

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
Postbus 95089
1090 HB AMSTERDAM



faxnummer 088 269 72 07
locatie A4H
e-mail mpinckaers@anwb.nl

onderwerp Zienswijze ANWB inzake voorgenomen plannen "Voorrang voor een Gezonde Stad"

datum 18 maart 2008

Geachte heer/mevrouw,

Met zorg hebben we het ontwerpplan "Voorrang voor een gezonde stad" van 21 februari 2008 bestudeerd.

Aanleiding hiervoor is dat ANWB-leden, waaronder leden in Amsterdam, groot belang hechten aan een goede luchtkwaliteit. Vanuit dit perspectief hebben we begrip voor de intentie van het plan en het zoeken naar oplossingen voor de huidige problemen binnen de gemeente. Luchtkwaliteit en de aanpak daarvan is echter ook een zorg die elders in het land speelt. Wenselijk is dat maatregelen en maatstaven voor normering zoveel mogelijk uniform zijn. Dit vergroot de begrijpelijkheid en geloofwaardigheid naar het publiek toe.

De maatstaven waarmee de ANWB naar het plan en de effecten heeft gekeken, omvatten naast 'leefbaarheid' ook 'bereikbaarheid' en 'betaalbaarheid van mobiliteit' voor inwoners, forensen en bezoekers. Daarnaast is ook gekeken naar de gevolgen voor verkeersveiligheid en keuzevrijheid voor het publiek.

Vanuit deze maatstaven is een zorgvuldige belangenafweging noodzakelijk, waarbij het een uitdaging vormt om de maatregelen zodanig te kiezen dat grote kansen worden benut en mogelijke schade wordt beperkt en goed verdedigbaar is.

Voorop willen we stellen dat de plannen kansrijke initiatieven bevatten om de luchtkwaliteit te verbeteren - zoals de voorgenomen verbetering van de fietsinfrastructuur, vergroting van dichtheid en frequentie van OV en de verhoging van de capaciteit van P+R-voorzieningen - , die wij van harte onderschrijven.



In deze zienswijze leggen we vooral de nadruk op de onderdelen van het plan en het proces van invoering, die heroverweging behoeven. De belangrijkste aanbevelingen betreffen:

1. Borg en integreer “Voorrang voor een gezonde stad” met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam, Actieplan Goederenvervoer en de plannen voor grootschalige nieuwbouw

Onduidelijk is hoe doelstellingen en maatregelen van de plannen zich tot elkaar verhouden.

1.1 Aanleiding voor het bredere Actieplan Luchtkwaliteit zijn de knelpuntlocaties waar teveel PM 10 en NO₂ zijn gemeten. Deze knelpunten worden in het Actieplan Luchtkwaliteit voorzien van specifiek gerichte locatiegebonden maatregelen. Onduidelijk is of en in welke mate de maatregelen in het actieplan “Voorrang voor een gezonde stad” een aanvullende of essentiële werking hebben naast of als onderdeel van de locatiegebonden maatregelen, tevens is de noodzaak voor de vergaande maatregelen voor de burgers uit onderliggend plan onduidelijk.

1.2 Het zou meer transparantie bieden en beter gemotiveerd zijn indien de maatregelen uit de plannen consistent en begrijpelijker op elkaar zouden worden afgestemd vóór definitieve besluitvorming rond het plan. Zo wordt in het actieplan Goederenvervoer voor dieselvrachtauto's Euronorm 2 als grenswaarde genomen voor beperkende maatregelen. Bij de milieuzones voor personenauto's wordt niet van de Euronorm uitgegaan maar van het bouwjaar of van de aanwezigheid van een roetfilter. Bij de milieudifferentiatie voor het metertarief en de milieudifferentiatie bij de parkeervergunning in onderliggend plan wordt wel weer de Euronorm gehanteerd. Ook de juridische constructies lijken niet parallel te lopen daar waar bij vrachtauto's met een ontheffingssysteem wordt gewerkt en bij personenauto's met een algeheel verbod naar bouwjaar.

1.3 Onduidelijk is welke taakstellingen gelden voor de maatregelen die buiten het wegverkeer worden genomen. Dit is van belang om beperkende maatregelen mogelijk gelijkmatig en evenwichtig te verdelen over de verschillende bronnen van emissies. Uit cijfers van het Milieu- en Natuur Planbureau blijkt de concentratie PM10 en NO_x in stedelijke gebieden als Amsterdam voor een groot deel bepaald te worden door een hoge achtergrondconcentratie waar lokaal verkeerspieken bovenop komen. Zo wordt de achtergrondconcentratie in Amsterdam mede bepaald door de zeescheepvaart. Deze sector wordt nauwelijks betrokken in de plannen. Gezien de acute situatie om maatregelen te nemen, is het moeilijk te rijmen dat vanuit deze sector niet aan de taakstelling wordt bijgedragen.

1.4 Voor de betrokken groep personen voor wie beperkingen gaan gelden zal meer uitleg nodig zijn, waarom enerzijds vergaande beperkingen gaan gelden voor automobilisten binnen de ring terwijl op betrekkelijk korte afstand grootschalige vernieuwing is gepland of plaatsvindt (zoals bij de visie Zuidas 2007) die voor extra bedrijvigheid en daarmee emissies zorgt.

