas of elektriciteit. Dat maakt de bus een relatief schoon vervoermiddel. Daarnaast hebben sommige grote steden een tram- of metronetwerk waar vaak veel gebruik van gemaakt wordt. Helaas wordt tegelijkertijd op veel plaatsen juist gekort op het openbaar vervoer. Buslijnen worden geschrapt of de frequentie wordt omlaag geschroefd. Juist een betrouwbare en frequente dienstregeling maakt de bus tot een goed alternatief voor de auto. Ook zijn sommige logische routes slechts af te leggen door meermaals over te stappen.

Is er in jouw gemeente ook nog wat te verbeteren op het gebied van openbaar vervoer? Waar liggen de knelpunten? Wonen de meeste mensen op aanvaardbare afstand van een bus-, tram- of metrohalte? Hoe goed is de aansluiting tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer? Investerings in een uitgebreid en goed toegankelijk openbaar vervoer netwerk zijn nodig om een stad bereikbaar te houden zonder dat iedereen de auto in hoeft.

Effecten:

- + regionaal schoon vervoer mogelijk
- + verhoogt ook de mobiliteit van mensen die slecht ter been zijn
- + geen parkeerplaatsen in de stad nodig

6.9 Centrale schone distributie

In bijna al onze steden geldt dat alle winkels apart worden bevoorraad door vrachtwagens en bestelbusjes. Dit levert onnodige congestie en luchtvervuiling op. Bovendien is de bevoorrading niet efficiënt op deze manier. In sommige plaatsen in bijvoorbeeld Zweden en Duitsland bestaat het al: een distributiecentrum aan de rand van de stad in nabijheid van de snelweg, waar alle bevoorrading en pakketjes voor de (binnen)stad worden afgeleverd. Vervolgens worden alle winkels vanuit dit centrum efficiënt bevoorraad met behulp van schoon (bijvoorbeeld elektrisch) vervoer. Een systeem als dit moet natuurlijk worden opgezet in samenspraak met bewoners en ondernemers. Misschien kunnen jullie als groep het voortouw nemen om je gemeente aan te sporen een dergelijk schoon distributiesysteem op te zetten. De gemeente kan vervolgens, om de winkeliers te motiveren, ruimere venstertijden instellen voor winkels die via schone distributie worden bevoorraad.

Effecten:

- + veel draagvlak onder bewoners
- + minder irritatie door stagnerend laad/losverkeer
- + makkelijker voor winkeliers, want alles komt in één keer
- + werkt ook andersom, witgoed en meubelwinkels kunnen bij klanten leveren

Voorbeelden:

<http://binnenstadservice.nl/>

6.10 Elektrische auto's

Er komen langzaam steeds meer elektrische auto's op de weg. Elektrische auto's hebben geen uitlaat dus daar komen dus ook geen fijnstof of stikstofoxiden uit. Het Rijk heeft een grote rol in het stimuleren van van elektrisch vervoer, bijvoorbeeld met subsidies, en door ervoor zorg te dragen dat die energie schoon wordt opgewekt, bijvoorbeeld met wind- of zonne-energie. Maar ook de gemeente kan veel doen om elektrisch rijden te stimuleren. Belangrijkste daarbij is dat er voldoende laadpunten aanwezig zijn op centrale locaties. Op <http://www.e-laad.nl/zoek-een-oplaadpunt> kan je zien waar op dit moment oplaadpunten te vinden zijn. De gemeente kan elektrisch rijden ook stimuleren door bijvoorbeeld parkeren voor elektrische auto's een stuk goedkoper of gratis te maken, door specifieke parkeerplaatsen voor elektrische auto's te reserveren (daar mag dan geen andere auto geparkeerd staan) of door geen wachttijd in te stellen voor parkeervergunningen voor elektrische auto's.

Een zeer praktische gids voor gemeenten die aan de slag willen met elektrisch vervoer is uitgegeven voor Agentschap NL en beschikbaar via: <http://bit.ly/YzfTNQ>

Effecten:

- + potentieel groot effect op luchtvervuiling
- + bij schone energie ook goed voor klimaat (CO₂)
- + door parkeerplaatsen te reserveren als laadplaats neemt ongemerkt het aantal parkeerplaatsen voor gewone auto's af.

