

DE VRIJHEID OM TE ADEMEN

Een nieuwe kijk op stedelijk vervoer

GREENPEACE

#cleanairnow



File tijdens het spitsuur in Singapore

Bron: epSos.de/Wikipedia

Om te komen tot gezonde, bloeiende steden waar de mensen gevrijwaard blijven van de gezondheidsproblemen die verband houden met luchtvervuiling en om ons klimaat te beschermen, moeten we vrijwel alle voertuigen op fossiele brandstoffen van onze wegen halen en onze aanpak van het verkeer rond onze steden drastisch herzien.

DE VRIJHEID OM TE ADEMEN: EEN NIEUWE KIJK OP STEDELIJK VERVOER

De ontwikkeling van duurzame stedelijke vervoersystemen zal tegemoetkomen aan onze wens om ons vrij te bewegen en tegelijk de impact van het vervoer op de menselijke gezondheid en de planeet drastisch verminderen. Door geleidelijk aan af te stappen van diesel- en benzinemotoren worden onze steden groenere, stillere en gezondere plekken om in te leven. Als de mensen en niet de auto's centraal staan bij het plannen van het stedelijk vervoer, verandert niet alleen het leven in de stad, maar wordt ook het klimaat beter beschermd.

Hoewel luchtvervuiling de zwaarste gevolgen heeft voor kinderen en oudere mensen, kunnen de aandoeningen van de luchtwegen en van hart en bloedvaten als gevolg van die vervuiling op elke leeftijd schadelijk en zelfs dodelijk zijn. Alleen al in Europa (waarvoor recente cijfers beschikbaar zijn) is de luchtvervuiling uit alle bronnen samen verantwoordelijk voor bijna een half miljoen voortijdige overlijdens per jaar – en een enorm groot aantal daarvan is toe te schrijven aan het wegvervoer.

Intussen grijpt de klimaatcrisis zorgwekkend snel om zich heen. Het Klimaatakkoord van Parijs stelt dat we de gemiddelde temperatuur op aarde met niet meer dan 2°C mogen laten stijgen en dat we die stijging liefst zo dicht mogelijk bij de 1,5°C moeten houden. Om onze klimaatdoelstellingen te halen en de luchtvervuiling terug te dringen, moeten we een van de basisoorzaken aanpakken: voertuigen op fossiele brandstoffen.

Het is duidelijk wat er moet gebeuren. Om te komen tot gezonde, bloeiende steden waar de mensen kunnen leven zonder de gezondheidsproblemen die verband houden met luchtvervuiling en om ons klimaat te beschermen, moeten we vrijwel alle voertuigen op fossiele brandstoffen van onze wegen halen en onze aanpak van het verkeer rond onze steden drastisch herzien.

MENSEN HEBBEN VOORRANG OP AUTO'S

De herinrichting van onze steden om voorrang te geven aan mensen in plaats van aan auto's zal bijdragen tot het ontstaan van plekken waar het beter is om te leven. Bewoners, pendelaars, toeristen en werknemers zullen hun bestemming waarschijnlijk kunnen bereiken zonder tijd te verliezen in vervuילend verkeer. Door een combinatie van mensen die wandelen, fietsen en gebruik maken van openbaar vervoer op hernieuwbare energie kunnen de mensen zich verplaatsen door stillere, schonere en gezondere steden.

Het delen in plaats van het bezit van elektrische voertuigen zou ruimte vrijmaken die kan worden omgevormd tot parken en groene zones. In bepaalde steden op aarde worden uitgestrekte oppervlakten afgestaan aan de auto. In stedelijke gebieden in Los Angeles county wordt naar schatting 14 procent van de grond – 200 vierkante mijl – bestemd voor parkeerruimte.

Een toename van het aantal deelauto's zou niet alleen de uitstoot helpen beperken, maar zou ook betekenen dat er meer ruimte kan worden gemaakt voor ontspanning en recreatie, en dat leidt tot steden die meer gericht zijn op mensen en meer sociale interactie bevorderen. Op de plaatsen waar vroeger luidruchtige, vervuilende auto's op fossiele brandstoffen stonden, kunnen dan gezonder en gelukkiger gemeenschappen ontstaan.

