

Documentatie voor het samenstellen van een dossier over verkeersoverlast

Dit gereedschapskistje is bedoeld voor bewoners van de binnenstad die last hebben van teveel verkeer en daar actie tegen willen voeren¹.

door Bernadette de Wit, actief in bewonersgroep Geldersekafe en lid van de wijkraad

Hierna enkele **informatiebronnen** over luchtkwaliteit, geluidshinder, gezondheid, verkeer etc., verzameld door Geldersekafebewoners en via rondzendmails (aan ca. 50 bewoners en ondernemers) verspreid door een van de bewoners. Dit kun je gebruiken voor je onderbouwing.

Verkeersbesluiten en beleidsnota's

Vraag bij de gebiedsbeheerder van het rayon waar je onder valt om alle verkeersbesluiten, beleidsnota's, verkeerstellingen en verkeersprognoses die hij/zij maar kan vinden, zowel van het stadsdeel als op centrale-stadniveau. Dat weet je wat de overheid al bedacht en gedaan heeft en kun je daarop aansluiten.

Documentatie over luchtkwaliteit, geluidshinder en gezondheid.

Rondzendmail 7 december 2011:

Beste buurtgenoten,

Het probleem is erkend: de ambtenaren van het stadsdeel vinden ook dat er erg veel verkeer is op de Geldersekafe. We hebben op 23 november een overleg gehad met de rayonmanager, een ruimtelijke ambtenaar en een verkeerskundige.

Terwijl wij allen in gespannen afwachting zijn van het aangekondigde verkeerscirculatieonderzoek van het stadsdeel, waarin op ons verzoek ook enkele extra metingen op verschillende tijden over de Geldersekafe zijn meegenomen (dat hebben we al bereikt), het volgende.

[Naam bewoner] heeft informatie verzameld over de aantasting van de luchtkwaliteit als gevolg van verkeer. Daarna plak ik wat informatie die ik zelf heb opgezocht over de gezondheidseffecten van geluidsoverlast, in ons geval veroorzaakt door toeterfiles en opgefokte taxichauffeurs.

1) Lucht

[Naam bewoner] wijst op het zeer belangrijke rapport *Zelf meten is zeker weten* van het Milieucentrum Amsterdam uit 2009, hier de link:

http://www.milieucentrumamsterdam.nl/main.php?obj_id=777684685

[Naam bewoner] schrijft:

¹ Disclaimer: dit gereedschapskistje is een momentopname, het kan desgewenst worden aangevuld naarmate de acties vorderen.

>>Op de PH Kade is de luchtvervuiling twee keer zo hoog als de toegestane Europese norm. Dat is een van de hoogste waarden in Amsterdam. Als je leeft in een gebied met de norm loop je al een gezondheidsrisico.

De contactpersoon van het Milieucentrum denkt dat de luchtkwaliteit op de PH kade nu nog veel slechter is dan in 2009. Een slechte luchtkwaliteit veroorzaakt blijvende schade aan de gezondheid (publicatie op de website van de gemeente Amsterdam).>>

De overheid meet de luchtkwaliteit aan de hand van normen; hierna volgt een citaat uit genoemd rapport [cursivering van degene die de rondzendmails verstuurt]:

>>De norm

De Europese grenswaarde, een jaargemiddelde van 40 µg per m³ lucht, voor zowel fijnstof als stikstofdioxide, is een politiek compromis. Helaas staat het los van wat om gezondheidstechnische redenen nodig zou zijn. Locaties die net wel aan de wettelijke norm voldoen, zijn dus verre van schoon of veilig voor de gezondheid.

Wie permanent verblijft op een plek die net onder de 40 µg per m³ zit, loopt het risico op ernstige gezondheidsschade. Nederland heeft uitstel gekregen (derogatie) voor de termijn waarbinnen aan die 40 µg per m³ moet worden voldaan. *Tot 2015 volgen er geen sancties als er nog overschrijdingen zijn.*

Figuur 1. Satelietbeeld van NO₂ in Europa (2004). Tot die tijd geldt overigens de (tijdelijke) wettelijke norm van 60 µg per m³. Uiteraard betekent dit niet dat het tijdelijk minder schadelijk is om in gebieden met hoge luchtvervuiling te blijven. Dit uitstel geeft lucht aan beleidsmakers die geen maatregelen willen nemen, geen lucht aan mensen met ademhalingsproblemen.>>

Hierna de waarden voor een adres bij ons om de hoek, met als resultaat een flinke overschrijding van de norm voor luchtkwaliteit (de PH-kade was in 2009 met stip de vieste straat van heel Amsterdam):

>>Prins Hendrikkade 176
uitslag: 80 µg per m³

De Prins Hendrikkade in Amsterdam vormt een van de belangrijke toegangswegen naar het centrum. De weg verbindt het Centraal Station met de IJ-tunnel en is onderdeel van het 'hoofdnet auto' van Amsterdam. De Prins Hendrikkade is slechts aan de zuidzijde bebouwd met statige grachtenpanden. Aan de noordzijde ligt het open water van het Oosterdok, waardoor uitlaatgassen zich niet ophopen. Het zogenaamde Streetcanyon-effect dat in nauwe straten kan optreden is hierdoor uitgesloten.>>

En hoe zit het met de aantasting van de luchtkwaliteit op de Gelderse kade? Is daar iets over bekend?

