



Aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Digitaal ingediend via:  
[www.platformparticipatie.nl/aanpassingsnl2018](http://www.platformparticipatie.nl/aanpassingsnl2018)

Amsterdam, 7 mei 2018

**Betreft:** Zienswijze concept kabinets-besluit inzake de aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma 2018

Geachte mevrouw van Veldhoven - Van der Meer,

Hierbij ontvangt u onze zienswijze bij het concept kabinets-besluit inzake de aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2018 (hierna: NSL 2018), welke op 27 maart 2018 is gepubliceerd op [platformparticipatie.nl](http://platformparticipatie.nl).

In voorliggend concept-kabinetsbesluit is aangegeven welke overschrijdingen er op dit moment nog bestaan en met welke aanpak deze resterende overschrijdingen van de grenswaarden opgelost gaan worden en op welke termijn.

Wij richten ons in deze zienswijze in het bijzonder op de maatregelen opgenomen in het NSL 2018 die betrekking hebben op de gemeente Amsterdam.

### **Inleiding**

Het wijkcentrum d'Oude stadt is het centrum voor burgerparticipatie in Amsterdam, van, voor en door bewoners die het woon-, werk- en leefklimaat in hun buurt willen verbeteren. d'Oude Stadt heeft volgens haar statuten milieu en verkeer als aandachtspunten.