2. Concretiseer en prioriteer alternatieve vervoersmogelijkheden en publiciteit

Het plan "Voorrang voor een gezonde stad" kenmerkt zich door concreetheid als het gaat om de keuze van de maatregelen en de fasering en inplanning van de maatregelen (naar jaar en kwartaal). Daar waar het om de stimulerende maatregelen voor gebruik van alternatief vervoer betreft ontbreekt deze fasering. Er moet in ieder geval worden gegarandeerd dat de betrokken vervoersalternatieven in gebruik zijn en de voorlichting en promotie daarover op grote schaal heeft plaats gevonden voordat de beperkende maatregelen komen te gelden.

3. Kies voor systematiek van tussentijdse evaluatie en optionele uitrol beperkingen

Indien de nieuwe, alternatieve mogelijkheden van vervoer succesvol zijn zullen deze op vrijwillige basis worden gebruikt. Daarmee zal een deel van het probleem van de luchtkwaliteit kunnen worden opgelost. Het verdient de voorkeur om de beperkende maatregelen afhankelijk van dit resultaat al dan niet en op maat uit te rollen.

4. Neem 'reistijd' mee bij openbaar vervoer

Ten aanzien van de mogelijkheden van het openbaar vervoer zou naast dichtheid van het netwerk en frequentiegrootte, ook naar acceptabele reistijd moeten worden gekeken. Zeker voor forensenverkeer uit de buurgemeenten die aangewezen zijn op busverbindingen, is de reistijd momenteel nog niet overal concurrerend met de reistijd per auto.

5. Kies een betere maatstaf dan bouwjaar personenauto's

Het is juist dat oudere personenauto's gemiddeld minder schoon zijn dan nieuwere auto's als het gaat om de emissies in verband met het gebruik (dus los van de emissies die bij productie, verschepping, verkoop en sloop vrij komen). Gezien de vergaande beperkende maatregelen van een verbod en het belang daarvan voor burgers, verdient het de voorkeur om per individuele auto te kijken naar emissies in plaats van uit te gaan van een gemiddelde. Een zuinige, oudere auto met katalysator of een auto van bouwjaar 1991 met een nieuwe, zuinige motor kan dan alsnog terecht worden toegelaten.

Het verdient bovendien de voorkeur om qua norm aan te sluiten bij normen die elders worden gesteld rond projecten ten behoeve van de luchtkwaliteit. Dit om te voorkomen dat auto's volgens de ene norm wel worden toegelaten en volgens de norm in een andere stad niet. Onze voorkeur is om bij de Euronormering aan te sluiten op de uitgangspunten die worden gehanteerd in andere Europese steden.

6. Zorg voor een goede regeling voor auto's waar een roetfilter niet te monteren is

Voor bepaalde dieselauto's is het technisch onmogelijk om een roetfilter te monteren. Deze groep wordt geen handelingsperspectief of compensatie geboden voor de schade-effecten die dreigen. Hiervoor vragen we een oplossing.

7. Zorg voor een regeling voor kwetsbare groepen

Er is een groep die door het verbod op oudere personenauto's extra hard wordt getroffen. Dat zijn mensen die geen nieuwe auto kunnen aanschaffen na de gedwongen verkoop van de oude auto en die slecht ter been zijn. Voor deze mensen zal speciaal naar betaalbare alternatieve vervoersmogelijkheden op maat moeten worden gekeken. Aandacht voor deze groep vinden we niet specifiek terug in het plan.

8. Speciale aandacht voor oldtimers en camperbusjes

Deze vervoermiddelen vallen veelal onder de categorie waarvoor de meest beperkende middelen van het plan gelden. Gezien het seizoensmatig en incidenteel gebruik ervan lopende een jaar, zouden deze groepen moeten worden uitgezonderd of van een meer proportionele maatregel moeten worden voorzien. Ook in de regeling van milieuzones in Duitse steden geldt voor deze vervoermiddelen een uitzonderingspositie.

9. Voorkom verplaatsing van vervuiling

Door het voorgenomen verbod op oudere auto's zullen deze auto's voor het grootste deel worden verplaatst naar buiten de ring of worden doorverkocht (de dagwaarde overschrijdt meestal de slooppremie waardoor doorverkoop lucratiever is). Deze auto's zullen elders - waaronder het gebied dat onder de reikwijdte van het Actieplan luchtkwaliteit Amsterdam valt - de lucht vervuilen.

10. Nieuwe voorzieningen niet ten koste van groen

Voor de nieuwe voorzieningen zoals uitbreiding van fiets- en P+R-voorzieningen is ruimte nodig. Vanuit het publiek wordt er veel waarde aan gehecht dat deze ruimte niet wordt geput uit de bestaande (en beperkt ervaren) groenvoorzieningen. Ondergrondse voorzieningen worden als mogelijke optie naar voren gebracht.

Conclusie:

Gelet op het vorenstaande, verzoek ik u met inachtneming van de hiervoor weergegeven zienswijze en de daarin vermelde belangen het actieplan “Vorrang voor een gezonde stad” op betrokken onderdelen aan te passen.

We vertrouwen erop dat onze zienswijze een rol zal spelen bij de definitieve besluitvorming.

Van de gemeente vernemen we graag alvast hoe de definitieve plannen juridisch worden geïmplementeerd. Indien onze zienswijze persoonlijke toelichting behoeft, zijn wij daar graag toe bereid

Met vriendelijke groet,

mr. G.H.N.L. van Woerkom