2) Geluid

Van Wikipedia geplukt:

>>Normen

In Nederland zijn er, door het bepalen van normen, afspraken gemaakt over wat acceptabele geluidsniveaus zijn en wat niet. Deze normen zijn voor een aantal belangrijke bronnen of groepen van bronnen vastgelegd in de Wet geluidshinder. Dit is bijvoorbeeld het geval voor geluid afkomstig van wegen, spoorwegen, inrichtingen of vliegvelden. Voor burenlawaai zijn geen normen in de wet vastgelegd. Wanneer een wettelijke geluidsnorm wordt overschreden, is er sprake van een te hoge geluidsproductie. Of er ook sprake is van geluidshinder, hangt af van de beleving van de persoon die het geluid ervaart.

Naast de Nederlandse geluidswetgeving worden ook op Europees niveau richtlijnen en normen op het gebied van geluid vastgesteld. Nederland is verplicht deze richtlijnen in de eigen wetgeving op te nemen. Momenteel wordt onder meer gewerkt aan de implementatie van de Europese Unie-richtlijn Omgevingslawaai in de Nederlandse wetgeving en het maken van nieuwe wetgeving op het gebied van geluidshinder.>>

Klaarblijkelijk zitten we ook hierbij in een overgangssituatie, net als bij luchtkwaliteit. Zie voor actuele info deze website:

<http://www.stillerverkeer.nl/index.php?section=&page=rmv>

De Wet geluidshinder bevat de normen voor de bebouwde omgeving.

>>Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.>>

Op deze website van het RIVM heb ik postcode 1012 ingevuld en ik krijg een kaartje waarop staat dat het decibelniveau "goed" is (sic!):

<http://cerberus.rivm.nl/geluid/geluidbel.php?x=329&y=229&ix=121&iy=487>

Bij de lijst van gezondheidsproblemen die het RIVM behandelt, ontbreekt zowel het onderwerp verkeerslawaai als luchtvervuiling (wel hebben ze een veelgestelde vragenlijst over smog waar je misschien dingen uit kunt halen). Maar het RIVM doet wel mee aan onderzoek naar de gezondheidsschade t.g.v. verkeersoverlast, samen met o.a. de stichting Geluidshinder en de universiteit Tilburg.

Hierna een link naar het belangrijkste internationale onderzoek (bijv. van de WHO) die deze gezondheidsschade aantoont, als een kwantificering van het aantal verloren gezonde levensjaren:

http://ihcp.jrc.ec.europa.eu/our_activities/health-env/env_noise/who-and-jrc-announce-new-evidence-of-health-effects-of-noise

Dit onderzoek wordt ook genoemd in de documentatie die onze achterbuurman Joost Smiers heeft ingebracht in de middag over 'zwerflawaai' die hij het afgelopen jaar samen met de deelraad heeft georganiseerd in de Balie. Hij heeft hierover een raadsadres ingediend, kreeg een teleurstellende reactie van het stadsdeelbestuur en kwam vervolgens met dit commentaar, waar wij wellicht van kunnen leren bij het aan de orde stellen van verkeerslawaai:

>>In de kern komt het concept-antwoord erop neer dat het Bestuur denkt dat de door mij bedoelde lawaaioverlast binnen de normen blijft. Tja, wat zijn de normen, zo vraagt men zich dan af.

Is het binnen de normen als men heel veel keren, in het holst van de nacht, opgeschrikt wordt door mensen die luid brullend langs komen en onder je slaapkamerraam vele minuten lang met elkaar iets "uit te praten" hebben?>>

Joost Smiers schrijft ook:

>>Wat opvalt in de brief van het Bestuur is dat zorgvuldig vermeden wordt in te gaan op wat ik in mijn Raadsadres te berde breng over het ziekmakende effect van lawaaioverlast.>>

Hier zijn hele commentaar:

<http://joostsmiers.nl/wordpress/wp-content/uploads/2011/03/reactie-joost-smiers-op-concept-bestuur-zwerflawaai.pdf>

Heel nuttig vond ik ook de presentaties gehouden op een themamiddag van de stichting Geluidshinder, waar o.a. over akoestisch buurtonderzoek gesproken is (!), iets wat wij misschien t.z.t. ook moeten voorstellen ter aanvulling op de verkeerscirculatie-tellingen:

<http://www.nsg.nl/index.php?page=478>

Maar we kunnen ook zelf het een en ander doen om onze klachten te onderbouwen. In een ingezonden brief in *Het Parool* van Lucas Reijnders noemde hij een app die decibels meet, hierna eerst de apple en daarna de android:

<http://itunes.apple.com/nl/app/decibel-meter/id289219810?mt=8>

http://www.androidzoom.com/android_applications/decibel+meter

Wie voelt zich geroepen om dit eens uit te proberen?

Groet,

[naam bewoner die rondzendmail verstuurt]

Mail Luchtkwaliteit 10 december2011

Beste mensen,

Hierbij een pdf van heteerder genoemde rapport *Zelf meten is zeker weten* van het Milieucentrum Amsterdam.

Dit onderzoek is uitgevoerd door vrijwilligers, inwoners van Amsterdam en andere steden, die zelf de locaties uitkozen (namelijk de plek waar ze wonen). Hun metingen zijn een nuttige aanvulling op de officiële metingen van het RIVM en de overheid, en zeker ook op de theoretische rekenmodellen die beleidsambtenaren gebruiken. Ik kan lezing van dit rapport van harte aanraden, het is erg interessant en leerzaam.

De Amsterdamse resultaten zijn nog apart beoordeeld en aangevuld door de GGD. Een fragment

“>>1.3 Metingen en berekeningen

In Nederland is het slecht gesteld met de luchtkwaliteit.