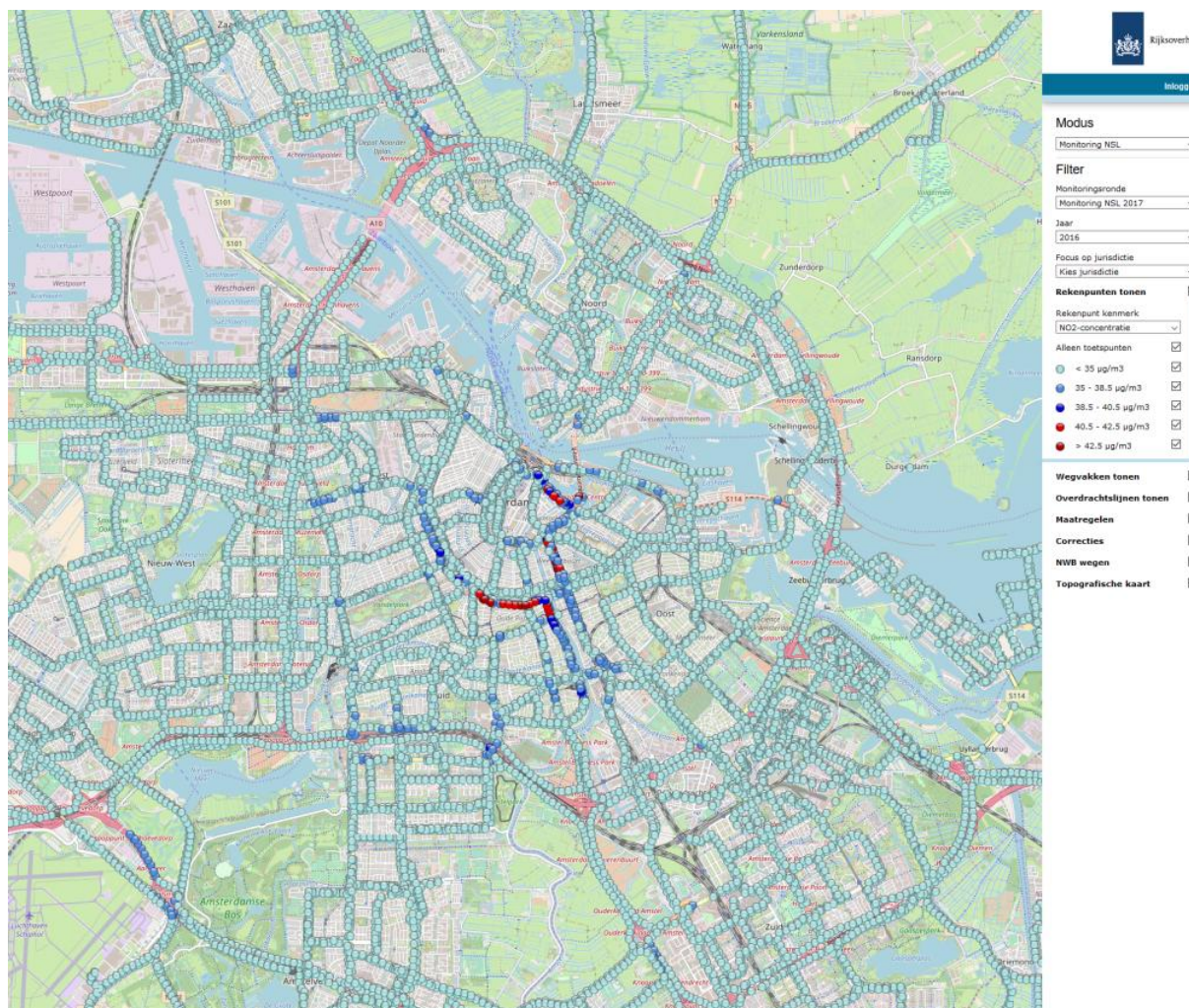
### *Bescherming van de gezondheid*

De Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit (2008/50/EG) is gericht op bescherming van de gezondheid van de Europese burgers en bevat voor diverse schadelijke stoffen grenswaarden. Nederland moet (na verkregen derogatie) sinds juni 2011 aan de grenswaarde voor fijnstof voldoen en sinds 2015 aan de grenswaarde voor stikstofdioxide.

Uit de meest recente monitoringsrapportage (NSL 2017)<sup>1</sup>, blijkt dat nog steeds sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Zo ook in de gemeente Amsterdam. Zie het plaatje hieronder.

---

<sup>1</sup> NSL monitoringsrapportage NSL 2017, RIVM rapport 2016-0156



<https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/#>

### *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)*

De Europese Richtlijn vereist dat in geval van overschrijding van grenswaarden waarvoor het uiterste tijdstip voor naleving is verstreken, luchtkwaliteitsplannen worden opgesteld met daarin passende maatregelen, zodat de periode van overschrijding zo kort mogelijk kan worden gehouden. De Richtlijn is geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer en bijlage 2 van die wet.

Artikel 5.12 van de Wet milieubeheer verplicht in geval van (dreigende) overschrijdingen tot het opstellen van een nationaal programma. Het NSL werd in 2009 vastgesteld voor een periode van oorspronkelijk 5 jaar, derhalve tot 1 augustus 2014. Vervolgens is het NSL verlengd tot 1 januari 2017 en daarna voor een tweede maal verlengd tot het moment van inwerkingtreding van de toekomstige Omgevingswet. Met de monitoring van het NSL wordt jaarlijks door het RIVM de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Hierin worden zowel de effecten van alle maatregelen en projecten meegenomen als de achtergrondconcentraties.

### *Aanpassing NSL*

Aanleiding voor het opstellen van het concept kabinetsbesluit NSL 2018 is de uitspraak van de kortgedingrechter op 7 september 2017<sup>2</sup>, in de zaak die Milieudefensie tegen de Staat heeft aangespannen wegens het overschrijden van de luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en

<sup>2</sup> [ECLI:NL:RBDHA:2017:10171](https://www.eclii.nl/RBDHA:2017:10171)

fijnstof. De kortgedingrechter heeft de Staat geboden alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot de vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan als bedoeld in artikel 23 van de Richtlijn. De kortgedingrechter heeft bepaald dat dat plan zodanige maatregelen dient te bevatten dat voorspelbaar en aantoonbaar op de kortst mogelijke termijn aan de grenswaarden stikstofdioxide en fijnstof zal worden voldaan.

Hieronder motiveren wij waarom wij van mening zijn dat uit het NSL 2018 niet geconcludeerd kan worden dat de overschrijdingen van de grenswaarden inderdaad op de kortst mogelijke termijn zullen zijn verdwenen.

## Geplande maatregelen

### *Inhoud maatregelen*

In de eerste plaats zijn wij van mening dat de in het NSL 2018 opgenomen maatregelen voor onze stad Amsterdam niet bedacht zijn met het oog op de knelpunten die staan in het plaatje hiervoor, of de straten vermeld in de NRC van 5 mei 2018 (onze bijlage 1). Laat staan met de uitspraak van 7 september op het netvies. Het betreft een opsomming van generieke maatregelen, waar Amsterdam om bekend staat bij de burgers, als het gaat om luchtkwaliteit. Wij roepen in herinnering dat 'een van de maatregelen in het "oude NSL" is:

- maatregel 13003, IJ-tunnel (Valkenburgerstraat, zuidelijke tunnelmond). Daar staat niet eens wat de maatregel behelst, maar wel dat de stad hem niet gaat uitvoeren ... omdat: de problematiek vanzelf oplost... Zie: <https://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/exporteren/maatregel/13003/jaar/2015/volgnummer/1/>

Met een dergelijke aanpak gaat Amsterdam nu al jaren de luchtvervuiling te lijf; afwachten.

