



Actieplan luchtkwaliteit

Een actieplan om de luchtkwaliteit in Den Haag te verbeteren



Foto: Den Haag Marketing

Tobias Dander, D66 Den Haag

19 november 2013

D66 - Actieplan luchtkwaliteit

In dit actieplan luchtkwaliteit beschrijft D66 Den Haag acht acties om zorgen van bewoners over luchtkwaliteit weg te nemen, bewoners beter te informeren en de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren.

Inleiding

Vuile lucht maakt ziek

Luchtvervuiling is een belangrijke oorzaak van gezondheidsproblemen, ook in Den Haag. Vervuiling door fijn stof en stikstofoxiden (NO_x) leidt tot ziekten van de luchtwegen, kanker en hart- en vaatziekten. Het RIVM heeft berekend dat inwoners van Nederland hierdoor gemiddeld 1 jaar korter leven.

Normen geen garantie

De gemeente neemt maatregelen om in 2015 te kunnen voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het lijkt er op dat Den Haag de normen gaat halen, maar helemaal zeker is dat nog niet. Dat heeft er o.a. mee te maken dat de luchtkwaliteit wordt berekend met een computermodel en de uitkomsten mede afhangen van de weersomstandigheden, het autobezitⁱ en -gebruik in een jaar.

Het voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit is beter voor de gezondheid, maar garandeert niet dat daarmee de gezondheid niet langer wordt geschaad. Zo adviseert de Wereldgezondheidsorganisatie voor fijn stof een norm die maar liefst 2x zo streng is als die van de EU.

Verkeer belangrijkste veroorzaker

Het verkeer is een belangrijke bron van luchtverontreiniging. Gemiddeld is het aandeel van het wegverkeer 40%ⁱⁱ, maar langs drukke wegen kan dit oplopen tot wel 70%. Omdat dit aandeel zo groot is, en omdat het beïnvloedbaar is met lokale maatregelen, is het dus logisch om bij het verbeteren van de luchtkwaliteit te beginnen bij de bijdrage vanuit het verkeer.

Bewoners bezorgd

Zeker langs drukke wegen maken veel bewoners zich zorgen over de effecten van de vervuiling op de gezondheid, in het bijzonder op die van kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Ook is er veel twijfel over de vraag of de normen langs drukke wegen zoals de Javastraat worden gehaald. Of dit het geval is wordt zoals gezegd berekend met een computermodel. Metingen die bewoners ter plaatse hebben gedaan, stellen hen zeker nog niet gerust.

De gemeente aan zet

In de visie van D66 heeft de gemeente een belangrijke rol waar het gaat om het beschermen van de gezondheid van bewoners. Een goede gezondheid is immers essentieel voor bewoners om zich verder te kunnen ontplooiën, nu en in de toekomst.

De gemeente heeft de mogelijkheden om de luchtkwaliteit te verbeteren door maatregelen te nemen die de uitstoot veroorzaakt door verkeer terugdringen. De gemeente kan en moet hierbij meer doen dan aansturen op het "met de hakken over de sloot" in 2015 halen van de Europese normen. Daar komt bij dat de gemeente nog geen plan heeft voor hoe zij na 2015 verder wil werken aan een betere luchtkwaliteit. Met het oog hierop beschrijft D66 in dit actieplan een achttal acties om zorgen van bewoners over luchtkwaliteit weg te nemen, bewoners beter te informeren en om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren zodat bewoners van Den Haag weer opgelucht kunnen ademhalen.

Actiepunten

Actie 1: Meer metingen, meer transparantie

D66 wil dat:

- de gemeente 3 mobiele meetunits aanschaft die specifiek langs drukke wegen fijn stof en NOx kunnen meten. Immers: meten = weten.
- de meetresultaten samen met die van de RIVM-meetpunten in de stad real time op de website van de gemeente worden geplaatst zodat iedereen kan zien wat de kwaliteit van de lucht is.
- het college persoonlijk uitleg geeft aan bezorgde bewoners over de luchtkwaliteit in de stad en de in het model gebruikte inputgegevens.

Er is bij bewoners - nog steeds - veel onduidelijkheid en zorg over hoe het gesteld is met de luchtkwaliteit. De gemeente gebruikt hiervoor het wettelijk voorgeschreven landelijke rekenmodel; de bewoners stellen vragen bij de input die de gemeente daarbij hanteert (zoals aantallen verkeersbewegingen en samenstelling wagenpark).