In New York werden autovrijdagen ingesteld om de New Yorkers te helpen om "te zien hoe een schonere en veiligere stad met meer openbaar vervoer, meer wandelmogelijkheden, meer openbare ruimte en minder auto's eruit zou zien". Het evenement sloeg aan bij de New Yorkers en toonde de mensen hoe ze van hun stad kunnen genieten zonder dat ze zich zorgen hoeven te maken dat ze sterk vervuilde lucht inademen.

1 Europees Milieuoagentschap, Air Quality in Europe 2016 Report - EEA Rapport Nr. 28/2016

2 Journal of the American Planning Association, 2015, 81(4), pp. 268-286. Rapport beschikbaar via:

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944363.2015.1092879?journalCode=rjpa20>

3. Van de website van de autovrije dag in New York: <http://www.carfreeday.nyc>



Volkswagen's Autostadt,
Wolfsburg

Bron: pexels.com

BETERE LUCHTKWALITEIT EN OPTIMALE STEDELIJKE RUIMTE: TWEE KANTEN VAN DEZELFDE MEDAILLE

Diesel- en benzinemotoren zijn een van de belangrijkste bronnen van stedelijke luchtvervuiling – en de belangrijkste oorzaak waarom de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) in zoveel Europese steden nog altijd worden overschreden. Elektrische auto's zijn daarentegen veel geschikter voor een stedelijke omgeving. Ze zijn veel stiller, produceren geen uitlaatgassen en zijn ook veel efficiënter. En hun motoren verbruiken veel minder energie wanneer ze worden gebruikt in een stop-and-go rijpatroon, dat vaak voorkomt in de stad als gevolg van het drukke verkeer.

Een massale overstap van voertuigen op fossiele brandstoffen naar elektrische voertuigen zou leiden tot een broodnodige revolutie in het vervoer. Maar het volstaat niet om enkel van auto te veranderen.

In **Kopenhagen**, een stad met honderden kilometers fietspaden, kiest 62 procent van de inwoners voor de fiets om naar hun werk- of studieplek te gaan – een cijfer dat sinds 2015 met 12 procent gestegen is. Fietzers en voetgangers hebben voorrang op kruispunten, waardoor het heel handig wordt om in de stad te fietsen.

Naarmate er meer elektrische voertuigen worden gebruikt, moeten die auto's ook worden aangedreven met milieuvriendelijke energie. En het is ook van cruciaal belang dat we onze steden anders inrichten, zodat we de auto minder gebruiken.

Tegen 2030 zal de aarde volgens de prognoses 41 megasteden met elk meer dan 10 miljoen inwoners tellen. Intussen woont al 54 procent van de wereldbevolking in steden en dat cijfer zal tegen 2050 naar verwachting verder aangroeien tot 66 procent. Als er niet meer maatregelen komen om de mensen in staat te stellen om milieuvriendelijker vervoeropties – zoals bussen, treinen, wandelen en fietsen – te kiezen, zullen onze steden bij een toenemende bevolking nog meer te maken krijgen met verkeersopstoppingen en vervuiling.

Het huidige systeem, waarin het wereldwijde vervoer wordt gedomineerd door auto's in privé-eigendom, is ook opmerkelijk inefficiënt. De gemiddelde auto wordt naar schatting slechts 5 procent van de tijd gebruikt. Omdat er elk jaar tientallen miljoenen auto's van de band rollen, wordt een enorme hoeveelheid natuurlijke rijkdommen gebruikt om auto's te maken die 95 procent van de tijd doelloos op een oprit of op straat staan.

Tot voor kort was de 'New Road' in het centrum van Brighton een onopvallende zijstraat. Maar tijdens uitgebreide herinrichtingswerken werd New Road omgevormd tot een straat met gedeeld ruimtegebruik en een openbare ruimte waar mensen even kunnen uitblazen of anderen kunnen ontmoeten. New Road vormt een aanvulling op andere bestemmingen in de buurt waar veel mensen komen en is een van de drukste plekken in de stad geworden. Door de herinrichting telt de straat 93 procent minder verkeer en 175 procent meer voetgangers en wordt er 600 procent meer tijd doorgebracht.

