



Gemeente
Amsterdam

MAATREGELPAKKET SCHONE LUCHT VOOR AMSTERDAM

- op weg naar een uitstootvrij 2025 -

Amsterdam
Februari 2015

Gemeente Amsterdam - Ruimte en Duurzaamheid/Harry van Bergen – 06-46168111

LUCHTKWALITEIT: EEN AMBITIEUZE AANPAK

Waarom deze ambitieuze aanpak?

Amsterdam is een aantrekkelijke stad, waar het fijn is om te wonen, te ondernemen en te verblijven. Het verbeteren van de leefbaarheid van Amsterdam heeft de continue aandacht van het College, en daarom wordt er hard gewerkt aan schone en gezonde lucht voor alle Amsterdammers en voor alle bezoekers van de stad.

Wat gaan we doen?

In een leefbare stad is de lucht die je inademt gezond en is het fijn om buiten te zijn. Amsterdam zet daarom nu onomwonden en definitief koers naar zoveel mogelijk uitstootvrij vervoer in de stad in 2025. Iedere vervoersgroep heeft daarbij zijn eigen mogelijkheden en verantwoordelijkheden.

Hoe doen we dat?

Om dit te bereiken wordt er gezocht naar een zo breed mogelijke samenwerking voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Met ondernemers en vervoerders in de stad wordt gekeken naar de juiste aanpak van stimuleren en reguleren.

De technologische ontwikkelingen op het gebied van uitstootvrij vervoer gaan razendsnel. Ook inzichten over bijvoorbeeld slimme samenwerking op distributie en logistiek worden steeds breder gedeeld. In een stad die steeds intensiever wordt gebruikt biedt dit veel kansen tot slimmer en schoner vervoer. Ook daar zetten we daarom vol op in.

Iedereen die een vervuילend vervoersmiddel in de stad gebruikt, heeft de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan gezondere lucht. Samen maken we een breed pakket op schone lucht, met een waaier van maatregelen op maat.