Terwijl in de Monitoringsrapportage NSL 2015 (pagina 50) te lezen staat:

*"Verder hecht de gemeente (Amsterdam) er aan te benadrukken dat zij bij het bepalen van haar locatiespecifiek beleid om versneld aan de wettelijke norm te voldoen niet alleen uitgaat van de knelpunten berekend met de monitoringstool, maar ook met mogelijke knelpunten gebaseerd op het meetnet van de gemeente Amsterdam in beheer bij de GGD." ( zie <http://tinyurl.com/monitoringsrapportage2015>)*

Tot op heden is dit locatiespecifieke beleid voor betere luchtkwaliteit nog steeds niet uitgevoerd getuige de lijst met GGD- knelpunten. Bekijk daartoe de kaart die de GGD er van heeft gemaakt: [https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1x7Sf\\_RNqj7ukxTrHI2HbD3cc\\_AI&ll=52.37202460135911%2C4.911007373809866&z=16](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1x7Sf_RNqj7ukxTrHI2HbD3cc_AI&ll=52.37202460135911%2C4.911007373809866&z=16)

De nieuwe "maatregelen" die opgesomd staan in uw [Bijlage 2 - Maatregelen steden en rijk NO2 knelpunten](#) zijn voor Amsterdam van eenzelfde categorie. Veel verwachtingen, zonder concrete aanpak als het conform de uitspraak van 7 september 2017 niet op korte termijn lukt om toch onder de Europese norm te komen. Het in Amsterdam politiek afgesproken maatregelenpakket schetst voor 10 jaar, een vergezicht dat voorbij de eigen collegeperiode gaat. Uitzicht op schone lucht is zonder handelen dan niet gerealiseerd. Vrijblijvendheid staat in Amsterdam voorop. Daarmee is de hele problematiek rond het plannen maken in het kader van de NSL samengevat. Ondertussen is de luchtkwaliteit in 2016 in Amsterdam slechter ten opzichte van 2015.

Ronduit stuitend is het setje maatregelen zelf. Die lijken zo van de plank te komen. Uit [bijlage 2 - Maatregelen steden en rijk NO2 knelpunten](#) voor Amsterdam, blijkt dat het veel maatregelen betreft waarmee Amsterdam toch al mee bezig was bijvoorbeeld:

1. De Noord/Zuidlijn die gaat rijden (effecten hooguit op de Prins Hendrikade, in andere knelpuntstraten gaan geen bussen, maar wel vooral auto/vrachtverkeer),
2. Elektrificatie buslijnen Connexion in de omgeving van het Leidseplein; dat is pochen met andermans veren. Aan de elektrificatie van de GVB-bussen is pas sinds kort door een kleine aanbesteding gevolg gegeven, terwijl er toch op 26 november 2015 al miljoenen euro's voor vrijgemaakt werden door uw Ministerie, <https://www.rtlnieuws.nl/economie/home/16-miljoen-voor-amsterdam-en-rotterdam-tegen-luchtvervuiling> ).
3. Schone taxistandplaatsen (Leidseplein en (achter) Centraal Station); allang gerealiseerd (de gemeente schetst vergezichten tot in 2025 voor het overige taxipark (zonder consequenties als het niet gelukt is). Het is andermaal een generieke maatregel, niet locatie specifiek, want vervuilende (niet elektrische) voertuigen kunnen gewoon gebruik blijven maken van die gebieden. Waarbij het de vraag is of die plekken op de “kaart” staan als knelpunt gebied. Zie uw [Bijlage 1 - Knelpuntenanalyse NO2 en PM10 overschrijdingen](#), of bekijk de GGD-kaart in dat gebied (er wordt niet eens (meer) gemeten in dat gebied): [https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1x7Sf\\_RNqj7ukxTrHI2HbD3cc\\_AI&ll=52.379825316194385%2C4.905940754333415&z=15](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1x7Sf_RNqj7ukxTrHI2HbD3cc_AI&ll=52.379825316194385%2C4.905940754333415&z=15)
4. Mobiliteitsscans voor grote instellingen/bedrijven die gevestigd zijn in omgeving van knelpunten door de Omgevingsdienst; geeft aan dat Amsterdam het “probleem” niet begrijpt, laat staan aanpakt. De maatregel is echt niet locatiespecifiek en betwijfeld wordt of het enige bijdrage levert aan verminderen van de luchtvervuiling. Zeker wanneer men alleen gedrag wil beïnvloeden, zonder dat het gedrag ook wordt aangepast. Dus zonder enige verplichting om het wagenpark aan te passen op en rond een knelpuntlocatie, laat staan dat het overige verkeer daar ongemoeid wordt gelaten en dus blijft bijdragen aan de vervuiling.
5. Bundelen ophalen bedrijfsafval. Onderzoek naar en uitvoering van gezamenlijk inzamelen van bedrijfsafval in diverse buurten; geeft andermaal aan dat Amsterdam het “probleem” niet begrijpt, laat staan aanpakt. De maatregel is ook niet locatie specifiek, in de zin van uw Bijlage 1, en betwijfeld wordt of het een significante bijdrage levert aan verminderen van de luchtvervuiling of de knelpuntenlocaties. Zeker wanneer men alleen gedrag wil beïnvloeden, zonder dat het gedrag ook wordt aangepast. Dus zonder verplichting om het wagenpark aan te passen op een rond een knelpuntlocatie, laat staan dat het overige verkeer daar ongemoeid wordt gelaten en dus blijft bijdragen aan de vervuiling.
6. Extra aandacht voor realisatie laadpalen EV met effect op knelpunten; echt een tekst van de categorie raddraaien voor uw ogen. Zolang op korte termijn niet in knelpuntstraten de luchtvervuiling wordt aangepakt door vervuilers, heeft de inzet van een paar extra laadpalen (elders?) geen significant effect.
7. Touringcar Transitie Plan; de aanleiding om Touringcars uit de binnenstad te weren ligt in een motie van de heren [motie van de heren Ernsting, Vroege en Boldewijn](#) uit 2014! Pas per 13 april 2017 werd daar een magere uitvoering aangegeven. In de Valkenburgerstraat hangen daartoe bijvoorbeeld verkeersborden met de tekst Rokin- Damrak verboden voor bussen, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Zoals bekend liggen aan de route Rokin- Damrak opstapplaatsen van rondvaartboten. En alle bussen, of ze daar nu moeten zijn, of niet, rijden gewoon door. Een bord zonder handhaving is loos. Lees ons stukje op onze site: <https://www.oudestadt.nl/touringcar-transitieplan/> Er blijven ook in de 2<sup>e</sup> fase bussen door het centrum rijden, soms vanwege ontheffingen ten behoeve van bepaalde doelgroepen, maar meestal gewoon (toeristen)vervoer. Wederom een maatregel van de categorie raddraaien voor uw ogen.

8. Duurzaam evenementenbeleid en aanleg evenementenputten (voor elektriciteit); onduidelijk is welke knelpuntlocaties hier nu mee geholpen worden. Alleen de evenementenlocaties in Amsterdam toch? Dat is bijvoorbeeld de Dam, of het Amstelveld, maar de knelpuntstraten, waar we het over hebben, uw uitgangspunt en/of straten volgens de metingen van de GGD, zijn geen evenementenlocaties. Invloed van die evenementenputten op de knelpuntstraten met slechte luchtkwaliteit is dus nihil.
9. Introductie waterstof vuilniswagens; allemaal oud nieuws lees: <https://www.amsterdam.nl/maakterwatvan/elektrische/> Het steeds met kleine stapjes ingezette aanpak van Amsterdam levert niet de benodigde snelheid om effectief nu op de knelpuntstraten schone lucht te creëren, conform de uitspraak van 7 september 2017. De maatregel kan ook dus geschaard worden bij de generieke maatregelen.
10. Ontwikkelen maatregelen aanleg laadpalen EV op privaat terrein; ook weer niet concreet genoeg om de luchtkwaliteit in de knelpuntstraten te verbeteren op korte termijn.
11. En vervolgd wordt feitelijk verder met generieke maatregelen....

