



Aan het College van B&W

via: het Internet formulier

Amsterdam, 19 november 2019

Betreft: Zienswijze Agenda Touringcar 2020-2025

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Hierbij treft u onze reactie op de Agenda Touringcar 2020-2025 versie oktober 2019. Deze Agenda Touringcar zet stappen in de goede richting naar een verstandiger gebruik van de openbare ruimte door het verkeer van touringcars te beperken.

Echter, de voornaamste kritiek op de Agenda Autoluw is uw stellingname waar het gaat om de Marnixkade-Stadhouderskade-Nassaukade en Weesperstraat-Valkenburgerstraat. Zolang deze straten hoofdnet auto blijven, blijven ze onleefbaar. Zolang u onrechtmatig het verkeerskundige argument van bereikbaarheid de voorkeur geeft boven het argument van de gezondheid, sterven bewoners daar maanden eerder dan andere Amsterdammers. Uw eigen woorden!

Vaag

De Agenda Touringcar blijft daarnaast erg vaag omdat er verwezen wordt naar andere agenda's, waar de inspraak soms nog moet worden opgestart, laat staan wat nu daadwerkelijk geregeld gaat worden. Wij herinneren u aan de uitspraken van de Wethouder Dijkema, dat plannen voor de slechte luchtkwaliteit op de knelpuntlocaties in het Schone Luchtplan zouden worden aangepakt. En toen dat toch niet zo bleek het dan wel in agenda Autoluw zou worden geregeld. En nu het daar ook niet in staat die knelpuntlocaties het moeten doen met Troostgroen van een vage toezegging als Knowledge Mile park, maar geen één auto minder door die knelpuntstraten gaat rijden.

Zeker wanneer u verwijst naar het visiestuk Actieplan Schone Lucht 2030 is het nodig ook eens met actie te beginnen. Het college zal dan toch eens moeten stoppen met het faciliteren en dus starten met het verbieden vervuilende touringcarbussen het centrum. Dit is dan het juiste moment om te kiezen voor totale uitbanning.

Juist wel geheel verbieden

U wijkt af van het eerder ingezette plan de touringcars geheel te verbieden (pagina 20). U wijst zelfs naar 'n verkeerskundig onderzoek waaruit zou blijken dat het volledig weren van touringcars binnen de A10 zal leiden tot een vervanging van de ritten door kleinere (taxi)bussen, taxiritten,

minibusjes en een toenemende piekdruk in het openbaar vervoer. Dat argument gaat niet op nu u zelf al aan geeft: “Doordat touringcars alleen op een beperkt aantal routes worden toegestaan in het centrum, wordt de mogelijkheid voor deur-tot-deurvervoer voor groepen in grote touringcars binnen de S100 beperkt”. Ergo touringcars geheel verbieden in het centrum zal dan ook niet veel (meer) uitmaken en staat het geheel verbieden van touringcars in de stad dus niets in de weg. Zie ook uw eigen opmerkingen op pagina 20 over de verkeerskundige impact.

Juist daar waar de luchtkwaliteit niet best is, staat u nu touringcars toe; op de kwetsbare hoofdstraten (zie pagina 14 laatste blok: Een maximaal touringcarluw centrum (met uitzondering van de S100, Weesperstraat-Valkenburgerstraat en de zuidelijke IJ-oever) in 2022). Sterker u wenst de Touringscatrs te concentreren op de Hoofdroutes (bladzijde 15 in het midden).

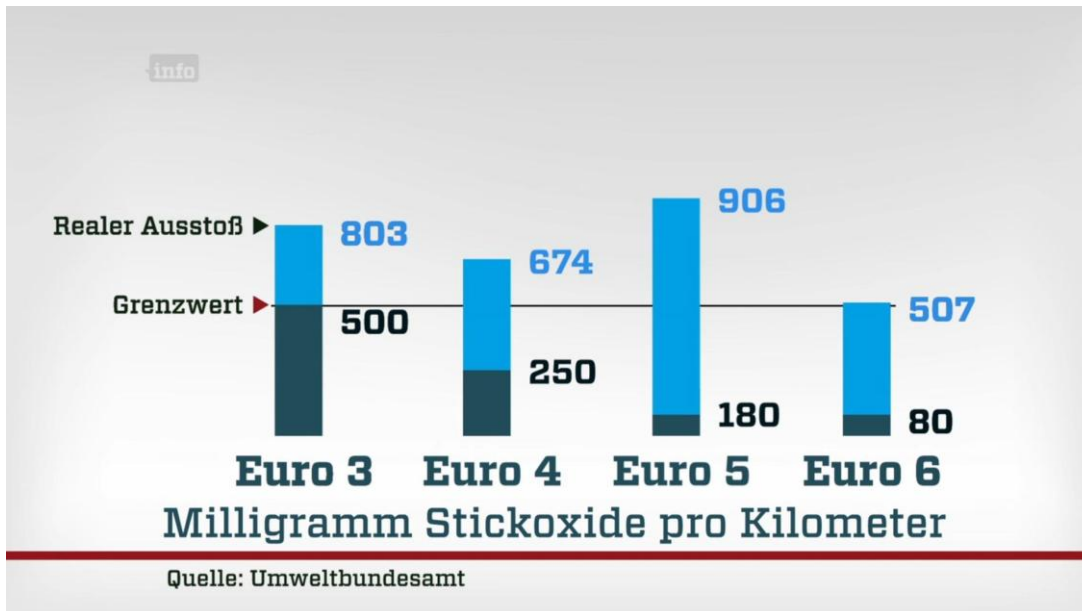
Die uitzonderingen zijn nergens voor nodig. Het zijn juist de straten waarvan u in de NSL rapportage 2017 aangeeft dat deze (voor het eerst officieel) boven de Europese grenswaarde komen (de GGD gaf dat al jaren geleden aan met hun palmesbuismetingen, die stevast boven de Europese graanswaarden scoorden). Zie daarvoor de brief van Wethouder Dijkma van 9 juni 2018: <https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/6760881/1/09012f9782547b7d>