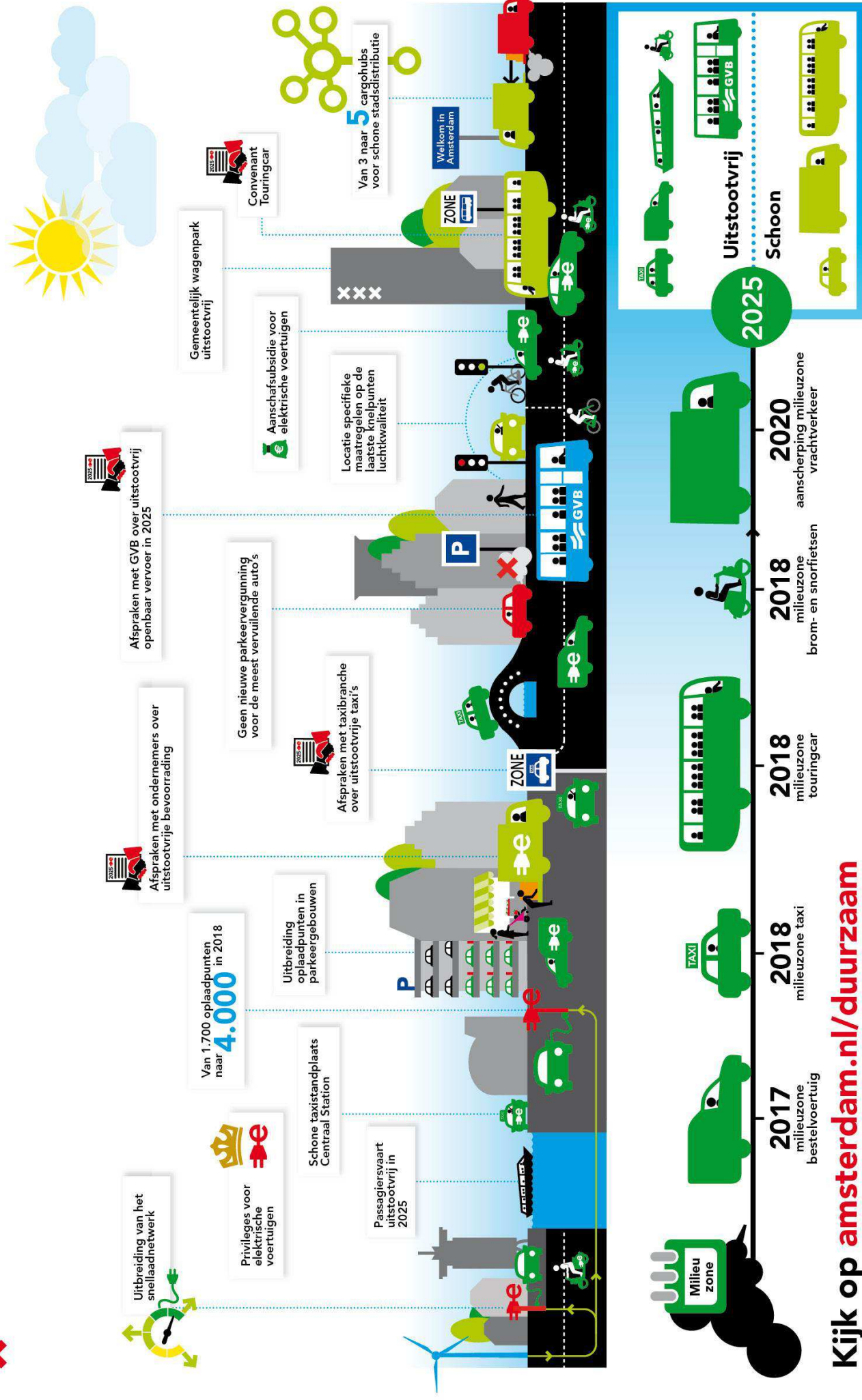
Dit betekent ook dat er Amsterdammers en ondernemers zijn die de komende jaren afstand zullen moeten doen van hun huidige bestelwagens, taxi of scooter, en in verband met de maatregelen rekening moeten houden bij het aanschaffen van een nieuw vervoersmiddel. Op individueel niveau kan de impact hiervan flink zijn. Daarom is er gekozen voor de geleidelijke invoering van de maatregelen - gespreid over de tijd, in afstemming met belanghebbenden uit het bedrijfsleven en in het geval van scooters wordt er gekeken naar passende ontheffingen. Maar tegelijkertijd vragen we iedereen bewust te zijn van de problematiek en soms vragen we ook een bijdrage, omdat de lucht ook voor iedereen schoon moet worden.

Amsterdam op weg naar een schoon en uitstootvrij 2025

De infographic op de volgende pagina geeft in een notendop weer de door Amsterdam gekozen strategie ten aanzien van het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het College vraagt van alle partijen en alle modaliteiten (dat wil zeggen, de verschillende vervoersvormen zoals vrachtwagens, personenauto's, scooters et cetera) een bijdrage. Het gemotoriseerde wegverkeer is in 2025 schoon (vrachtwagens, touringcars, personenauto's) of uitstootvrij (taxi's, bestelvoertuigen, brom- en snorfietsen). Met het GVB is afgesproken dat alle bussen in 2025 uitstootvrij zullen zijn. Ook de passagiersvaart zal in 2025 schoon en uitstootvrij zijn. Kortom, met alle genomen besluiten kiest het College nu definitief voor een schoon en uitstootvrij 2025. Meer informatie is te vinden in de tabel

Maatregelen Luchtkwaliteit (paragraaf 3), die een overzicht geeft van de stand van zaken ten aanzien van alle maatregelen luchtkwaliteit.

2016: Amsterdam kiest voor schone lucht



MAATREGELPAKKET SCHONE LUCHT VOOR AMSTERDAM

1. Doel en normen

Amsterdam is enorm ambitieus. Wij zijn de eerste stad in Nederland en Europa die de ambitie heeft vastgelegd van schoon vervoer en zero emissie in 2025. Om die ambitie in 2025 waar te maken neemt Amsterdam niet straks, maar nu al concrete maatregelen en zet op korte termijn belangrijke eerste stappen met subsidieregelingen, met de keuze voor geografisch omvangrijke milieuzones met strikte handhaving door kentekenscanners en met innovatie facilitering voor elektrisch vervoer (taxistandplaatsen, privileges zoals stoepparkeren, meest uitgebreide en meest gebruikte laadnetwerk).