Dit blijkt uit metingen van de meetstations van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu en de gemeentelijke milieudiensten en uit de berekening van de modellen voor luchtkwaliteit.

Extra metingen kunnen een goede aanvulling zijn op berekeningen. Modellen negeren namelijk veel van de eigenaardigheden van de lokale situaties, zoals de aanwezigheid van een bushalte, een stoplicht of de scheepvaart. Voor het maken van beleid is een model een prima hulpmiddel. Veranderingen, bijvoorbeeld als gevolg van beleidsbeslissingen, kunnen worden berekend en de effecten kunnen met enige marge worden voorspeld. Metingen kunnen dat niet. Maar metingen geven wel goed weer wat er aan de hand is op een specifieke plaats en tijd met alle eigenaardigheden van die plaats en tijd. En dat is nou juist wat veel mensen willen weten.>>

[Naam bewoner] citeerde al eerder uit dit rapport de gegevens over de Prins Hendrikkade (80 μg per m^3).

Ter vergelijking plak ik hieronder de Dam ter hoogte van het stoplicht voor Madame Tussaud (n.b. eenrichtingsverkeer, alleen taxi's en brommers toegestaan):

Amsterdam, Dam 20
Uitslag: 56 μg per m^3

Zelfs met eenrichtingsverkeer en alleen taxi's en brommers overschrijdt het verkeer hier toch nog dik *de Europese norm, de grenswaarde van 40 μg per m^3 .*

Het zou me niet verbazen als dit ook voor de Gelderskade gold. Ongeveer dezelfde waarden als op de Dam werden gemeten op o.a. de Amstel bij de Stopera, de Weesperstraat, de Overtoom, de Meeuwenlaan, de Rijnstraat, de Hoofdweg.

[Naam bewoner] wil de GGD vragen om bij ons een meting te doen.

Hiena de samenvatting van de resultaten van *Zelf meten is zeker weten*:

>>3.3 Kwantitatieve resultaten

In totaal hebben 620 metingen een bruikbaar resultaat opgeleverd. In Amsterdam hebben 219 metingen een resultaat opgeleverd. De intensievere begeleiding van de deelnemers heeft kennelijk tot een hoger slagingspercentage geleid.

Van de 219 meetpunten in Amsterdam heeft 54 procent voldaan aan alle criteria uit de verstrekte handleiding.

Van de 219 metingen liet zestien procent een uitslag zien die hoger was dan 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bij de gemeten locatie was er dus sprake van een overschrijding van de Europese norm zoals die

voor het derogatiebesluit¹ gold en zijn maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit absoluut nodig. Ook omdat uit meetrapportages van de GGD Amsterdam blijkt dat de lucht niet schoner wordt en dat er sterke aanwijzingen zijn voor een stijgende trend van de hoeveelheid NO₂ in de lucht, ondanks vigerend luchtkwaliteitbeleid in Amsterdam. Zelfs 32 locaties, waarvan 19 in Amsterdam, kwamen op een waarde van 50 µg per m³ of hoger. In alle gevallen ging het hier om locaties langs de hoofdwegen van de betreffende steden. De hoge NO₂-waarden zijn, gezien de locaties, direct aan het wegverkeer te wijten. Wij beschouwen het als zorgelijk dat in stedelijk gebied dit soort waarden nog gemeten worden. Zeker omdat dit het hoofdwegennet auto betreft en het verkeersvolume in deze straten niet vanzelf afneemt.>>

Tot slot een belangrijke aanbeveling van het Milieucentrum:

>>Milieudefensie en het Milieucentrum Amsterdam pleitten dan ook voor een ander instrument om de luchtkwaliteit weer te geven. De jaarlijkse rapportages moeten reële waarde aangeven en geen grootschalige gemiddelden. Burgers hebben het recht op eerlijke cijfers. De Saneringstool suggereert dat met een afname van de verkeersemisies van enkele procenten overal aan de norm wordt voldaan. Dat is volgens Milieudefensie en het MCA niet het geval.

Milieudefensie en het MCA willen tenslotte nog eens de aandacht vestigen op de reden waarom er een norm voor NO₂ bestaat. Dit is mede omdat NO₂ een indicator is voor tal van andere zeer schadelijke stoffen die ontstaan door de uitstoot van het wegverkeer. Stoffen die te moeilijk te meten zijn, maar waarvan de hoeveelheid is gerelateerd aan de huidige uitstoot van NO₂.

Technische ingrepen om de uitstoot door motoren of de concentratie in de lucht te verlagen zonder het verkeersvolume te verlagen, leiden dus niet persé tot een evenredige gezondheidswinst.

Voor een afname van de schadelijke gezondheidseffecten is een afname van het verkeersvolume altijd de beste oplossing.>>

Uit het (door de ambtenaren gefiatteerde) verslag van de bijeenkomst van ambtenaren en een kleine groep bewoners, 3 januari 2012:

[Naam bewoner]: het kruispunt even zijde GK-PHkade is zeer gevaarlijk. Moeten er eerst ongelukken gebeuren? Er moet ook een bord komen op de plek aan de kant waar de bussen stoppen, personenauto's (taxi's en toeristen) gaan linksaf bij het stoplicht en draaien dan gelijk weer de GK op aan de even zijde.

