

# Adem Graag In Den Haag

*een Haagse actiegroep van verontruste burgers en leden van milieu- en natuurorganisaties.*

## **Beroep op wethouder Tom de Bruijn en politieke partijen om strengere maatregelen te nemen tegen luchtvervuiling.**

In juni 2015 lanceerde wethouder de Bruijn een actieplan: **'Samen werken aan schone lucht; actieplan Den Haag 2015-2018'**.

Bewoners van Den Haag keken al enige tijd uit naar dit plan. De knelpunten in een aantal delen van de stad zijn schrijnend en de effecten van uitstoot van schadelijke stoffen worden steeds duidelijker. Niemand ontken meer de gevolgen voor gezondheid en leefbaarheid, ook de gemeente Den Haag niet. Roet en (ultra)fijnstof veroorzaken onder andere astma en long- en hartklachten. Dat wordt al jaren serieus genomen door artsen en specialisten, maar de politiek blijft achter. Bijeenkomsten rond de verkiezingen in februari 2015 en publicaties in lokale bladen onderstrepen de urgentie om in te grijpen. Het is dus verheugend dat er nu een conceptplan ligt.

### **Het verkeer is een belangrijke factor**

Belangrijke schuldige bij schadelijke uitstoot in stedelijke gebieden is het verkeer. Den Haag is geen uitzondering. De vervuiling moet en kan worden teruggedrongen. Ook in andere grote steden leeft de discussie en worden maatregelen genomen om de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer terug te dringen. In Den Haag wordt '30% van de CO<sub>2</sub> uitstoot door het verkeer veroorzaakt', aldus de wethouder. Het giftige NO<sub>2</sub> wordt op 100 plaatsen gemeten, maar, zegt het rapport, 'er zijn nog geen goede systemen om concentraties roet te meten'. Ultrafijnstof, de allerkleinste roetdeeltjes, wordt helemaal niet gemeten. Toch behoort ultrafijnstof tot de meest gevaarlijke stoffen. Doordat het niet alleen de longen aantast, maar ook in de bloedbaan terecht komt, kan het ook hartproblemen veroorzaken. De EU normen worden volgens de wethouder gehaald, de WHO normen niet, maar alle artsen en wetenschappers zijn het erover eens dat we voor echt gezonde lucht veel meer moeten doen. De situatie, ook in Den Haag, eist concrete maatregelen. De tijd van 'recht op vrije uitstoot' lijkt voorbij. De Haagse bevolking mag meer bescherming verwachten.

### **Het plan bevat de volgende elementen:**

- Uitbreiden van het laadnetwerk voor elektrische auto's.
- Sloopsubsidies voor 1000 dieselauto's en voor vervuilende scooters.
- Overleg met bedrijfsleven, taxi's, scooterrijders en wijkbewoners ter stimulering van elektrisch rijden, betere distributiesystemen en schonere bouwmachines.
- Stimuleren van bevolking voor schonere houtstook (houtkachels, barbecue).
- Continuerend beleid schone bussen en trams.

- Stimuleren duurzame projecten in de wijken.
- Beschermen kwetsbare groepen door o.a. aanbrengen van luchtfilters in tehuizen, scholen e.d.
- Fietsgebruik stimuleren, het fietsnetwerk en fietsparkeermogelijkheden uitbreiden.

### **‘Adem Graag In Den Haag’ is teleurgesteld. Echte maatregelen ontbreken.**

Het plan gaat vooral uit van vrijwilligheid, via overleg, stimuleren en subsidies. Er worden weinig concrete maatregelen genoemd die de uitstoot terugdringen. De verantwoordelijkheid voor vermindering wordt vooral bij de bevolking en het bedrijfsleven gelegd. Zij moeten overtuigd worden schoner en/of minder te rijden. Maar vrijwilligheid is niet genoeg. Roken in treinen en klaslokalen werd pas opgegeven toen er regels kwamen. Regelgeving ter bescherming van de bevolking is een overheidstaak. Alleen dan kan gesproken worden dat we er ‘samen’ aan werken.

Het plan zegt niets over (uitbreiding van) de milieuzone, strenger parkeerbeleid of beleid om de auto uit de stad te leiden en niet erin. Toch zijn dat gebruikelijke en vaak succesvolle maatregelen. De Rotterdamse baan eindigt op het Malieveld. Vandaar worden de auto’s naar de overbelaste binnenring gestuurd. Hoe gaat de gemeente die extra aanvoer en overlast opvangen? De nieuwe hoogbouw in het centrum en op het Spui zijn opnieuw autotrekkers. De prijs van een parkeervergunning voor de tweede auto is onlangs aanzienlijk verlaagd.