Amsterdam voldoet aan de Europese normen voor luchtkwaliteit op enkele locaties na. Met het oog op de gezondheid kiest College er echter voor om niet te stoppen met het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar om door te gaan en te blijven werken aan verbetering van de luchtkwaliteit. In de Agenda Duurzaamheid¹ zijn hiervoor aanvullende doelstellingen voor luchtkwaliteit geformuleerd, doelstellingen die verder gaan dan de Europese normstelling. Het Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid en de bijbehorende maatregelen geven bovendien mede invulling aan het klimaatbeleid van de stad door het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen door het gemotoriseerde wegverkeer.

2. Maatregelen luchtkwaliteit: focus op alle doelgroepen en alle modaliteiten

Om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren moeten alle partijen een inspanning leveren. De gemeente Amsterdam heeft zelf al maatregelen voor de eigen organisatie doorgevoerd, waardoor ook het eigen wagenpark van de gemeente in 2025 schoon en uitstootvrij zal zijn. Maar ook van het bedrijfsleven (waarmee het voor het eerst gelukt is om duidelijke en concrete afspraken te maken in de vorm van convenanten) en van de Amsterdammers - via de maatregel Schoner Parkeren - wordt een bijdrage gevraagd. Met het GVB is afgesproken dat alle bussen in 2025 uitstootvrij zullen zijn.

De meeste Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit hebben een generiek karakter. Een belangrijk voordeel van generieke maatregelen is dat deze de luchtkwaliteit in de gehele stad verbeteren en dat alle Amsterdammers en alle bezoekers van de stad van die verbetering profiteren. Tegelijkertijd helpen de generieke maatregelen in belangrijke mate bij het efficiënt oplossen van de nog resterende knelpunten luchtkwaliteit. Deze knelpunten worden daarnaast ook aangepakt met locatie specifieke maatregelen (bijvoorbeeld doorstromingsmaatregelen langs de Stadhouderskade en straks de eerste uitstootvrije bussen juist op de routes met knelpuntlocaties te laten rijden).

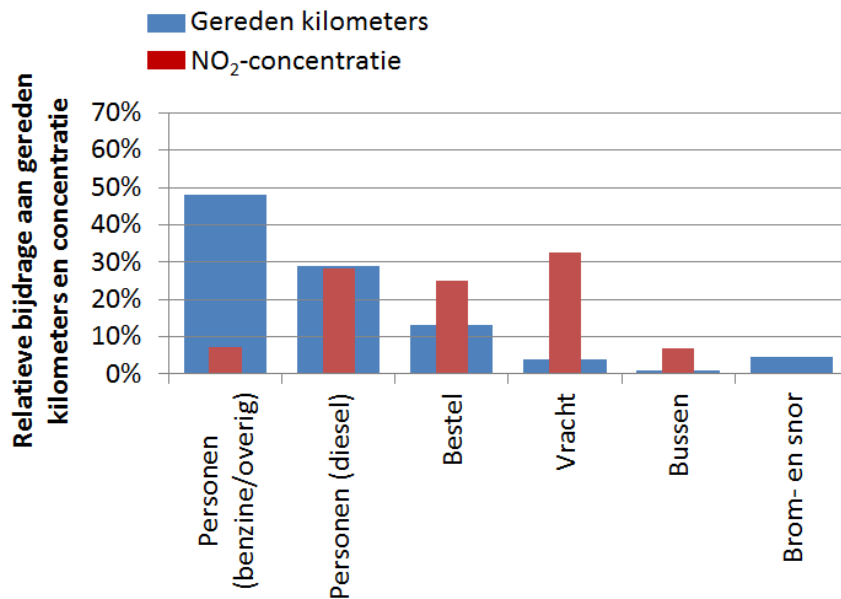
Naast deze maatregelen die de luchtkwaliteit in de hele stad verder verbeteren, zijn een aantal locatie specifieke maatregelen deels uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit².