Voor de goede orde: Straten boven de Europese grenswaarde zijn: de Prins Hendrikkade, Foeliestraat, Valkenburgerstraat, Mr. Visserplein, Jonas Daniel Meijerplein, Weesperstraat, Wibautstraat, de Stadhouderskade, de Nassaukade, Overtoom, alsmede Europaplein, Jan van Galenstraat, de Ruijterkade, Haarlemmerweg, 2e Hugo de Grootstraat, Damrak, Amstelveenseweg en de A10.

Het is onaanvaardbaar om deze straten zwaarder te belasten. U moet juist in die zwaar belaste straten maatregelen nemen, om op korte termijn (binnen 6 maanden!) de luchtkwaliteit te verbeteren. Uw voornemen nu staat daar dus haaks op. Het is in strijd met de Europese regelgeving, waar u als lagere overheid rechtstreeks aan gebonden bent. Het is ook in strijd met hetgeen de rechter al op 7 september 2017 heeft vastgesteld, namelijk dat u een inspanningsverplichting heeft om de luchtkwaliteit op die knelpuntlocaties snel te verbeteren. Dus de luchtkwaliteit VERBETEREN in straten die boven de Europese grenswaarde voor (NO2) zitten ([ECLI:NL:RBDHA:2017:10171](https://ecli.nl/RBDHA:2017:10171)).

Daarom zijn wij ook tegen het halteren en / of parkeren op de hoofdroutes, want juist in die meest vervuilde straten is het zeer vervuilende verkeer niet gewenst. Niet alleen vanwege de stationair draaiende motoren, maar ook vooral vanwege het draaiend houden van de airco's op die bussen, die zich aan geen enkele emissiestandaard (Euronorm classe) hoeven te houden.

Wij wijzen u daarnaast op de reële uitstoot van dieselveertuigen ingedeeld per Euronorm, die ver boven de voorgeschreven grenswaardes uitkomen. Reden te meer om alle diesels niet toe te staan. Te beginnen met de touringcars. Zie het onderstaande plaatje.



Bron: <https://www.zdf.de/dokumentation/zdfinfo-doku/ausgedieselt-autofahrer-zahlen-die-zeche-102.html>

Stuitend is dan ook het argument dat het gewicht van de touringcars leidt tot (meteen) ingrijpen op “kwetsbare” kades, terwijl u kwetsbare burgers niet beschermt tegen de slechte luchtkwaliteit op de toch al zwaar belaste hoofdwegen.

OV

U vergeet gewoon het bestaande metronet dat notabene in de buurt ligt van de Valkenburgerstraat en de Wibaut-as (de Oostlijn) en de nieuwe NoordZuidlijn (vanaf de ring A10 Noord naar A10 Zuid (en verder). Onnodig dus door die buurten touringcars te laten rijden. De meeste culturele instellingen binnen de S100 liggen in de buurt van goed Openbaar Vervoer, het is dus niet nodig om de Hoofdroutes vdoor touringcars open te stellen, zoals u stelt op pagina 20 onderaan in het midden, omdat daar de culturele instellingen liggen.

Touringcaroverleg

Ten tijde van het stadsdeelbestuur met Boudewijn Oranje en Jeanine van Pinxteren was er een “Touringcaroverleg” waarin bewoners met touringcarondernemers en culturele instellingen in gesprek waren over de touringcarproblematiek. Dat had een belangrijke functie en sterkte het begrip tussen bewoners en touringcarondernemers.

Dat overleg heeft ook iets positief opgeleverd, ondermeer dankzij grondig werk van Guido Frankfurter met zijn stewardspilot. Totdat wethouder Litjens met een nieuw plan alles overhoop gooide met het Touringcartransitieplan. In dit Touringcaroverleg werd namelijk op dat moment gewerkt aan een plan om ALLE touringcars buiten de S100 te houden. Dit plan werd door alle partijen ondersteund. U kiest nu niet voor die mogelijkheid, terwijl de ondernemers en bewoners daarvoor draagvlak hebben gecreëerd.

Wij zien dit touringcaroverleg dus graag terug, of zien een uitnodiging tegemoet voor een bestaand “overleg”.

Ontheffen?

Daarnaast is een de ontheffingsmogelijkheid tegenstrijdig. Wellicht heeft u nu al inzicht wie die ontheffingen gaan aanvragen (en gaan krijgen) en waarom dan wel, gelet op het bovenstaande. Afspraken maken daarover is uit den boze.

Niets

Het touringcarplan kan dus beter. Alle touringcars uit het kwetsbare centrum. Niets dus. Ten behoeve van de bewoners.

Namens Wijkcentrum d'Oude Stadt

w.g.

het Bestuur