Dit kruispunt is geen blackspot. De definitie van een blackspot staat hier:

http://www.swov.nl/nl/research/kennisbank/inhoud/50_maatregel/40_infra/verkeersonveilige_locaties_black_spots_.htm

Hier een factsheet over de aanpak van verkeersonveilige situaties (overname alleen met bronvermelding):

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Black_spots.pdf

Reactie rayonmanager: we hebben nagevraagd hoeveel vrachtverkeer de buurt in gaat zonder 7,5 ton ontheffing (milieuzoneontheffing). Dat blijkt 50 procent te zijn². Dit jaar moeten de meeste ontheffingen opnieuw verleend/verlengd worden, hét moment om aanpassingen aan de voorwaarden te doen, bijvoorbeeld de gewichtsnorm te verlagen van 7,5 ton nu tot bijv. 3 ton. Gevolg is wel dat je een hoger aantal kleinere vrachtwagens krijgt. Wrsnelijkheid hiervan behoeft nader onderzoek.>>

Zie voor een apparaatje van plm. 180 dollar waarmee leken fijnstof kunnen meten de site fijnstofmeter.com.

Rondzendmail 23 januari 2012:

Beste kadegenoten,

[Naam bewoner] en [Naam bewoner] hebben contact gezocht met de GGD met het verzoek een meting van de luchtkwaliteit uit te voeren op de Geldersekaade.

Helaas doet de GGD dit niet, zie hieronder de correspondentie.

Wellicht is het een goed idee het stadsdeel te vragen zich n.a.v. de recente verkeerstellingen achter ons verzoek te scharen en het dan opnieuw in te dienen. Ons is verteld dat het niet gebruikelijk is dat burgers de GGD verzoeken tot een dergelijk onderzoek; gemeenten zijn de opdrachtgever voor de GGD.

Namen bewoners] zoeken uit of we onze eigen metingen kunnen (laten) uitvoeren (fijnstof is uiteraard slechts één van de ongezonde stoffen).

Met vriendelijke groet,

[Naam bewoner die rondzendmails verstuurt]

Antwoord 18 jan 2012 van GGD-ambtenaar Groenwold:

Geachte [namen bewoners],

Uw beider vragen zijn bij onze afdeling binnengekomen. Omdat uw vragen over dezelfde situatie gaan, antwoord ik u beiden tegelijk. Uw emails zijn hieronder weergegeven.

Helaas is het niet mogelijk een meting bij u in de straat uit te voeren. De GGD beheert het luchtmeetnet Amsterdam (<http://www.gezond.amsterdam.nl/Milieu--gezondheid/Meetnet-Luchtkwaliteit>) Een meetstation van het meetnet kost ongeveer een ton per jaar. De meetstations blijven meerdere jaren staan en zijn op strategische plekken in Amsterdam geplaatst om de luchtkwaliteit in de loop der jaren te monitoren. Hierdoor kunnen op de lange termijn de ontwikkelingen in de luchtkwaliteit worden gevolgd en de effectiviteit van maatregelen worden bekeken. Bovendien wordt aan de hand van het meetnet (samen met andere meetstations elders in Nederland, van het RIVM) jaarlijks het rekenmodel bijgesteld dat landelijk wordt gebruikt om de luchtkwaliteit te berekenen per straat.

Naast de vaste meetpunten van ons meetnet, maakt de GGD ook gebruik van metingen met Palmes buisjes. Hiermee kan de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide worden gemeten. Dit is een veel simpelere, goedkopere methode, die minder betrouwbaar is dan de

² Hierover is al geklaagd op het Burgwallenoverleg en in de Bewonersraad Nieuwmarkt. Tellingen op basis van rapport: Verkeersonderzoek Wallen en Nieuwmarktbuurt, Eindrapport 17 februari 2011.

vaste meetstations. Doordat onze medewerkers deze metingen ook heel precies verrichten en de metingen ijken aan de vaste meetstations, geven ze samen toch een redelijk goed beeld van nog meer plekken in Amsterdam. Ook bij deze metingen geldt, dat het nodig is om gedurende een lange tijd op dezelfde plek te meten om een betrouwbaar resultaat te krijgen. Er zijn namelijk veel factoren van invloed op de metingen. Denkt u bijvoorbeeld aan weersomstandigheden en verschillen in seizoenen, en allerlei kenmerken van de straat zelf. Door metingen van een lange periode naast elkaar te houden, krijg je een beter beeld.

Door de combinatie van metingen en de input die de metingen geven voor het rekenmodel, kan met het rekenmodel voor de rest van de stad goede uitspraken worden gedaan over de luchtkwaliteit. Wanneer goede gegevens beschikbaar zijn over het aantal voertuigen in de straat en andere kenmerken van de straat, kan het juist betrouwbaarder zijn om te berekenen dan om een korte tijd te meten. De uitspraak 'meten is weten' gaat dus wat dit betreft niet op.

De DIVV (dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer) van de gemeente levert de verkeersgegevens voor het rekenmodel. De Geldersekafe voldoet wat betreft luchtkwaliteit op dit moment nog niet helemaal aan de Europese normen die in 2015 van kracht worden. Voor fijn stof (PM10) wel, maar voor NO2 nog niet aan de kant van de oneven nummers in 2011. De prognose voor 2015 is, dat de Geldersekafe dan wel aan de beide Europese normen voor de luchtkwaliteit zal voldoen. Om dit te bereiken worden allerlei maatregelen genomen. Wanneer u daar meer over wilt weten, kunt u het beste contact opnemen met het Programmabureau Luchtkwaliteit (onderdeel van het DIVV). Ik kan u helaas niet verder helpen wat betreft de huidige verkeerssituatie op de Geldersekafe en de te nemen maatregelen.