De nieuwe maatregelen van Amsterdam ademen het oude denken door het nog zittende oude college en beleidsmatige aanpak van voor de uitspraak van 7 september 2017, waarbij Amsterdam zegt dat alle maatregelen worden ingezet die van de gemeente redelijkerwijs te verwachten zijn en de gemeente zich mag beperken tot slechts generieke maatregelen (i.v.m. waterbedeffecten). Dat bleek tijdens de handhavingsprocedures die d'Oude Stadt namens 10 Amsterdammers voert. Ook tegen het Ministerie. En dat is niet meer. Amsterdam kan niet meer uitgaan van inspanningsverplichtingen, immers de rechter heeft geoordeeld dat de luchtkwaliteitsnormen resultaatsverplichtingen zijn. Echte actie is dus nodig!

Uit uw eigen [Bijlage 1 - Knelpuntenanalyse NO2 en PM10 overschrijdingen](#) blijkt dat het 6 straten zijn met 23 toetspunten. En dan hebben we het niet eens over de door de GGD geconstateerde knelpuntstraten:

[https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1x7Sf\\_RNqj7ukxTrHI2HbD3cc\\_AI&ll=52.37104859631449%2C4.920660717407145&z=13](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1x7Sf_RNqj7ukxTrHI2HbD3cc_AI&ll=52.37104859631449%2C4.920660717407145&z=13) Die straten en de toezegging van de gemeente daaromtrent lijkt Amsterdam te vergeten. Slechts een straat wordt concreet genoemd in uw [Bijlage 2 - Maatregelen steden en rijk NO2 knelpunten](#) met maatregelen voor Amsterdam. Dat is de Stadhouderskade.

### **Stadhouderskade**

Daar wordt gezorgd dat er een knip komt op de van Woustraat. Een uitvoering pas in 2019. Dat is niet een snelle aanpak conform de uitspraak van 7 september 2017. Het verkeer in die van Woustraat wordt gehinderd. Niet het verkeer op de Stadhouderskade. En dat was nu juist een knelpuntstraat. Nu het probleem op de Stadhouderskade (en andere straten in Amsterdam de overschrijding van de stikstofdioxidenorm (NO2) betreft, zou daar de aandacht moeten liggen. De grootste vervuilers, zoals diesels, die stoten de meeste NO2 uit. Dus had het voor Amsterdam voor de hand gelegen om maatregelen te bedenken die er voor zorgen dat in de Stadhouderskade dus minder vervuילend verkeer komt. Bijvoorbeeld uitsluiten van dieselverkeer en dan meteen fors beginnen zoals steden in Duitsland. Hun luchtkwaliteitsplannen vermelden dat oude diesels van voor 2015 de stad niet meer in mogen (Amsterdam van voor 2001.....). Ook de andere nu naar voren gebrachte "maatregelen" om op die Stadhouderskade gaan niet helpen. Dat betreft de voorstellen opheffen van camaliteiten - tramhalte Stadhouderskade en/ of het optimaliseren van laad- en losplek Stadhouderskade. Zeker niet als het vervuילend verkeer er hoe dan ook toegang tot heeft.

Een van de maatregelen in het Oude NLS-plan betrof:

- maatregel 80005, Verbeteren doorstroming Stadhouderskade Oost. Dat is een van die zo door Amsterdam gepromote doorstroommaatregel. En wat Amsterdam gedaan heeft met die maatregel, het werkt echt niet, dat weten ze, omdat vanwege de hoeveelheid verkeer, een auto 2 keer moet wachten voor elk stoplicht. Zo gaan er hooguit maar 6 auto's per keer door het stoplicht. En van die soort stoplichten zijn er vele op de Stadhouderskade. Doorstroom nul effect dus. Zie: <https://www.nsl-monitoring.nl/monitoring-nsl/exporteren/maatregel/80005/jaar/2015/volgnummer/2/>

### **Forse maatregelen nodig**

De landsadvocaat schetste tijdens de zitting van het kort geding dat er dan "draconische maatregelen" moeten plaatsvinden om aan de normen te voldoen. De nu voorgestelde maatregelen voor Amsterdam zijn dat dan ook niet en helpen dus niet op de korte termijn.

De nu door en voor Amsterdam voorgestelde maatregelen om de luchtkwaliteit in de knelpuntstraten op te lossen kunnen wat ons betreft gekwalificeerd worden als onbehoorlijk bestuur en zijn ronduit beledigend voor de bewoners van Amsterdam, omdat de gemeente nog steeds de gezondheid van bewoners op het spel zet; automobilititeit boven gezondheid. Die visie past niet in de lijn van de uitspraak van 7 september 2017, waarbij de rechter eist dat de overheid (in gezamenlijkheid met de gemeente) een plan moet maken met maatregelen, zodat alle overschrijdingen van de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) op de kortst mogelijke termijn zullen zijn verdwenen. De rechtbank gaat niet mee met de stelling van de overheid dat ze toch al voldoende inspanningen verricht om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. De Europese grenswaarden zijn geen inspanningsverplichtingen, maar resultaatsverplichtingen!