Voorbeelden:

gratis parkeren voor elektrische auto's in o.a. Utrecht (<http://www.utrecht.nl/utrecht-elektrisch>) en Amsterdam (<http://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/amsterdam-elektrisch>)

6.11 Bonus-Malus, subsidies en andere stimulansen

Niet leuk, maar wel waar, de stok werkt in het verkeer beter dan de wortel. Beprijzen, verbieden, ontmoedigen, onmogelijk maken, het leidt allemaal tot weerstand, maar het werkt wel. Naast het zuur moet er natuurlijk ook wat zoets zijn om draagvlak voor het beleid te creëren. Wij pleiten er wel voor om die twee samen te laten vallen. Zo krijgen we het grootste effect voor het beschikbare geld. Een sloopregeling voor oude auto's werkt het beste in combinatie met een milieuzone. Centrale bevoorrading wordt aantrekkelijker, met ruimere venstertijden. Parkeerplaatsen opheffen is minder erg als daarvoor fietsenstallingen terug komen. Subsidies voor elektrische auto's werken het beste als ze bij veelrijders (bijv. taxi's) terechtkomen. Zomaar geld uitdelen is zelden effectief.

6.12 Gemeentelijke actie richting Rijk

De gemeente kan veel doen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Maar er is ook een deel waar de gemeente geen directe maatregelen op kan nemen, zoals bijvoorbeeld de maximumsnelheden op (binnenstedelijke) snelwegen, rijksbrede subsidieregelingen voor schonere (elektrische) auto's, verplichte APK-keuring op de effectiviteit van bestaande roetfilters, of de normen die gelden voor de luchtkwaliteit en de manier waarop die rijksbreed (of Europees) gehandhaafd worden.

Dat betekent niet dat de gemeente daar geen rol in kan spelen. De gemeente heeft namelijk ook de verantwoordelijkheid om haar burgers te representeren op nationaal niveau, bij het Rijk. Mocht er binnen jouw groep dus een zorg bestaan die het gemeentelijk niveau ontstijgt, kun je altijd kijken of het zin heeft om je gemeente aan te sporen die zaak met het Rijk op te nemen. Daarnaast is Milieudefensie natuurlijk ook continu bezig om op nationaal niveau te lobbyen voor gezonde lucht. Ook daarin zijn soms acties, bijvoorbeeld tegen de verhoging van de maximumsnelheid, waar je als groep aan deel kunt nemen.

6.13 Minder effectieve maatregelen

Er zijn gelukkig veel maatregelen die de lucht schoner en gezonder maken. Luchtvervuiling is een oplosbaar probleem! Helaas zijn er ook een hoop maatregelen die niet zo goed, of zelfs averechts werken. Maatregelen die alleen heel lokaal werken of die niet leiden tot minder of schoner verkeer. Het is belangrijk ook daarvan op de hoogte te zijn: als jouw gemeente aankomt met een van onderstaande maatregelen, weet jij dat ze weer terug naar de tekentafel mogen!

Spannen van ioniserende draden

Uit verschillende proeven blijkt dat deeltjes, als ze elektrisch geladen zijn, tot elkaar of tot bijvoorbeeld een muur kunnen worden aangetrokken en vervolgens neerslaan. In afgesloten ruimten blijkt dan ook dat het spannen van ioniserende draden, die een elektrostatisch veld veroorzaken, kan leiden tot iets lagere concentraties fijnstof. Ook zijn er lantaarnpalen bedacht die volgens een soortgelijk principe een elektrostatisch veld opwekken. Echter, in de buitenlucht waar de lucht continu wegwaait zijn dergelijke effecten nauwelijks aantoonbaar. Bovendien is het een heel dure oplossing, is een eventueel effect maar zeer lokaal en verandert er niets aan de oorzaak van de luchtvervuiling. Sterker nog, dit soort symptoombestrijding leidt af van maatregelen die de lucht écht gezonder maken!

Titaniumdioxide

Titaniumdioxide zou onder invloed van UV licht moeten reageren met stikstofdioxide en het zodanig afbreken. Daarom zijn er slimme handelaren die muurverf en stoeptegels met titaniumdioxide op de markt hebben gebracht. Uit meerdere tests, onder andere met titaniumdioxideverf die over 200m in een tunnel in Den Haag is aangebracht, is inmiddels gebleken dat de verf geen enkel effect heeft. En zelfs al zou het effect hebben: alle fijnstof blijft alsnog in de lucht hangen, het is duur, zeer lokaal en het leidt allemaal af van waar het ons om gaat: gezonde lucht voor iedereen. Een heel slecht idee dus, deze verfjes en aanverwante producten.