Ook wanneer aan de normen wordt voldaan, treedt er nog steeds gezondheidsschade op. Wat dat betreft geldt, hoe lager de blootstelling aan uitlaatgassen, hoe beter. Het is dus niet zo dat wanneer aan de norm wordt voldaan, er geen gezondheidkundige schade meer kan optreden. Feit blijft dat de Geldersekafe een drukke straat in een drukke stad is, dus niet de meest gezonde plek om te wonen. De Prins Hendrikkade is al jaren een straat met hoge concentraties aan verkeersuitstoot.

Om gezondheidsschade te voorkomen, is het van belang om de blootstelling aan uitlaatgassen zoveel mogelijk te beperken. Denk daarbij aan beperken van verkeer, schoner maken van het verkeer, verbeteren van de doorstroom, en afstand bewaren tussen het verkeer en mensen. In een drukke stad zijn die dingen niet zo gemakkelijk te realiseren, maar er wordt hard aan gewerkt. De GGD praat mee om in de stad verkeersmaatregelen te nemen die ook werkelijk baat hebben wat betreft de gezondheid van de inwoners. Voor u zelf kan ik weinig advies geven. Wat u zelf kunt doen om uw gezondheid zoveel mogelijk te beschermen, is het volgende:

- Ventileer zoveel mogelijk aan de meest schone kant van uw woning, dus niet aan de kant van de straat. (Ventileren is 24 uur per dag raampjes of roosters open zetten.)
- Lucht uw woning zoveel mogelijk buiten de spits
- Het is nog altijd gezonder om wel te ventileren dan om dat niet te doen, aangezien de buitenlucht toch altijd binnenkomt en daarbij ook nog de vervuiling die bewoners zelf produceren daar bovenop komt. Uw woning potdicht houden is daarom een ongezond idee.

De GGD voert geen geluidsmetingen uit. Voor geluidkaarten en informatie daarover kunt u terecht bij de DMB. (Dienst Milieu en Bouwtoezicht)

Op onderstaande website kunt u de geluidsniveaus zien. Voor de legenda bij de kleuren kunt u klikken op het ronde bolletje met daarin 'i' achter 'geluid wegverkeer'.

http://www.atlas.amsterdam.nl/asp/get.asp?map_width=600&map_height=450&view=&laag=MG_auto_liden+MG_panden+topolijnen+topoteksten+copyright&legenda=Milieu%3A+geluid&xdl=Stadsplattegrond&xsl=Default&mode=eenStraatGevonden&straat=Geldersekade&huisnummer=1&postcode_n=1011&postcode_a=EH&x_coord=122004&y_coord=487675&panning=&point=&minx=121608&maxx=122400&miny=487378&maxy=487972&zoom=2500

Hopelijk heb ik u hiermee wat verder op weg geholpen.

Met vriendelijke groet,

Henke Groenwold

Mw H.C. Groenwold
Adviseur Milieu en
Gezondheid
T: 020-555 5405
F: 020-555 5690
hgroenwold@ggd.amsterdam.nl
|
www.ggd.amsterdam.nl

<AT GGD Amsterdam
T231 Cluster Leefomgeving
4544. Afdeling Milieu en Gezondheid
bmp
>

Antwoord technisch bureau Tauw op vraag van bewoner Geldersekade over meting luchtkwaliteit in opdracht van de bewoners:

Van: "Berg, Jeroen van den" <jeroen.vandenberg@tauw.nl>
Datum: 25 januari 2012 13:37:22 GMT+01:00
Aan: [e-mail adres bewoner]
Onderwerp: **FW: Reactie op contactformulier Tauwtakescare.nl**

Geachte [naam bewoner],

Mijn excuses voor het late antwoord. Ik heb voor u het een en ander uitgezocht.

Wij voeren metingen uit naar luchtkwaliteit, waaronder fijnstof. Bij de metingen van fijnstof zijn een aantal beperkingen, te weten:

- voor een goed beeld van het fijnstof moet deze gedurende langere tijd (minimaal 1 jaar) worden gemeten
- de concentratie fijnstof bestaat voornamelijk uit een achtergrondconcentratie. De lokale bijdrage is beperkt en lastig te bepalen
- de kosten voor het uitvoeren van fijnstofmetingen zijn hoog. Hierbij moet u gauw denken aan EUR 12.000,00 per jaar exclusief BTW en plaatsingskosten

Een beter alternatief kan zijn om de huidige situatie te laten berekenen met een rekenmodel. Hiervoor zijn diverse rekenmodellen beschikbaar. Tauw gebruikt deze rekenmodellen voor het berekenen van lokale luchtkwaliteit in een bepaalde situatie (of toekomstige situatie). Hiervoor zijn gegevens nodig met betrekking tot het aantal voertuigbewegingen, snelheid van de voertuigen, de omgeving etc. De kosten voor een dergelijk eenvoudig onderzoek bedragen circa EUR 800,00-1.200,00 (plus eventuele kosten voor het verkrijgen van verkeersgegevens).

Voor meer informatie met betrekking tot berekeningen verwijs ik u naar mevrouw Liebeth Maltha - Nix (tel. 0570 - 69 98 05). Voor overige vragen kunt u mij bereiken op het onderstaande nummer.