Bij het Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid ligt de focus op de grotere vervuilers en de veelrijders, zoals het vrachtverkeer, bestelverkeer en taxi's. Per modaliteit lopen de uitstoot en het aantal gereden kilometers flink uiteen. Onderstaande vier figuren (die respectievelijk gaan over stikstofdioxide, fijn stof, roet en koolwaterstoffen) laten per modaliteit telkens de relatieve bijdrages zien aan de concentraties van een aantal schadelijke stoffen en de gereden kilometers van de desbetreffende modaliteit. Het gaat daarbij om personenauto's (onderscheiden naar benzine en

¹ Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 11 maart 2015.

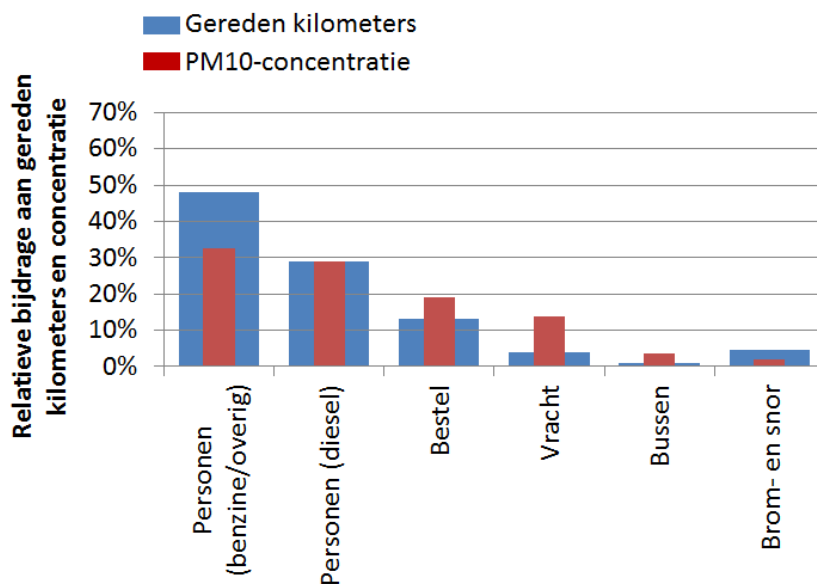
² Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 30 september 2015.

diesel, inclusief taxi's), bestelverkeer, vrachtverkeer, bussen (inclusief touringcars) en brom- en snorfietsen.



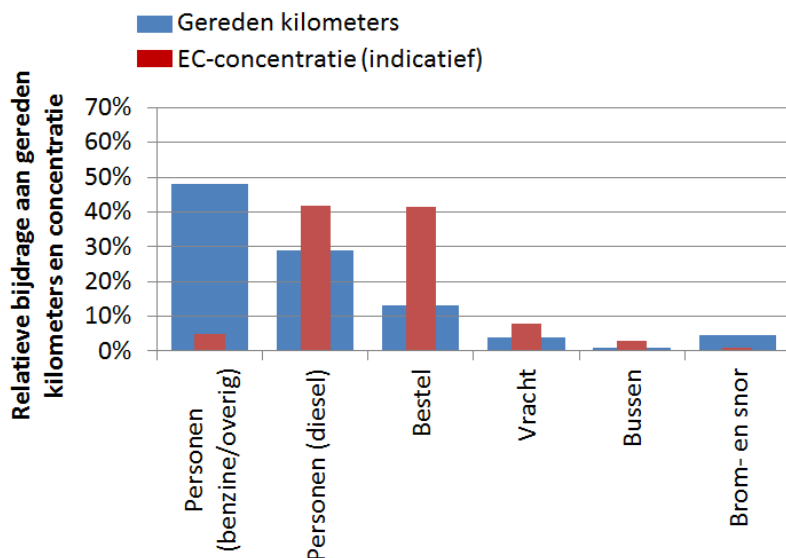
Figuur 1 (bron TNO; gebaseerd op Amsterdamse wagenparkscan 2013)

De eerste figuur heeft betrekking op de concentraties stikstofdioxide (NO₂). Amsterdam voldoet nog niet overal aan de Europese normen die gelden voor stikstofdioxide. Opvallend is dat zware voertuigen relatief weinig kilometers rijden maar wel veel bijdragen aan de NO₂ concentraties. Andersom geldt dat (benzine) personenauto's juist veel kilometers rijden maar relatief weinig NO₂ uitstoten.