Groene golf

Stilstaand verkeer en auto's die telkens moeten remmen en weer optrekken stoten meer luchtvervuiling uit dan verkeer dat regelmatig door kan rijden. Daarom wordt vaak geopperd om een groene golf in te stellen als maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op sommige locaties, bijvoorbeeld als stoplichten heel onhandig zijn afgesteld, kan een groene golf ook wel enig soelaas bieden. Het effect kan echter ook averechts zijn: 'lekker doorrijden' trekt meer verkeer aan, waardoor er per saldo meer auto's door een straat kunnen gaan rijden. Ook kan een groene golf ervoor zorgen dat verkeer in zijstraten, of fietsers en voetgangers, geconfronteerd worden met langere wachttijden. Een groene golf doet niets aan de oorzaak van de luchtvervuiling: er is te veel en te vies verkeer. Hoewel lokale maatregelen om de

doorstroom te bevorderen af en toe nuttig kunnen zijn, is dit dus zeker geen oplossing voor het probleem.

Aanleggen van nieuwe wegen of parkeerplaatsen

Het aanleggen van nieuwe wegen is ook een manier om de doorstroom te verbeteren. Er gelden dan ook deels dezelfde bezwaren als bij de groene golf. Meer asfalt trekt aantoonbaar meer verkeer aan. En hoewel in zeer specifieke onhandige situaties een klein stukje extra weg soms nuttig kan zijn, leiden meer wegen in het algemeen bijna altijd tot meer verkeer. Hetzelfde geldt voor nieuwe parkeerplaatsen, soms aangekondigd als een manier om rondrijdend verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats te verminderen. In de praktijk leiden meer parkeerplaatsen tot meer auto's. Net als meer OV, meer fietsvoorzieningen en autoluwe gebieden leiden tot meer gebruik van OV, fiets en wandelen. Dat zijn dus veel betere investeringen voor de lucht!

Omleiden van verkeer

Als op een bepaalde plek in een stad luchtkwaliteitsnormen worden overschreden, lijkt het de makkelijkste oplossing om het verkeer over andere wegen te laten rijden. Zo smeert je de luchtvervuiling als het ware een beetje uit. Dit noemen we ook wel het waterbedeffect: het probleem verplaatst zich. Een duidelijk voorbeeld hiervan zijn de Veerkades in Den Haag: het ingevoerde verkeerscirculatieplan zorgde ervoor dat er op de Veerkades minder verkeer reed met een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Op de omliggende ringweg en de wijken eromheen nam het verkeer echter hard toe, met allerlei nieuwe knelpunten tot gevolg. Ook hier geldt weer: investeren in schoner en minder verkeer zorgt er uiteindelijk voor dat de lucht óveral gezonder wordt. En dat willen we natuurlijk.

Aanplanten van bomen of (speciale) planten

Laten we voorop stellen: we houden van bomen en groen. Maar de lucht schoner maken, dat doen ze helaas nauwelijks. Hoopvolle berichten over speciale planten, zoals aardbeienplantjes, die de buitenlucht moeten zuiveren, worden in de praktijk helaas niet of nauwelijks waargemaakt. Bomen kunnen in sommige gevallen zelfs een averechts effect hebben: in smalle straten zorgen bomen met overhangende takken voor een soort tunnel waar luchtvervuiling in blijft hangen. In de modellen die gebruikt worden om de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie te berekenen, wordt de aanwezigheid van bomen dan ook gerekend als een negatief invloed op de luchtkwaliteit. Dit moet er natuurlijk nooit toe leiden om bomen te gaan kappen, maar als je de luchtvervuiling wil verminderen, moet er toch iets aan de oorzaak gedaan worden.

Bijlage 1: Hoe werkt de gemeente?

Inleiding

De gemeente is verantwoordelijk voor een deel van de maatregelen voor gezondere lucht. Daarom is het belangrijk om invloed uit te oefenen op die gemeente en zo het thema luchtkwaliteit op de agenda te zetten. Om dit goed te kunnen doen is het belangrijk om te weten hoe het gemeentebestuur werkt. In deze bijlage leggen we het kort uit.

Welke verantwoordelijkheden heeft de gemeente?

Als je een (aantal) maatregel(en) gekozen hebt die de luchtkwaliteit in jouw gemeente kunnen verbeteren, is het goed om eerst te bekijken onder wiens verantwoordelijkheid de maatregel valt. Zo beslist het rijk bijvoorbeeld over de maximumsnelheid op rijkswegen, waaronder ook de stadsring vaak valt. De provincie beslist over N-wegen en er zijn ook maatregelen waarover de gemeente kan beslissen. Op deze maatregelen richten we ons in deze handleiding.

Hoe zit de gemeente in elkaar?