Met vriendelijke groet,

ing. Jeroen van den Berg
projectcoördinator lucht

Tauw bv

Business Unit Bedrijven

Handelskade 11 T +31 57 06 99 84 2
Postbus 133 F +31 57 06 99 66 6
7400 AC Deventer M+31 65 11 19 20 4
www.tauw.nl KvK 38.01.49.85

E-mail: jeroen.vandenberg@tauw.nl

De lijst met 'kleine' maatregelen en het advies van de rayonmanager (autolow maken van de even zijde van de Geldersekkade) naar aanleiding van het rapport van de DIVV (de 'extra' verkeersstelling), waaruit naar voren kwam dat de verkeersoverlast vooral aan de even zijde veel erger is dan was voorspeld, is vlak voor het reces van 2012 besproken door de portefeuillehouder en haar ambtelijke staf.

Resultaat: de even zijde van de Geldersekkade wordt in 2013 autoluw!

Hierna de mail van de gebiedsbeheerder van het stadsdeel waarin hij dit uitlegt:

Op 12 juli is met Jeanine van Pinxteren, portefeuillehouder openbare ruimte e.v., gesproken over voorstellen om de verkeersoverlast op de Geldersekkade terug te dringen. Hierbij koppel ik, vooruitlopend op een nog op te stellen formele informatiebrief aan bewoners en ondernemers en een mededeling aan de leden van de Commissie Openbare Ruimte (stadsdeelraad Centrum), de volgende uitkomst aan u terug.

Ervaren overlast

Sinds 2^e helft 2011 worden veel klachten van bewoners ontvangen. De klachten gaan over de toegenomen aantallen voertuigen (met name taxi's), geluid- en stankoverlast, te hoge snelheden, trillingen, toeterend verkeer (ook weer taxi's) etc. Daarnaast geldt dat de westzijde van de Geldersekkade regelmatig aan onderhoud toe is: volgens de afdeling Beheer & Onderhoud is deze rijweg niet bestand tegen het huidige verkeersaanbod.

Achtergrond

In 2010 is de op de oostzijde van de Geldersekkade eenrichtingverkeer ingesteld, richting Prins Hendrikkade. Belangrijkste aanleiding voor het instellen van eenrichtingverkeer was het nieuwe kruispunt op de Prins Hendrikkade dat is gerealiseerd ten behoeve van de eveneens nieuwe Odebrug en de gewijzigde situatie op het Mr. Visserplein. In antwoord op zienswijzen naar aanleiding van het voornemen om de rijrichting te veranderen is in 2009 door het Ingenieursbureau Amsterdam onderzocht wat de te verwachten verkeerseffecten zijn. Samenvattend zou op het hele traject Geldersekkade/Sint Antoniesbreestraat/Mr. Visserplein de verkeersintensiteit afnemen. Op de westzijde van de Geldersekkade zou een 'geringe' toename van het verkeer worden verwacht (van 350 p/dg naar 1600 p/dg). Onderzoek naar luchtkwaliteit wordt pas als zinvol aangemerkt als op een wegtracé meer dan 10.000 auto's rijden. Dit is op de Geldersekkade niet het geval. Ook wordt er, gezien het 'beperkte' gemotoriseerd verkeer, inhoudelijk geen aanleiding gezien tot het uitvoeren van een onderzoek naar geluidsbelasting. Bovendien zijn in de Wet Geluidshinder 30 kilometergebieden ontheven van onderzoeksplicht.

Objectieve metingen verkeersaantallen

Om een objectief beeld te krijgen over de omvang, samenstelling en de routes van het verkeer, is op 20 januari en 17 november 2011 een zogenaamd kentekenonderzoek in het gebied Damrak-Rokin-Amstel-Zwanenburgwal-Oudeschans uitgevoerd. Op verschillende posten aan de randen van het onderzoeksgebied zijn alle kentekens genoteerd en het type voertuig. Omdat niet de verkeersintensiteit in specifieke straten is geteld, zijn geen exacte aantallen over de Geldersekkade uit deze onderzoeken bekend.

Om een meer specifiek beeld te krijgen van de aantallen op de Geldersekkade zijn op donderdag 22 december en vrijdag 23 december 2011 op twee verschillende momenten tellingen uitgevoerd: tussen 7.00 en 15.00 uur en tussen 20.00 en 4.00 uur.

Resultaat (maximale aantallen):

Westzijde Geldersekkade		auto's	taxi's	vrachtverkeer	Totaal
dagtelling	7.00 tot 15.00 uur	570	95	60	735
avondtelling	20.00 tot 4.00 uur	635	815	15	<u>1465</u>
					2200
Oostzijde Geldersekkade		auto's	taxi's	vrachtverkeer	
dagtelling	7.00 tot 15.00 uur	1125	60	80	1265
avondtelling	20.00 tot 4.00 uur	1075	480	5	<u>1560</u>
					2825

In het onderzoek van het Ingenieursbureau Amsterdam in 2009 zijn de te verwachten aantallen motorvoertuigen in 2015, met en zonder knip op de Prins Hendrikkade, afgezet tegen de werkelijk aantallen in 2004. Voor de westzijde van de Geldersekkade werd een stijging van 350 in 2004 tot 1600 in 2015 verwacht. In 2011 waren dit er echter al ca. 2200. Deze stijging kan verklaard worden doordat de westzijde nu ook het verkeer te verwerken krijgt wat voorheen via de oostzijde richting Nieuwmarkt reed. Op de oostzijde van de Geldersekkade is ten opzichte van 2004 het aantal motorvoertuigen afgenomen van 8450 tot 2800. De verwachting voor 2015 was 3350 motorvoertuigen. Met andere woorden, de afname is hoger dan verwacht.