### **Wat dan wel**

Alles is beter dan wat nu voorgesteld wordt en mits het snel gaat en geconcentreerd rond de knelpuntgebieden. Wat dacht u van een knip van de Stadhouderskade voor het Rijksmuseum (een voorstel van de fietsersbond Amsterdam)? Of het instellen van een lokale milieuzone, waar auto's geweerd worden in het centrum, omdat ze te vervuilend zijn (denk aan maatregelen zoals in Duitsland met zijn dieselverboden). Uitsluiting van bepaalde autotypen op grond van een milieuzone kan dynamischer. Nu kunnen in Amsterdam bussen van na 1-1-2005 de stad in (eeuwig). Door steeds sneller de minimale bouwjaren op te trekken zijn steeds meer vervuilende auto's uit te sluiten. De bestaande milieuzones kunnen dus flink worden aangescherpt en is er meer ruimte nodig voor de fiets, in plaats van de auto, of de brommer. En de door bewoners gewenste 30 km ook op hoofdwegen plus corridor. Immers Langzaam Rijden gaat Sneller. Lees o.a.:

<https://www.verkeersnet.nl/verkeersmanagement/18582/spectaculaire-verbetering-doorstroming-door-verkeerslichten-te-vervangen-door-voorrangspleinen/>

Onze voorkeur hebben maatregelen die het Milieuzone tijdpad aanpakken. Sneller en gevarieerder/breder (dus ook via parkeertarieven, uitsluitingen en werken naar uitstoot vrij per 2025 met een PLAN (SMART). Daar kan ook een autoloze (zon)dag bij horen (1x per maand). Maatregelen waarbij de gemeente het goede voorbeeld geeft. 800 eigen auto's en die ook echt verschonen met een plan van aanpak (SMART). Gemeente plus GVB. Ook de scanauto's van parkeerbeheer. Voorwaarden stellen en controleren en bijstellen, zodat doelen ook gehaald worden. En inzetten op Stadsdistributie. Dat gaat om logistiek. Dat kan met Hubs aan de randen van de stad en waar de goederen gedoseerd verder worden verplaatst met elektrisch/uitstootvrij vervoer de stad in. Niet ieder pakketje moet immers prompt door de eigen diesel gebracht worden. Logistieke planning dus (Win Win).

Maar bovenal de echte aanpak van de knelpunten. Op 25 april 2018 kwam wethouder Litjens (VVD) met een niet zo goed uitgewerkt plan naar buiten ([V&OR/UIT/2018004951](https://v&or/uit/2018004951), download van Amsterdam.nl). Eigenlijk lijkt zijn plan alleen bedoeld om tegenstand te mobiliseren. Zie onze bijlage 2 van het Parool van 3 mei 2018. De minister liet zelfs weten tegen het onderdeel tolplan te zijn. Terwijl het Onderzoek CE Delft: Expertinschatting effecten maatregelen op stedelijke luchtkwaliteit van maart 2018 aantoont dat een dergelijke maatregel wel degelijk effect heeft op de luchtkwaliteit. Zie: <https://milieudefensie.nl/actueel/expertinschatting-amsterdam-effecten-maatregelen-op-stedelijke-luchtkwaliteit-amsterdam.pdf>

Feitelijk gaat het plan Litjens over het compartimenteren van wijken, waarin 30 km gereden wordt. Echter de meeste gebieden hebben al een 30 KM-zone. Het is wethouder Litjens vooral te doen om de hoofdwegen; die laat hij ongemoeid. En laten nu net die hoofdwegen de knelpuntstraten zijn. De titels die de gemeente Amsterdam aan hun straten geeft zoals hoofdnet Plus corridor, of hoofdweg kunnen de uitspraak van de rechter van 7 september 2017 niet opzij zetten. Zelfs de hoofdnetten moeten er dus aangeloven, als ze knelpuntstraat zijn. Daar wonen ook Amsterdammers. Ook die straten kunnen best wel "fietsstraten" worden, waarbij de auto te gast is. Alles om het verkeer te verminderen en de luchtkwaliteit lokaal te verbeteren.