D66 vindt dat bewoners recht hebben op duidelijkheid en transparantie. Al in februari 2012 heeft de wethouder Duurzaamheid aan D66 en de PvdA een notitie toegezegd over het berekenen in relatie tot het meten en het wegnemen van het wantrouwen. D66 heeft er op aangedrongen de bewoners hierbij te betrekken. Deze toezegging is helaas nog niet nagekomen.

Vanuit hun zorg en wantrouwen zijn bewoners en Milieudefensie zelf de luchtkwaliteit gaan meten. De resultaten stellen nog zeker niet gerust.

Actie 2: Duidelijkheid en bescherming voor gevoelige groepen

D66 wil dat:

- precies duidelijk wordt hoeveel scholen en andere gebouwen waar kwetsbare groepen komen of verblijven, in de directe buurt van drukke wegen staan. Waar zijn deze locaties? En hoe is het buiten en binnen in de gebouwen gesteld met de kwaliteit van de lucht?
- het college duidelijk maakt wat er kan worden gedaan om de luchtkwaliteit op die plaatsen te verbeteren en hoeveel die maatregelen kosten.

Jonge kinderen, ouderen en mensen met aandoeningen aan de luchtwegen (astma, cara) zijn extra gevoelig voor luchtverontreiniging. D66 wil de zorgen van deze groepen wegnemen en eventueel noodzakelijke beschermende maatregelen kunnen nemen. Daarom is aanvullend onderzoek nodig dat de wethouder in februari 2012 heeft toegezegd. D66 wil zo snel mogelijk over de resultaten van het onderzoek en over mogelijke maatregelen kunnen spreken.

Actie 3: Oude, vervuilende bestelauto's uit de Milieuzone

D66 wil dat:

- bestelauto's met een dieselmotor van Euro II of ouder vanaf 2015 niet meer de gezondheidszone in mogen. Het gaat om 2.323 van de in totaal 14.600 bestelauto's in Den Haag.
- invoering van de maatregel gepaard gaat met een subsidieregeling voor ondernemers die hun oude, vervuilende dieselbestelauto vervangen door een schoner exemplaar.
- een onderzoek naar een hub op de Binckhorst vanwaar de bevoorrading naar het centrum met elektrische bestelauto's kan worden uitgevoerd.

Nu al heeft Den Haag een milieuzone waar de meest vervuilende vrachtwagens niet meer in mogen. De handhaving vindt plaats met camera's die de kentekens controleren. Bij overtreding volgt een boeteⁱⁱⁱ.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, wil D66 ook de meest vervuilende bestelauto's weren uit de milieuzone. Overigens zou in plaats van milieuzone beter gesproken kunnen worden over *gezondheidszone*: doel is immers het beschermen van de gezondheid van bewoners en bezoekers.

Concreet stelt D66 voor om alle bestelauto's met een Euro II dieselmotor of ouder/vervuilender niet meer in de milieuzone toe te laten. Volgens opgave van de gemeente gaat het in totaal om (maximaal) 2.323 bestelauto's^{iv} op een totaal van 14.600 bestelauto's in Den Haag. Hiervan gaat een duidelijk signaal uit: oude/vervuilende bestelwagens zijn qua uitstoot niet meer van deze tijd!

De Euro I norm werd al in 1994 als emissiestandaard ingevoerd en de Euro II norm in 1998. De volgende norm, Euro III, werd in 2000 verplicht voor nieuwe voertuigen. Dat betekent dus dat Euro II (of vervuilender) voertuigen inmiddels 14 jaar of ouder zijn.

De reden om de scheidslijn te leggen tussen Euro I en II enerzijds en Euro III anderzijds is gelegen in de uitstoot van de hoeveelheid fijn stof per kilometer. Zoals uit onderstaande tabel blijkt, is de afname in absolute termen groot.

Emissiestandaard voor fijn stof voor dieselmotoren (in g/km)

	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI
Personenauto	0,14	0,10	0,05	0,025	0,005	0,005
Bestelauto < 1305 kg	0,14 →	0,10 →	0,05	0,025	0,005	0,005
Bestelauto 1305-1760 kg	0,19 →	0,12 →	0,07	0,04	0,005	0,005
Bestelauto > 1760 kg	0,25 →	0,20 →	0,10	0,06	0,005	0,005

Actie 4: Vieze brommers en scooters worden elektrisch

D66 wil dat:

- het college het beleid om de aanschaf van een elektrische scooter of brommer te promoten voortzet. Het stadsgewest geeft nu in samenwerking met de gemeente Den Haag € 250 per scooter of brommer. Voor Den Haag was een bedrag van € 25.000 beschikbaar, dit budget is bijna op.
- hiervoor in 2014 er een budget van € 100.000 beschikbaar komt.
- de maatregel daarna wordt geëvalueerd. Ook elektrische brommers en scooters worden immers langzaam maar zeker goedkoper.