Overleg met bewoners

Op 23 november 2011 en 3 januari 2012 is met bewoners en ondernemers van beide zijden van de Geldersekkade gesproken over de overlast die zij ervaren en over mogelijk oplossingen. Ten aanzien van een aantal van de opties geldt het volgende:

- Het terugdraaien van het instellen van eenrichtingsverkeer op de oostzijde is niet mogelijk omdat hiermee het kruispunt met de ODE-brug verkeerstechnisch onregelbaar wordt.
- Een langere groenlichttijd op de oostzijde met de kruising met de Prins Hendrikkade, als bijdrage in het oplossen van het fileprobleem, stuit op bezwaren mbt de doorstroming van het verkeer op de Prins Hendrikkade (= hoofdnet OV, auto en fiets).
- Het omdraaien van de rijrichting op de westzijde Geldersekkade, waardoor beide zijden dan het verkeer afwikkelen in noordelijke richting, is geen reële optie. Hiermee zou de enige hoofdroute aan de noordzijde van het gebied richting Nieuwmarkt komen te vervallen. Bovendien leidt het noodzakelijkerwijs plaatsen van verkeerslichten op de kop van de Geldersekkade direct tot vertraging van al het verkeer op de Prins Hendrikkade (=hoofdnet OV, auto en fiets).
- Door op de oostzijde de "varkensruggetjes" tussen fietspad en rijbaan te verwijderen zou autoverkeer wat nu achter laad- en losverkeer moet wachten over het fietspad voorbij kunnen rijden. Uit oogpunt van veiligheid voor de fietsers (hoofdnet fiets) is dit onwenselijk.
- Het is verboden om op de kruising met de Prins Hendrikkade linksaf te slaan. Dit is met een verkeersbord aangegeven. Het is niet mogelijk om dit ook fysiek onmogelijk te maken door het verlengen van de "middenberm" op de Ph-kade omdat hierdoor het busverkeer wat van de ODE-brug afkomt en linksaf slaat wordt gehinderd.
- Het is niet toegestaan om op de Prins Hendrikkade/kruising Kamperbrug te keren (voornamelijk met de bedoeling om vervolgens weer rechtsaf de westzijde van de Geldersekkade in te rijden). Om dit te benadrukken is een verkeersbord geplaatst waarmee het keerverbod wordt aangegeven.
- Om de snelheid terug te dringen is op de westzijde met borden aangegeven dat het hier een 30-km zone betreft. In een later stadium zal aan beide zijden van de Geldersekkade een verkeersdisplay worden geplaatst die met 'smileys' de gereden snelheid aangeeft. Uit onderzoek is gebleken dat hierdoor de snelheid omlaag wordt gebracht.

Samenvattend geldt dat met name op de oostzijde van de Geldersekkade helaas weinig ingrepen verricht kunnen worden. Het is een belangrijke, zij het niet de enige, uitgang voor het Nieuwmarkt-gebied. Ten opzichte

van 2004 is het aantal voertuigen al fors afgenomen. Mogelijk dat met name het taxi-verkeer verder afneemt als het zogenaamde “rondje Geldersekeade” niet meer gereden kan worden.

Het aantal verkeersbewegingen op de westzijde van de Geldersekeade zou teruggebracht kunnen worden door een gedeeltelijke afsluiting tussen Schreierstoren en Stormsteeg. Alternatieve hoofdroutes richting Nieuwmarkt zijn via de Amstelbrug over de Kloveniersburgwal en via de Jodenbreestraat en St. Antoniesbreestraat.

Voorgenomen aanpassing

Na gereedkomen van de herinrichting van de St. Antoniesbreestraat eind december dit jaar zal in januari 2013 de westzijde (= even zijde) van de Geldersekeade beperkt toegankelijk worden gemaakt voor auto- en vrachtverkeer. Dit zal gedaan worden door middel van uitneembare palen ter hoogte van de Schreierstoren en de Stormsteeg. Ten behoeve van laad- en losverkeer worden de palen tussen 7.00 en 12.00 uur verwijderd. Buiten deze tijden kunnen bewoners en ondernemers met parkeervergunning op dit deel, de palen met een sleutel bedienen.

Daarnaast wordt nog onderzocht of een hogere beperking dan 7,5 ton kan worden ingesteld. Nu is voor vrachtverkeer zwaarder dan 7,5 ton een ontheffing vereist.

Voordeel van het beperkt openstellen van de westzijde van de Geldersekeade is dat het verkeer teruggedrongen wordt tot direct bestemmingsverkeer. De overlast binnen het tijdsvak dat als meest storend wordt ervaren, namelijk 's avonds en 's nachts, wordt daarmee uitgesloten. Laad- en losverkeer blijft evengoed mogelijk, maar dient buiten het tijdvak van 07 tot 12 uur andere, meer wenselijke routes te kiezen. Het deel van de Geldersekeade tussen Stormsteeg en Nieuwmarkt blijft via de brug wel gewoon bereikbaar, maar dit zal dan vooral bestemmingsverkeer zijn. Mogelijk dat het verkeer op de oostzijde ook afneemt als het zogenaamde “rondje Geldersekeade” niet meer gereden kan worden.