Wethouder Litjens ideeën zijn gebaseerd op een groots kentekenonderzoek in Amsterdam. Dat onderzoek wijst immers uit dat veel verkeer (40-60%), dat nu nog door de binnenstad en aangrenzende wijken rijdt, geen bestemming heeft in dat gebied. De gemeente moet daarom maatregelen treffen om het doorgaande verkeer uit de stad te weren, ook op hoofdwegen en tegelijkertijd bereikbaar te houden voor bewoners, bezoek en de noodzakelijke bevoorrading. Het gaat dus om het weren van doorgaand verkeer in plaats van faciliteren snel dwars door de stad te rijden van Noord naar Zuid, of West en Oost en vice versa. Alleen het hoogst noodzakelijke verkeer in de stad en efficiënt, dus niet iedere bezorging prompt, maar via Hubs bijvoorbeeld.

### Snelheid

Op voorspraak van bewoners heeft de politiek onlangs twee moties aangenomen die impact gaan opleveren om zowel de Weesperstraat eindelijk enkelbaans te maken en de Valkenburgerstraat gelijkvloers te laten aansluiten met de Prins Hendrikkade. Dat gaat dus om de beëindiging corridor-plus-status Weesperstraat en afwaardering van deze verbinding tot stadsstraat en Valkenburgerstraat en Kattenburgerstraat afwaarderen en herinrichten als stadsstraat. Maar dit soort ingrepen gaan niet snel genoeg om meteen impact te hebben op de luchtkwaliteit. En die snelheid is vereist conform de rechter.

Wij wijzen u op onze bijlage 3 het Parool van zaterdag 5 mei 2018. Daaruit blijkt dat de huidige aanpak van Amsterdam op logistiek gebied veel beter, efficiënter en gemakkelijker kan. Slimmer dus.

"Intelligente toegang verlenen. Er hoeft geen hek om de stad; met moderne camera's is het niet ingewikkeld om een systeem te creëren dat is afgestemd op de behoeften en de beperkingen van Amsterdam."

In het stuk komen maatregelen langs, waarvan sommigen snel (desnoods via een pilot) te realiseren zijn:

- Laad- en losverkeer reguleren (wanneer vracht- en bestelauto's wel de stad in mogen en wanneer niet).
- Bezoekers die voor hun werk of privé in de stad moeten zijn; quota afspreken:

- Handhaving met kentekencamera's (zoals in Delft). Simpel via internet een tijdelijke ontheffing aanvragen. "Dan kom je dicht bij een situatie die in Amsterdam wenselijk is: autoluw, waarbij de gemeente flexibel toegang kan geven aan mensen die het nodig hebben."
- Dynamisch verkeersmanagement gebaseerd op sensoren, die auto's ook heel gedoseerd toegang verlenen tot de stad. Groter denken bij inzetten van verkeerslichten in een netwerk, door met elkaar te laten communiceren en niet alleen in verband met een bepaald kruispunt, maar vooral in verband met een hele route of een heel gebied. "Dan is er inderdaad de kans dat er nog steeds verkeer stilstaat, maar dan staat het in elk geval niet midden in de stad stil."
- Minder asfalt, minder parkeerplaatsen. Dat levert vanzelf een reductie op van het aantal auto's, ze verdampen als het ware. "Mensen zijn slim en kiezen alternatieven. Dit blijkt ook uit metingen uit binnen- en buitenland".
- Fietsstraten verder uitrollen: auto te gast.
- Minder ruimte voor auto's in de stad. Ook de drukke straten geheel autovrij maken al was het maar een keer per maand (zoals in Parijs de Champs-Élysées). Resultaten Parijs: "De eerste cijfers waren spectaculair: van de 2600 auto's die voorheen per uur gebruikmaakten van de doorgaande weg langs de rivier, was de helft simpelweg verdwenen. Alternatieve routes kregen extra verkeer te verstouwen, maar de toename bleef beperkt tot 1300 auto's per uur (hetgeen weer haaks staat op de uitspraak van 7 september 2017)."
- Pak de meest vervuilende auto's aan (Oslo: over twee jaar worden alleen elektrische auto's toegelaten).
- Investeer veel meer in openbaar vervoer, ook kleinschalig.
- Meer fietspaden, of wijs meer straten aan waar alleen mag worden gefietst.
- Afsluiten verkeersaders, zoals in Brussel de Anspachlaan sinds 2015, vanwege vooral gezondheidsargumenten: luchtvervuiling, lawaai en stress veroorzaakt door de auto.