Brommers en scooters stoten gemiddeld twee keer zoveel ultrafijnstof uit als een auto. Omdat ze standaard met een begrenzer worden geleverd, zijn ze nog vervuilender. Tweetaktmotoren zijn het meest vervuilend.

Tegenover die hogere uitstoot staat dat het aantal kilometers dat met brommers en scooters wordt gereden aanzienlijk geringer is vergeleken met auto's. Op of naast fietspaden is er echter wel sprake van lokale pieken.

Daarom wil D66 vervuilende oude brommers vervangen door schone en stille elektrische. Het ligt voor de hand hierbij te beginnen met brommers of scooters die vaak worden gebruikt, zoals door bezorgdiensten.

Actie 5: Bezit en gebruik schone auto's bevorderen

Daarom wil D66 dat:

- parkeervergunningen goedkoper worden voor schone auto's (en omgekeerd). Gelet op de lage prijs van de parkeervergunning voor een eerste auto zal dit met name bij vergunningen voor een tweede en volgende auto gelden.
- ook in wijken met betaald parkeren parkeerplaatsen bij laadpalen 24/7 voor elektrische auto's gereserveerd zijn. Nu is dat vaak maar tot 19.00 uur, daarna mogen er ook niet-elektrische auto's worden geparkeerd.

Het kabinet heeft besloten dat voortaan alleen nog maar auto's van 40 jaar en ouder worden vrijgesteld van Motorrijtuigenbelasting. Dit was voorheen 25 jaar. Met deze maatregel wordt het een stuk minder aantrekkelijk om oude dieselauto's die Duitse milieuzones niet meer in mogen naar Nederland te importeren en er hier goedkoop mee te rijden. Dat is goed nieuws voor de luchtkwaliteit. Maar Den Haag kan en moet ook zelf maatregelen nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren door het bezit en gebruik van schonere auto's te bevorderen.

Actie 6. Dieselaggregaten in de bouw, haven etc.

Daarom wil D66 dat:

- het college zoals eerder toegezegd in zijn aanbestedingseisen roetfilters voorschrijft voor bouwmachines en aggregaten en toeziet op de naleving daarvan.
- het college ook particuliere opdrachtgevers aanmoedigt dit te doen.
- de walstroom in de Scheveningse haven zo spoedig mogelijk in gebruik wordt genomen en wordt uitgebreid^v.

Motoren van grote bouwmachines en schepen zijn grootverbruikers van diesel en waren lange tijd veel minder schoon dan bijvoorbeeld motoren van personen- of vrachtauto's.

Gelukkig bestaan er roetfilters voor deze motoren en kunnen schepen worden aangesloten op walstroom. D66 heeft al in 2006 gepleit voor invoering van walstroom op Scheveningen. Nu lijkt dit eindelijk realiteit te worden.

Actie 5: Fietsers in de watten leggen

D66 wil de concurrentiepositie van fietsers verbeteren door:

- stertroutes verder te verbeteren.
- het asfalteren van fietspaden voort te zetten.
- betere afstemming van verkeerslichten op fietsers.
- waar mogelijk verkeerslichten te verwijderen.
- ook te letten op details: dus bij wegopbrekingen voldoende aandacht voor een comfortabele, alternatieve route voor de fiets.
- meer (buurt)fietsenstallingen en fietsbeugels op aanvraag.

De auto is nog steeds de snelste manier om binnen Den Haag je bestemming te bereiken. Bewoners kiezen uiteindelijk toch vaak het vervoermiddel dat het snelst is en het meeste comfort biedt. Daarom moeten de aantrekkelijkheid, de snelheid en het comfort van fietsroutes en -stallingen verder worden vergroot.

Actie 8: Schoon openbaar vervoer en leerlingenvervoer

D66 wil dat:

- het college samen met het Stadsgewest Haaglanden onderzoekt welke mogelijkheden er zijn het busvervoer in de stad nog schoner te maken.
- het college samen met het Stadsgewest Haaglanden en samen met Siemens ook recente ontwikkelingen op het gebied van elektrisch busvervoer onderzoekt en de kansen die dit biedt voor Den Haag.
- het college onderzoekt hoe bij een volgende aanbesteding het leerlingenvervoer nog schoner kan worden.