Elke gemeente heeft een gemeenteraad, een burgemeester, een college van burgemeester en wethouders (B&W) en ambtenaren.

- **Gemeenteraad**

De gemeenteraad wordt rechtstreeks door de inwoners van de gemeente gekozen. Dat gebeurt om de vier jaar bij de gemeenteraadsverkiezingen.

Na de verkiezingen gaan verschillende fracties, met elkaar om de tafel zitten om te onderhandelen over de vorming van een college van wethouders. Samen met de burgemeester vormen de wethouders de “regering” van de gemeente. De afspraken die de samenwerkende collegepartijen maken, noemen we een collegeprogramma.

De raad beslist bij meerderheid van stemmen. In praktijk volgen de meeste raadsleden de wethouder die het beleid uitvoert. De wethouder heeft immers het vertrouwen van de meerderheid van de raad. Maar de raad is wel de baas en de wethouder moet uitvoeren wat de raad wil. Anders is er een vertrouwenscrisis en moet de wethouder opstappen.

- **Taken en commissies**

Gemeenteraadsvergaderingen worden maandelijks gehouden; in grote gemeenten meestal vaker. Ze zijn openbaar. De agenda wordt ruim van tevoren bekend gemaakt, vaak via de plaatselijke krant en de website van de gemeente.

De gemeenteraad kan zijn eigen commissies instellen. Deze raadscommissies bereiden de besluitvorming in de raad voor en voeren overleg met het college van B&W. Alle grote thema's hebben een eigen raadscommissie. De fractiespecialisten van dat thema zitten in die commissie en de belangrijke discussies vinden in de commissies plaats. Ook commissievergaderingen zijn openbaar.

Enkele gemeenteraden hadden tot voor kort stadsdeelraden of deelgemeenteraden, bijvoorbeeld in Amsterdam en Rotterdam. De bevoegdheden van die raden zijn echter flink gewijzigd en zij hebben weinig tot geen formele macht meer. Ze zijn daarmee vergelijkbaar

geworden met wijkraden, wijkcommissies of buurtraden. Dergelijke structuren hebben soms wel invloed en de leden weten vaak goed hoe de gemeente functioneert.

- **Burgemeester en wethouders**

De wethouders worden door de gemeenteraad gekozen. Elke wethouder heeft zijn eigen taakgebied of portefeuille, bijvoorbeeld onderwijs, openbare werken, financiën, huisvesting, sport en cultuur. Tegelijkertijd is het gemeentebestuur een zaak van het college als geheel. Burgemeester en wethouders beslissen bij meerderheid van stemmen. De vergaderingen van het college zijn niet openbaar. De wethouders en de burgemeester zijn weliswaar lid van een partij en waren misschien wel lijsttrekker, maar werken nu voor het gemeentebestuur en niet voor hun partij. Een wethouder kan soms een conflict hebben met zijn eigen partij, omdat hij moet doen wat de meerderheid van de hele raad wil.

Op de website van je gemeente vind je meer informatie over de wethouders.

- **Ambtenaren**

Raadsleden komen en gaan, terwijl een gemeentelijke dienst bestaat uit ambtenaren die er vaak 'al langer dan vandaag' zitten. De ambtenaren zijn nog bezig met de uitvoering van de plannen van zijn of haar voorganger als het nieuwe raadslid al iets anders wil. In de praktijk komt veel beleid van de ambtenaren.

Bijlage 2: Maak een krachtenveldanalyse

Voordat je begint met lobbyen is het goed om een analyse te maken van de actoren die invloed hebben op het besluitvormingsproces en die belang hebben (positief of negatief) bij de maatregel waar je voor pleit.

Je kan een goed overzicht krijgen door het maken van een krachtenveldanalyse. Hiermee maak je zichtbaar welke krachten en belangen er met betrekking tot een bepaald issue spelen. Het geeft belangrijk inzicht in de spelers die invloed uitoefenen. Het is handig om de krachtenveld analyse samen met je groep te maken. Door de discussie die het oplevert, kom je vaak nog meer te weten.

Stap 1. Bepaal wie de actoren zijn

Neem een stapel post-its en schrijf op ieder blaadje een belanghebbende, ook wel actor genoemd. Denk aan alle personen, groepen, organisaties, die iets te maken hebben met de maatregel waarvoor je de krachtenveldanalyse maakt – ook mensen die er heel anders over denken dan jij. Neem hiervoor de tijd en denk 'out of the box'. Denk aan politieke partijen, (lokale) media, ondernemersverenigingen, bewoners, maar ook lokale bekendheden kunnen een rol hebben.