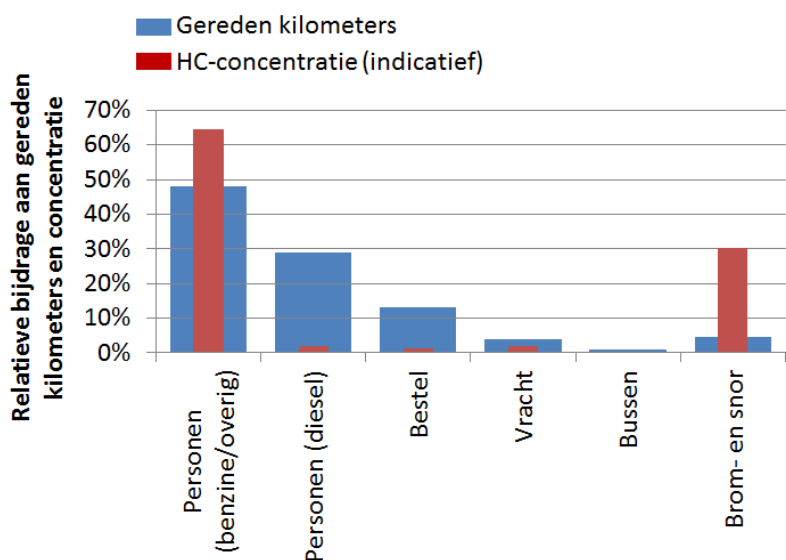
Figuur 2 (bron TNO; gebaseerd op Amsterdamse wagenparkscan 2013)

De tweede figuur heeft betrekking op de concentraties fijn stof (PM₁₀), inclusief deeltjes uit slijtage van banden en remmen. Amsterdam voldoet overal aan de Europese normen die hiervoor gelden. Opvallend is dat zware voertuigen weinig kilometers rijden maar aanzienlijk bijdragen aan de PM₁₀ concentraties. Ten opzichte van personenauto's die op benzine rijden stoten personenauto's die op diesel rijden ook veel PM₁₀ uit.



Figuur 3 (bron TNO; gebaseerd op Amsterdamse wagenparkscan 2013)

De derde figuur heeft betrekking op de concentraties roet (EC staat voor elementair koolstof). Hiervoor gelden geen Europese normen, maar roet is wel een belangrijke indicator vanuit het oogpunt van de volksgezondheid. Daarom zijn in de Agenda Duurzaamheid voor roet aparte doelstellingen geformuleerd. Nog meer dan bij PM₁₀ valt bij roet op dat personenauto's die op diesel rijden een grotere bijdrage leveren aan de roetconcentraties uitstoten dan personenauto's die op benzine rijden. Verder valt op dat bestelvoertuigen relatief veel roet uitstoten.



Figuur 4 (bron TNO; gebaseerd op Amsterdamse wagenparkscan 2013)

De vierde figuur heeft betrekking op koolwaterstoffen (HC). Ook hiervoor geen Europese normen, maar ook koolwaterstoffen zijn zeer schadelijk voor de volksgezondheid. Het meest opvallend is dat brom- en snorfietzen relatief erg veel koolwaterstoffen uitstoten, terwijl zij slechts klein deel uitmaken van het totale gemotoriseerde wegverkeer.

3. Overzicht maatregelen luchtkwaliteit: stand van zaken met betrekking tot de uitvoering

Bij de maatregelen luchtkwaliteit kan een onderscheid worden gemaakt tussen (a) stimulerende maatregelen (subsidieregelingen en dergelijke), (b) faciliterende maatregelen (bijvoorbeeld privilegebeleid ten aanzien van schone taxi's die voorrang krijgen bij de taxistandplaats op het Centraal Station) en (c) regulerende maatregelen (zoals milieuzones). Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle reeds door Amsterdam genomen maatregelen, maatregelen die in uitvoering zijn en alle nog te nemen maatregelen.