4. Copenhagen City of Cyclists – facts and figures (2017). Gepubliceerd door 'the Cycling Embassy of Denmark': <http://www.cycling-embassy.dk/2017/07/04/copenhagen-city-cyclists-facts-figures-2017/>

5. Gegevens VN <http://www.un.org/en/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>

6. Berekening door reinventingparking.org <http://www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.html>

7. Statistieken uit 'Cities for People' (2010) door Jan Gehl. Gepubliceerd door Island Press: <https://islandpress.org/book/cities-for-people>



Docklands Light Railway (DLR) Train in East London

Source: Greenpeace

DRIE STAPPEN DIE VOOR VERANDERING KUNNEN ZORGEN

1 EMISSIES TERUGDRINGEN

Steden kunnen een gedeeld eigendom van elektrische auto's bevorderen, door bijvoorbeeld meer laadpunten te voorzien en voorbehouden parkeerplaatsen aan te bieden. Door de elektrische auto's te laten rijden op hernieuwbare energie kan de emissie zelfs nog verder worden beperkt. Het bundelen van leveringen kan nodeloze verplaatsingen van voertuigen vermijden. En de overstap naar elektrische bakfietsen (door de mens aangedreven voertuigen die specifiek zijn ontworpen en gebouwd om goederen te vervoeren) zal de straten onmiddellijk verlossen van verkeersopstoppingen. Door voorrang te geven aan voetgangers en fietsers worden mensen aangemoedigd om over te stappen op gezonde en goedkope vervoerwijzen die geen uitstoot produceren.

2 INFRASTRUCTUUR ONTWIKKELEN OM DE LEVENSKWALITEIT TE BEVORDEREN

Steden hebben nood aan een efficiënt openbaar vervoer op basis van hernieuwbare energie dat beschikbaar is voor iedereen. Door de maximumsnelheid voor motorvoertuigen te verlagen en voorrang te geven aan het gebruik van de openbare ruimte door mensen en openbare diensten, kunnen mensen zich verplaatsen in een minder stresserende omgeving. Dat betekent dat de bestaande ruimte anders moet worden toegewezen: niet langer aan auto's (garages, parkings) maar aan mensen (voet- en fietspaden, groene zones). Autovrije zones of zones waarin alleen nooddiensten, levervoertuigen en openbaar vervoer zijn toegestaan, zullen zorgen voor aangenamer stedelijk wonen.

3 DE STADSCENTRA NIEUW LEVEN INBLAZEN MET NIEUWE DIENSTEN

Autovrije zones, nieuwe vormen van openbaar vervoer die beschikbaar zijn voor iedereen en de ontwikkeling van geïntegreerde mobiliteitsdiensten zullen de stadscentra levendiger maken. Dit betekent het integreren van de netwerken van verschillende vervoerwijzen en hun verbinding met openbare ruimten en bestemmingen; daardoor kunnen trajecten van begin tot einde worden afgelegd met gebruik van verschillende vervoerwijzen – waartussen gemakkelijk kan worden gewisseld. Zo'n integratie moet onder andere ook één enkel ticketsysteem voor alle vormen van openbaar vervoer en vereenvoudigde tariefstelsels voorzien. We moeten nieuwe mobiliteitsdiensten ontwikkelen die het gebruik van een groene mobiliteit meer aanmoedigen dan het gebruik van de eigen auto. Ook fiets- en autodelen moet worden gepromoot.

Enkele steden zijn al begonnen met het heruitvinden van hun openbaar vervoersysteem. In oktober 2017 kondigde de burgemeester van Parijs aan dat de Franse hoofdstad verdere stappen zal zetten om de verkeersopstoppingen en de luchtvervuiling aan te pakken. Bovenop de bestaande plannen om dieselauto's te verbieden tegen 2014, heeft de Parijse burgemeester nu voorgesteld om hetzelfde te doen met benzineauto's tegen 2030. Zolang deze mededeling wordt opgevolgd, zullen programma's om alternatieve vormen van mobiliteit te bevorderen – zoals nieuwe fietspaden en openbaar vervoer – de Parijzenaars aanmoedigen om voor die verplaatsingen niet langer te kiezen voor de auto.