Bewust kiezen wij niet voor de in het artikel genoemde aanpak in Barcelona (de negen huizenblokken, die bij elkaar Superblokken worden genoemd), omdat de omliggende wegen rond die Superblokken ongemoeid gelaten worden (vergelijkbaar met het plan Litjens). Dat uitgangspunt ondersteunt de rechter niet.

Het lijkt ons beter als het nieuwe college in Amsterdam in samenspraak met bewoners met de aanpak van de knelpuntstaten voortvarend aan de slag gaat. Zodat ook draagvlak ontstaat voor de "draconische" ingrepen. Zodat de gemeente u echte input levert om wel de knelpunten op te lossen en dan meteen volgens de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) normen. Die normen zijn een stuk gezonder!

#### *Doorrekening maatregelen*

In de tweede plaats constateren wij dat de effecten van de maatregelen in het NSL 2018 in het geheel niet zijn doorgerekend. Niet per maatregel, maar ook niet als totaal maatregelenpakket. Zonder doorrekening is het voor ons onmogelijk te beoordelen of de maatregelen in het aangepaste NSL daadwerkelijk het effect hebben dat de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof niet (verder) worden overschreden dan wel dreigen te worden overschreden. Daarnaast is onduidelijk op welke termijn de grenswaarden worden behaald.

Wij constateren verder dat artikel 8 van Bijlage XV van de Europese Richtlijn wel degelijk gegevens eist per knelpunt: een analyse, maatregelen en er dient te worden aangegeven wanneer de grenswaarden niet meer worden overschreden. Het gevolg is dat het voorliggend concept kabinets-



besluit inzake de aanpassing van het NSL 2018 niet de rol vervult van een luchtkwaliteitsplan zoals voorgeschreven in de Europese Richtlijn.

#### *Rijksmaatregelen*

Het NSL 2018 geeft op pagina 27 aan dat "Om de resterende overschrijdingen aan te pakken zijn lokale maatregelen meestal het effectiefst, waar mogelijk ondersteund door maatregelen van het Rijk die deze lokale maatregelen *versterken en versnellen*."

Het is dan ook volstrekt onbegrijpelijk dat het Rijk blijft investeren in asfalt, nog steeds geen kilometerprijs heeft ingevoerd en dat het terugdraaien van de 130 kilometer per uur maatregel achterwege blijft. Hiermee mist het Rijk belangrijke maatregelen om luchtvervuiling te doen afnemen - niet alleen op de huidige knelpunten, maar overal - waardoor het makkelijker is om met lokale, gemeentelijke maatregelen de luchtkwaliteit aan de norm te laten voldoen.

#### **Tot slot**

Zoals gezegd zijn de grenswaarden waarover het hier gaat in het leven geroepen ter bescherming van de gezondheid van de burgers in Europa. Die normen zijn al een politiek compromis, want in de ogen van de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie)<sup>3</sup> en de Gezondheidsraad<sup>4</sup> zijn deze normen nog veel te ruim.

Wij constateren dat het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid en het NSL tot nu toe niet tot het gewenste en vereiste resultaat hebben geleid. Het is vanuit die constatering en in de context van de bescherming van de gezondheid van de burger onbegrijpelijk dat u het voornemen heeft om het NSL op deze wijze aan te passen en na te laten maatregelen op te nemen die aantoonbaar garanderen dat de overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof voorgoed tot het verleden behoren.

Wij verzoeken u de effecten per maatregel zoals opgenomen in het NSL 2018 te laten doorrekenen, en na publicatie daarvan ons een termijn te geven waarbinnen wij – indien daartoe aanleiding is - onze zienswijze kunnen aanvullen.

Hoogachtend,

w.g.

het bestuur van Wijkcentrum d'Oude stad

#### Bijlagen:

1. NRC van 5 mei 2018: de smerigste plekken van Amsterdam
2. Het Parool 3 mei 2018: Amsterdam wil tolheffing voor auto's in het centrum
3. Het Parool 5 mei 2018: Slim de auto uit de stad bonjourn

<sup>3</sup> WHO air quality guidelines, update 2005

<sup>4</sup> Advies Gezondheidsraad, 'Gezondheidswinst door schonere lucht', 23 januari 2018, zie [https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst\\_door\\_schonere\\_lucht\\_0.pdf](https://www.gezondheidsraad.nl/sites/default/files/grpublication/gezondheidswinst_door_schonere_lucht_0.pdf).