Stap 2: Bedenk wat hun standpunt is of zou kunnen zijn

Besprek met je groep wat het standpunt is van deze partijen, of zoek dat op via internet. Zijn ze het direct met je eens. Of zijn ze het direct oneens. Of wellicht is hun opstelling afhankelijk van andere factoren. Geef je medestanders een groene kleur, je tegenstanders een rode kleur en de twijfelgevallen en actoren die niet uitgesproken voor of tegen zijn een grijze kleur, bijv. met behulp van een stift.

Stap 3: Maak een kwadrant waarin je de criteria 'belang' en 'invloed' opneemt.

Veel belang zet je boven het kwadrant. Weinig belang onder. Links van het kwadrant zet je weinig invloed en rechts van het kwadrant zet je veel invloed (zie het voorbeeld hierna).

Stap 4: Plaats de actoren in het kwadrant

Zet de actoren (op de post-its) in het kwadrant op basis van de criteria 'mate van invloed' en 'belang dat ze hebben' bij de maatregel. Er ontstaat zo op basis van gezamenlijke inschatting een indeling in vier groepen: actoren met weinig invloed maar veel belang (linksboven), actoren met veel invloed en veel belang (rechtsboven), actoren met weinig belang en weinig invloed (linksonder) en tenslotte rechtsonder actoren met weinig invloed maar veel belang.

Op basis van bovenstaande stappen bepaal je wie de belangrijkste actoren zijn om te gaan beïnvloeden. Dat blijkt niet klakkeloos uit het tabel maar wordt duidelijk in het gesprek dat je er samen over voert. Soms zijn het de grijze actoren, omdat dat de actoren zijn die nog geen duidelijk standpunt hebben ingenomen. Meestal zijn het actoren die veel invloed hebben. Je kunt ook kijken hoe je medestanders die een groot belang hebben kunt beïnvloeden zodat ze meer invloed krijgen. Stel dat buurtgenoten in het kwadrant links boven staan omdat ze veel belang hebben maar weinig invloed. Je moet dan kijken of je die groep sterker kunt maken door ze bijv. te organiseren en mobiliseren. Of als een politieke partij het niet met je eens is maar ze hebben wel een grote stem in de raad, kijk dan eens voor welke argumenten ze wel vatbaar zouden kunnen zijn.

Een voorbeeld van een krachtenveld analyse

Een krachtenveldanalyse voor een milieuzone voor bestelbusjes in Amsterdam zou er zo uit kunnen zien.

	Veel belang		
Weinig invloed	Milieudefensie	Kamer van Koophandel	Veel invloed
	Bewonersgroepen	VVD	
	Fietzersbond	PvdA	
	Milieucentrum	GroenLinks	
	ondernemers met een oud busje	ANWB	
	Bovag	ondernemersorganisaties	
	CDA		
	D66		
	SP		
	automobilisten	Telegraaf	
	huis-aan-huis bladen	Volkskrant	
	Milieufederatie	Parool	
	huisartsen	AT5	
	longartsen	de Tweede Kamer	
	ziekenhuizen	de Regering	
	sportclubs		
	scholen		
	crèches		
	ouders		
	Weinig belang		

Toelichting

Als je dit voorbeeldschema bekijkt, zie je dat de collegepartijen PvdA, VVD en GL veel meer invloed hebben dan de oppositiepartijen. Dit kan natuurlijk veranderen na de verkiezingen, maar in Amsterdam zal de PvdA (15 zetels) altijd belangrijker zijn dan het CDA (2 zetels).

Bij een besluit voor bestelbusjes zullen automobilisten zich waarschijnlijk minder betrokken voelen dan ondernemers, met zo'n oud busje. Toch zit daar vaak een raar soort solidariteit.

Sportclubs en scholen, zouden wat ons betreft allemaal in het geweer moeten komen voor gezonde lucht. Dat is namelijk belangrijk voor ze. Maar ze doen het meestal niet omdat het tamelijk a-politieke organisaties zijn. We zouden ze wel kunnen mobiliseren en organiseren. Dan worden ze wél een politieke factor en verschuift hun plek in het schema.

Ondernemers die een nieuw busje moeten kopen hebben een groot belang, maar individueel weinig invloed. Hun bedrijfskoepel of de KvK heeft dat wel.

De landelijke politiek heeft veel invloed. Die heeft dit wettelijk mogelijk gemaakt. Maar de Kamer is nu wel verdeeld en het is aan de gemeenten om iets te doen, niet aan de Kamer.