Een elektrische auto wordt geladen in Sunsuria City Township in Sepang, Maleisië.

Bro: pexels.com

ZES RICHTLIJNEN VOOR STEDELIJKE BELEIDSMAKERS

1 NABIJHEID

Urban Stedelijke diensten, zoals recreatie, shopping, onderwijs, zullen moeten voldoen aan de noden van een steeds diversere bevolking. Zij moeten dicht bij de mensen die ze gebruiken worden ingeplant en alle vormen van stedelijk vervoer moeten op elkaar worden afgestemd om die diensten toegankelijk te maken.

2 GEMAK

Stedelijke voorzieningen en diensten moeten eenvoudig en gemakkelijk toegankelijk zijn voor iedereen, ook voor mensen met een lichamelijke beperking. De infrastructuur moet uniform zijn, zodat de gebruikers onmiddellijk de functies ervan herkennen en kunnen gebruiken. Zo'n infrastructuur moet onder andere bestaan uit passende beschutting aan haltes, een sturing van de verkeerslichten die voetgangers en fietsers voorrang geeft, fietsrekken vlak bij druk bezochte bestemmingen en de mogelijkheid om gedeelde diensten zoals fietsen online te reserveren.

3 VERBINDING

Voetgangers en fietsers moeten toegang hebben tot een doorgaand netwerk van rechtstreekse routes die openbaar vervoer, scholen, werkplekken en andere plaatsen die belangrijk zijn in het dagelijks leven met elkaar verbinden.

4 PLEZIER

De stedelijke ruimte moet zo ontworpen zijn dat ze voldoet aan de behoeften van de mensen en ons aanmoedigt om alle kansen te benutten die een stad te bieden heeft. De identiteit van bepaalde buurten, met hun erfgoed en hun geschiedenis, kan behouden blijven en zelfs worden versterkt. Alle vormen van recreatie, van ontspanning tot maatschappelijke kansen, moeten aantrekkelijk en gemakkelijk beschikbaar zijn.

5 VEILIGHEID

Openbare en niet-gemotoriseerde vormen van vervoer, waaronder wandelen en fietsen, moeten veilig zijn voor het verkeer, criminaliteit en geweld en moeten ook rekening houden met gezondheidsaspecten. Een grotere veiligheid zal dan weer de aantrekkelijkheid van milieuvriendelijker vervoerwijzen bevorderen.

6 DUURZAAMHEID PROMOTEN

Campagnes en educatie zullen helpen om de privésector en de overheid en ook individuele personen aan te moedigen om samen te werken en middelen te delen om na te gaan welke veranderingen nodig zijn en hoe die kunnen worden ingevoerd om het leven in de stad echt duurzaam te maken.

EEN VISIE DIE INSPIREERT

Het is duidelijk dat steden dankzij technologische en maatschappelijke veranderingen voertuigen op fossiele brandstoffen kunnen uitschakelen, de vervuiling snel kunnen beperken en oplossingen voor de klimaatverandering kunnen helpen zoeken. Maar voor een echt duurzame toekomst is ook een meer innovatieve en inspirerende stadsplanning nodig om de gezondheid van de burgers en ook een gezonde sociale interactie te bevorderen. Grote steden kunnen een voortrekkersrol spelen in die verandering en voorop lopen op weg naar een duurzamer stedelijke ruimte. Dit zal op zijn beurt het nationale en internationale debat over de toekomst van het stedelijk vervoer voeden en zo de weg wijzen naar een groenere en gezondere wereld.



Timelapse-foto van een man
op een fiets

Bron: pexels.com

GREENPEACE

→ CONTACT: Barbara Stoll
barbara.stoll@greenpeace.org

Greenpeace is politically and financially independent.
Greenpeace exists because this fragile Earth deserves a voice.
It needs solutions. It needs change. It needs action!