TABEL MAATREGELEN LUCHTKWALITEIT

Legenda		
Uitgevoerd	In uitvoering	Staat in de planning (om te worden uitgevoerd)

Maatregel	Faciliteren	Stimuleren	Reguleren	Toelichting
Amsterdam Elektrisch				
Uitbreiding oplaadinfra elektrisch vervoer openbare ruimte	- Er zijn nu 1700 laadpunten openbare ruimte gerealiseerd; - Er worden 4000 laadpunten vraag gestuurd aangelegd in 2018.			- Aanbesteding openbare laadpunten afgerond, contract voor 7 jaar en 4000 laadpunten, plaatsing, beheer en exploitatie; - Plaatsing voor alle EV rijders zonder eigen parkeermogelijkheid; - Trend is: toenemende vraag naar laadpunten (maandelijks > 2 miljoen schone kilometer geladen in > 40.000 laadsessies); - Eerste koppeling met lokale duurzame energie is gemaakt door uitsluitend gebruik energie windmolens Westelijk Havengebied; - Innovatie op duurzame energie en het slim balanceren van energie; - Vraag en aanbod staat in het nieuwe contract centraal. Data-analyse in samenwerking met HvA biedt inzicht en simulatiemogelijkheden.
Uitbreiding oplaadinfra elektrisch vervoer parkeergarages	Onderzoek en start realisatie oplaadpunten in Parkeergebouwen Amsterdam.			Aanvulling op parkeren en laden op straat, passend in Parkeerplan Amsterdam.
Uitbreiding oplaadinfra elektrisch vervoer privaat terrein	Subsidieregeling oplaadpunten voor EV-rijders met eigen terrein of semi-openbare ruimte.			Subsidieregeling afgerond. In totaal voor ruim 600 oplaadpunten subsidie verleend.

Snellaadstrategie elektrisch vervoer	Onderzoek en aanleg snellaadpunten t.b.v. veelrijders in Amsterdam.			Parallel aan de uitrol van de zes snelladers (zie ook taxi's) worden in Q1 2016 de mogelijkheden voor uitbreiding snellaadpunten/hubs onderzocht. Het onderzoek richt zich o.a. op de beschikbaarheid van locaties, benodigde aanpassingen (fysiek, dan wel juridisch), de manier waarop dit kan worden uitgeven en de tijd die nodig is om deze locaties te realiseren.
Kennisdeling (internationaal) en innovatie	Data verzamelen, -analyse, en toepassing t.b.v. slimme, duurzame oplaadinfra.			Amsterdam is koploper elektrisch vervoer op gebied van laden, koppeling met lokale opwek en aantallen voertuigen. Samenwerking met de Hoge School van Amsterdam (onderzoekers, promovendi en +/- 30 studenten) op het gebied van data analyse geeft inzicht in gebruik en biedt mogelijkheden voor efficiënte uitrol, koppeling duurzame opwek en balanceren van vraag en aanbod energie. Samenwerking en afstemming met G4, Nationaal kennisplatform laadinfra en netbeheerder. Nominatie Eurocities award, RAAK-pro programma.
Convenanten veelrijders + rondvaart				
Convenant GVB		1 mln. euro gereserveerd, 8 mln. van Rijk toegezegd gekregen voor uitstootvrije bussen.		Convenant: uitstootvrij in 2025.
Convenant Bestel	Maatregelpakket Bedrijfsleven			Maatregelpakket uitgevoerd door bedrijfsleven; bestaande uit 10 maatregelen om goederenvervoer in de stad slimmer en schoner te maken.
	Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek			Ondertekening landelijke Green Deal. Faciliteren van lokale "living labs" gericht op schoner vervoer; onderschrijven van ambitie om in 2025 zero emissie stadslogistiek te hebben.
Convenant Taxi		Subsidie voor uitstootvrije taxi's		Onderdeel van de subsidieregeling elektrische voertuigen.
	Schone taxistandplaats CS			Voor de taxistandplaats Centraal Station zijn verschoningsafspraken al tot stand gekomen. Voorrang schone taxi's per 2015. Volledig schoon 2018. Uitstootvrij in 2021.
	PvA verschoning overige standplaatsen			Op te stellen in 2016. Alle taxistandplaatsen worden uitstootvrij richting 2025.
	Opladen elektrische taxi's			Aanbesteding 6 snelladers voor taxi's afgerond. Plaatsing begin 2016. Begin 2016 snellaadstrategie vooruitkijkend naar groei aantal taxi's.
	Ontheffing parkeerbelasting tijdens laden (pilot)			In voorbereiding. Wethouder verkeer en vervoer akkoord.