Vervolgstappen

- bespreking met ondernemers met oog op het niet meer voor bezoekers beschikbaar zijn van de parkeerplaatsen tussen 12.00 en 07.00 uur op het deel van de Geldersekeade (even zijde) tussen Schreierstoren en Stormsteeg.
- mededeling aan de Commissie Openbare Ruimte (na het zomerreces).
- opstellen informatiebrief aan bewoners en ondernemers.
- nemen van een verkeersbesluit en publicatie daarvan (besluit is vatbaar voor bezwaar en beroep).

Tot slot nog de tabel met ‘kleine maatregelen’. De meeste maatregelen (in de tabel in zwart) zijn voorgesteld door die de bewoners, een aantal maatregelen is ingebracht door de ambtenaren. De opmerkingen in rood, over haalbaarheid en handhaving, zijn van de ambtenaren.

'Kleine' maatregelen tegen verkeersoverlast Gelderse kade

Besproken op 3 januari 2012, overleg ambtenaren en afvaardiging bewoners

Algemeen: voorlopig is een (gedeeltelijke) afsluiting van de even zijde van de Gelderse kade bestuurlijk niet haalbaar. Daarom worden eerst kleine aanpassingen geprobeerd. Helpt dat onvoldoende, zelfs in combinatie met de nieuwe taxiwet, dan zijn verdergaande autowerende maatregelen bespreekbaar. Een geschikt *evaluatiemoment* in 2012 moet nog worden besproken.

Nr.	Maatregel ³	Uitvoeringstermijn	Opmerking/vraag
1	Bebording EZ: 30km even zijde	Reeds uitgevoerd	Handhaving? - SAC: heeft een vraag lopen voor smiley snelheidsmeters langs de weg. - SAC: er is een overleg gepland met politie om handhavingsacties te houden. - SAC: zie verslag, er wordt beroep gedaan op eigen handhaving, maar capaciteit is beperkt. - SAC: gebiedsbeheerder loopt bebording nog eens goed na.
2	Bebording OZ bij stoplicht: verboden LA slaan	Week 4/5.	SAC: Hangt af van uitkomst punt 5.
3	Bebording: adviesroute	Voor 1 april 2012 (Q1).	Toeristen (P+R), vrachtwagens SAC: het gaat om vrachtverkeer. Overleg met politie, brandweer, centrale stad is vereist. Dat kost wat meer tijd.
4	Duidelijker, directievere voorlichting aan toeristen over P+R	Lopend proces.	Stedelijke promotiebureaus? SAC: vraag uitgezet bij DIVV: wat gebeurt er rond P+R?
5	Fysiek onmogelijk maken LA slaan PH-kade	Q2 2012.	Afdeling beleid beraadt zich op (on)mogelijkheden. Antwoord februari 2012.
6	Norm verlenging milieuzoneonthefing vrachtwagens 7.5 → 3 ton	Q3/Q4.	SAC: in oktober 2012 worden veel ontheffingen herijkt. (on)Wenselijkheid voor andere regelgeving is een vraag voor het bestuur.
7	Onderzoek opheffen 2 à 3 parkeerplaatsen EZ (maatwerk)	Februari/maart 2012.	SAC: overleg met afdeling beleid over parkeren voor vergunninghouders en parkeerdruk. Maximaal twee parkeerplaatsen staan ter discussie.
8	Weghalen paaltjes EZ	n.v.t.	SAC: deze maatregel wordt niet uitgevoerd.
9	Stoplicht PH-kade minder lang op groen voor bussen	Februari 2012.	SAC: afdeling beleid heeft vraag uitgezet bij partijen. Nog geen antwoord.
10	Fietspad OZ terug oude staat, meer ruimte autoverkeer	Februari/maart 2012.	SAC: deze maatregel wordt niet uitgevoerd. Gekeken wordt naar de 'varkensruggetjes en het aantal laad/losplekken.
11	Oplossen verwarrende kruispunt Korte Koningsstraat/Nieuwmarkt	Februari 2012.	SAC: haaiantanden zijn al aanwezig. Er wordt gekeken naar bebording.
12	Bundeling vuilnisophaaldiensten (ondernemersver.	n.v.t.	SAC: gebiedsbeheerder en straatmanager dringen hierop aan bij ondernemersvereniging. Echter is dit

³ Legenda: EZ = even zijde, OZ = oneven zijde. Linksaf = LA, rechtsaf = RA. SAC = Stadsdeel Amsterdam Centrum.

	Nieuwmarkt)		vrije markt: OV-Nieuwmarkt trekt hard aan bundelen en distributie/afval over water.
13	Onderschrijven/aanbevelen verzoek bewoners aan GGD meten luchtkwaliteit	Februari-april 2012.	SAC: verkeersonderzoek 1 en 2 en extra telling 3 worden aan bestuur overhandigd. Als conclusies aanleiding geven tot zorg, dan zal bestuur hierin een besluit moeten nemen.
14	Handhaven bij stoplicht door aspirant-agenten	Q1/Q2/Q3/Q4 (onder voorbehoud)	SAC: zie actie 1, punt 2.
15	Handhaven OZ en EZ op te hard rijden en claxonneerverbod door handhaafteam stadsdeel	Q1	SAC: het wachten is op het resultaat van de bespreking van de jaarplannen: waar is capaciteit voor? Dit wordt aangevuld met actie 14 en 1, punt 2.
16	Vraag aan DIVV: is een autoverbod gedurende bepaalde uren EZ mogelijk?	Februari 2012.	SAC: misverstand. Vraag is voor SAC. Vraag is uitgezet bij afdeling beleid. Nog geen formeel antwoord mogelijk i.v.m. extra telling december 2012.