Stadsgewest Haaglanden heeft eerder al een hele verduurzamingsslag gemaakt door bij de aanbesteding van het busvervoer het gebruik van aardgasbussen voor te schrijven. Nu is het tijd om verder vooruit te kijken.

Financiële dekking

De financiële dekking voor de maatregelen in dit actieplan kan worden gevonden (via verschuivingen) in het luchtkwaliteitsplan en in reguliere budgetten.

Uit ons verkiezingsprogramma 2014-2018

D66 wil dat de luchtkwaliteit langs drukke wegen vaker wordt gemeten en dat bewoners daar op een structurele manier bij worden betrokken om de systematiek van de metingen te verbeteren.

D66 wil dat iedere Hagenaar zich gemakkelijk en snel kan verplaatsen zonder onnodige overlast voor anderen. In vergelijking met andere steden doen we dat te vaak per auto.

Knelpunten voor het autoverkeer moeten wel worden aangepakt. Maar als we ook luchtkwaliteit, files en parkeeroverlast in de stad willen aanpakken, zullen we als Hagenaars vaker moeten kiezen voor de fiets of het OV. Als sociaal-liberale partij wil D66 niet voor u beslissen welk vervoermiddel u kiest, en wanneer. Maar als partij van de eigen verantwoordelijkheid wil D66 wel het OV en de fiets aantrekkelijker maken, en het bezit van meerdere, milieuvervuilende auto's duurder. In de prijs van autobezit zitten immers niet alle maatschappelijke kosten, zoals uitstoot van fijnstof en het beslag op openbare ruimte, verwerkt. Alleen op die manier zorgen we dat Den Haag niet alleen bereikbaar blijft, maar ook leefbaar, mooi en schoon:

- *Het wordt makkelijker om met het OV op Rotterdam - The Hague Airport en in Brussel te komen.*
- *Tram 11 wordt doorgetrokken naar het noordelijk havenhoofd.*
- *In de nieuwe trams kunnen fietsen meegenomen worden.*
- *Samen met scholen zorgt de gemeente voor een verkeersveiligheidsplan waardoor kinderen veilig naar school kunnen fietsen.*
- *Iedereen kan zijn fiets makkelijk en veilig stallen op plekken waar men graag met de fiets komt, zoals bij de stranden en in de binnenstad.*

Noten

ⁱ De aanschaf van nieuwe auto's met zuinigere en schonere motoren is goed voor de luchtkwaliteit. Door de economische crisis verloopt de vernieuwing van het wagenpark echter minder snel dan eerder verwacht.

ⁱⁱ Andere grote bronnen zijn: het buitenland (18%), de internationale scheepvaart (10%) en overig verkeer (14%).

ⁱⁱⁱ Overigens horen de grote wegen die de milieuzone omsluiten zelf niet bij die zone, terwijl daar de grootste knelpunten zitten. Concreet betreft dit: Raamweg, Koningstunnel/Lekstraat, Vaillantlaan, en wat betreft zorgen van bewoners ook de Javastraat. Op 7 november heeft de Raad een motie aangenomen waarin het college wordt gevraagd te onderzoeken wat het zou betekenen als deze wegen bij de milieuzone worden betrokken.

^{iv} In de praktijk zal het getroffen aantal bestelauto's aantal wellicht lager uitvallen: niet alle bestelauto's hoeven in de milieuzone te zijn. De onderverdeling is als volgt (bron college):

	Aantal bestelwagens	% van het totaal (14.600)
# Euro 0	692 bestelwagens	4,7%
# Euro 1	117 bestelwagens	0,8%
# Euro 2	1514 bestelwagens	10,4%

^v Het college verwacht dat 6-8 schepen gebruik zullen maken van walstroom. Dit betreft twee schepen van Rijkswaterstaat (een inspectievaartuig en een onderzoeksschip) en 4-6 diepvriestrawlers. De reders hebben op dit moment 9 schepen in bezit, maar de vlootsamenstelling wijzigt regelmatig en bovendien komen niet alle schepen regelmatig in Scheveningen. De schepen die gebruik zullen maken van walstroom zijn de schepen die hier regelmatig aanleggen. De reders zijn hier ook bij gebaat. Walstroom is goedkoper dan stroom uit een aggregaat.