Over het openbaar vervoer (OV) zegt het plan weinig nieuws, het is schoon en blijft schoon. Maar enkele jaren geleden zijn er bussen en een tram geschrapt en is ’s avonds de frequentie verminderd. Toch is goed openbaar vervoer een belangrijk en noodzakelijk alternatief. In iedere wijk zouden bewoners de mogelijkheid moeten hebben om de auto te laten staan en het OV te nemen.

Het jarenlange beleid om meer ruimte voor auto’s te creëren is ten koste gegaan van ruimte voor fietsers en wandelaars, bomen, veilige kinderspeelplaatsen en parkjes. Vaak zijn fietspaden en stoepen in Den Haag niet breder dan het wettelijke minimum en die ruimte moet gedeeld worden met scooters, invalidenwagentjes, kinderwagens, rollators en terrassen. Scooterrijders met een gevaarlijk rijpatroon maken dat vooral ouderen en kinderen veel fietspaden onveilig vinden. De 2tact scooters behoren bovendien tot de grootste vervuilers. Een sloopsubsidie voor een beperkt aantal scooters lost dat probleem niet op.

Het plan zegt ‘maatregelen die een te grote beperking opleveren voor de bereikbaarheid of de economische ontwikkeling hebben niet de voorkeur’ (blz. 4). Helaas zijn er helemaal geen bindende maatregelen voorgesteld, ook niet de maatregelen die bereikbaarheid juist vergroten via afremmen van autoverkeer en het ontwikkelen van voldoende veilige alternatieven.

### **Wij pleiten voor:**

#### **Verkeer in de stad minder en schoner:**

- Milieuzone uitgebreider en strenger.

- Vervuulende 2tact scooters verbieden binnen een vast te stellen milieuzone in centrum en stadswijken.
- Paal en perk stellen aan te goedkoop en gemakkelijk parkeren in de stad.
- Parkeervergunning voor 2<sup>e</sup> personenauto duurder.

#### **Meer aandacht voor de alternatieven:**

- Grote goedkope parkeerruimtes aan de rand van de stad, met goed OV (P&R's).
- Meer ruimte op fietspaden en stoepen, veilig en schoon fietsen en wandelen.
- Scooters van het fietspad af.
- Goed en betaalbaar OV in alle woonwijken.

#### **Vergelijking met andere steden.**

Amsterdam, Rotterdam en Utrecht doen het beter. Ze hebben o.a. veel ruimere en strengere milieuzones. Amsterdam is erin geslaagd de luchtvervuiling aanzienlijk terug te dringen door hoge parkeertarieven, goed OV en P&R's. De stad in met de auto doet daar bijna niemand meer. De scooters worden waarschijnlijk binnenkort van het fietspad gehaald. En ook het verplaatsen van diensten naar de Zuid-as heeft effect, niet voor alles hoeft men de stad in. Maar dat vereist echte maatregelen. In Amsterdam is de conclusie dat de maatregelen niet alleen sociale en gezondheidswinst opleveren, maar ook economische winst. Winkeliers, bewoners en toeristen vinden de stad aantrekkelijker en leefbaarder. Ook in Den Haag zal een schonere en leefbare stad ongetwijfeld gunstige sociale en economische gevolgen hebben.

#### **Wat willen de Haagse inwoners?**

De helft van de Haagse gezinnen heeft geen auto. Voor hen zijn betere regels sowieso een opluchting. Maar ook de andere helft is gebaat bij gezonde lucht en bij veilige en gezonde fietspaden voor hun kinderen. Met goed OV, schone taxi's en bindende maatregelen die de uitstoot écht beperken wordt fietsen, tram of taxi naar de stad plots aantrekkelijker dan voor het stoplicht in de file staan en in de stad een dure parkeerplaats zoeken.

**Wij doen een dringend beroep op de wethouder en gemeenteraad om dit plan te herzien. Het kost 6 miljoen euro, plus 2 miljoen uit het nog lopende actieplan. Met dat geld moet het beter kunnen.**

Bijlagen:

- Overzicht vergelijking milieuzones in grote steden.
- Oproep fietstocht 7 november.

Meer informatie: Facebook <https://www.facebook.com/ademgraagindenhaag>;

Twitter <https://twitter.com/ademgraagindh>

-zie ook: <https://milieudedefensie.nl/luchtkwaliteit>

Adem Graag In Den Haag, 22 september 2015

Fred Vorstman

tel. 070 – 3453992

e-mail [f.vorstman@kpnplanet.nl](mailto:f.vorstman@kpnplanet.nl)