	Onderzoek gebruik doelgroepstroken			Het streven is om in 2016 een pilot uit te voeren waarbij voor de publieke (snel)laadpunten een ontheffing van parkeerbelasting geldt.
	Inkoop schoon taxivervoer			Gemeente Amsterdam wil uitstootvrij taxivervoer in gaan kopen. Dit is in voorbereiding.
Convenant Touringcar				Wordt op het moment uitgewerkt (verwacht Q1/Q2). Branche in principe positief.
Rondvaart				Passagiersvaart uitstootvrij in 2025 (conform Nota Varen)
Regulering modaliteiten				
Milieuzone Vrachtauto's			Vanaf 2008; minimaal Euro IV	
Milieuzone Bestelauto's			Per 1/1/2017: minimaal DET 2000	Onderdeel van convenanten, begin februari 2016 ter inspraak. DET = Datum Eerste Toelating.
Milieuzone Touringcars			Per 1/1/2018: minimaal DET 2005	Onderdeel van convenanten, begin februari 2016 ter inspraak. DET = Datum Eerste Toelating.
Milieuzone Taxi's			Per 1/1/2018: minimaal DET 1-9-2009	Onderdeel van convenanten, begin februari 2016 ter inspraak. DET = Datum Eerste Toelating.
Milieuzone Brom-/snorfiets			Per 1/1/2018: minimaal DET 2011	Begin februari 2016 ter inspraak. DET = Datum Eerste Toelating.
		Subsidieregeling Elektrische brom- en snorfietsen		Nader uit werken.
Schoner Parkeren - personenauto's			Beleidsvoornemen Schoner Parkeren	Instemmen met beleidsvoornemen vrijgave voor inspraak begin februari 2016. Verwachting parkeerverordening aangepast vanaf zomer 2016.
Overig				
Subsidies uitstootvrij vervoer		Nieuwe subsidieregeling elektrische voertuigen vastgesteld		De vorige regeling voor schone zakelijke veelrijders voertuigen is succesvol uitgevoerd in de periode 2012-2015. Met behulp van de Amsterdamse regeling zijn circa 400 taxi's, 400 bestelwagens, 25 vrachtwagens en 150 zakelijke personenauto's elektrisch gaan rijden. Hiermee is Amsterdam de stad waar de meeste volledig elektrische voertuigen worden ingezet in personen- en goederenvervoer. Nieuwe regeling alleen voor vol elektrisch en minimale inzet 24 maanden.

Cargohubs	Momenteel 3; opschalen naar minimaal 5.			Betreft overslagstations voor goederenvervoer. Is direct gekoppeld aan privileges elektrisch rijden, subsidieregeling elektrische vrachtauto's, faciliteren oplaadinfra en milieuzones.
Privileges Elektrische bestel- en vrachtauto's		RVV-ontheffing voor uitstootvrije bestel- en vrachtauto's		Nu pilot in Centrum; opschaling en uitbreiding volgt Q2 2016.
Uitwerking in parkeerprivileges		Parkeerprivileges voor ondernemers met uitstootvrije voertuigen gedurende de werkdag		Door invoering van privileges kan de groei van het aantal schone voertuigen worden versneld. Besluitvorming kan tegelijk plaatsvinden met invoering van "Schooner Parkeren".
Locatie specifieke maatregelen			Verbeteren doorstroming Stadhouderskade	Verbeteren doorstroming leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit. Eerste deel maatregel is uitgevoerd, deel ter hoogte van Leidseplein wordt nog uitgevoerd.
			Verbeteren doorstroming Prins Hendrikkade, Damrak	Verbeteren doorstroming leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit.
			Verbeteren doorstroming overtoom, valkenburgerstraat Jan Van Galenstraat, Haarlemmerweg	Verbeteren doorstroming leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit.
Eigen organisatie/Voorbeeldfunctie		Verschoningsplan veren		Veren zijn eigendom gemeente Amsterdam. In 2015 is door TNO onderzoek gedaan naar de verschoningsmogelijkheden. In Q1 2016 wordt op basis van dit rapport de verschoningsopties bestuurlijk voorgelegd. Bij akkoord is vervolgstap voor 2016 opstellen verschoningsplan veren.
		Inkoop gemeentelijke organisatie		Input/adviesfunctie bij inkoopprocessen. Verhuizingen uitstootvrij ingekocht.
		Verschoning gemeentelijke wagenpark		In 2025 is het gemeentelijke wagenpark schoon en uitstootvrij.

4. Toelichting op de maatregelen

Het overzicht in de vorige paragraaf laat zien dat veel maatregelen zijn uitgevoerd, dat belangrijke maatregelen als het stimuleren van elektrisch vervoer in uitvoering zijn en dat nog een aantal andere belangrijke maatregelen luchtkwaliteit in de planning staan. Deze laatste categorie betreft de invoering van milieuzones (voor bestelvoertuigen, taxi's, touringcars en brom- en snorfietsen), invoering van de regeling Schoner Parkeren, ontwikkelen van een strategie en uitrol voor snellaadinfrastructuur en de aanschaf van schone uitstootvrije bussen door het GVB. Daarnaast blijft er sprake van een doorgaande inzet om de luchtkwaliteitsknelpunten aan te pakken met behulp van locatie specifieke maatregelen op maat. Zo is de inzet om de eerste tranche van schone uitstootvrije GVB bussen te laten rijden op wegen waar sprake is van knelpunten luchtkwaliteit.

Met het GVB is de afspraak gemaakt dat er in 2025 alleen nog maar uitstootvrije bussen in de stad rijden. De mogelijkheid voor uitstootvrije veren wordt onderzocht.

Milieuzones leiden ertoe dat de meest oude en vervuilende voertuigen de stad niet meer in komen. Sinds 2009 heeft Amsterdam een grote milieuzone voor vrachtwagens. Deze wordt in fases uitgebreid naar bestelvoertuigen, taxi's, touringcars en brom-/snorfietsen. De milieuzone voor bestelverkeer gaat in op 1 januari 2017 en de overige drie op 1 januari 2018.

De regeling Schoner Parkeren wordt nog dit jaar doorgevoerd: voor oude, vervuilende personenauto's worden geen parkeervergunningen meer afgegeven. Voor huidige vergunninghouders verandert er niets, en ook iedereen die momenteel op de wachtlijst staat krijgt gewoon een vergunning voor het betreffende voertuig. De nieuwe regels zullen gaan gelden voor nieuwe voertuigen en nieuwe inschrijvingen op de wachtlijsten. Huidige rechthebbenden worden dus niet getroffen door het gewijzigde beleid, maar bij toekomstige beslissingen zullen voertuigeigenaren rekening moeten houden met gewijzigde beleidskaders.

Recent onderzoek van TNO (Tail-pipe emissions and fuel consumption of standard and tampered mopeds; TNO 2013 R10232) bevestigt de vermoedens die ook uit eerdere onderzoeken zijn gebleken: brom- en snorfietsen stoten stoffen uit die schadelijk zijn voor de gezondheid, waaronder kankerverwekkende koolwaterstoffen (zie ook figuur 4). Bij een brom-/snorfiets is deze uitstoot liefst 10 tot 100 keer zo hoog als bij een personenauto. Brom-/snorfietsen dragen 10 keer zoveel bij aan de uitstoot van koolwaterstoffen in vergelijking met alle vracht- en bestelauto's in Amsterdam. Weggebruikers die vlak achter een brom-/snorfiets rijden of stilstaan voor het verkeerslicht, kunnen hoge concentraties van deze stoffen inademen. De GGD heeft bij metingen geconstateerd dat brom- en snorfietsen bijdragen aan hogere concentraties van ultra fijnstof.

Het programma elektrisch vervoer wordt voortvarend uitgevoerd. Amsterdam is op dit terrein koploper en zal dat de komende jaren ook blijven. De komende periode wordt de oplaadinfrastructuur flink uitgebreid, naar 4.000 laadpunten in 2018. Ook wordt onderzocht hoe de snellaadinfrastructuur kan worden uitgebreid.

Bij elektrisch vervoer ligt de focus op veelrijders (zoals taxi's en de transportsector) en op het faciliteren van al het elektrisch vervoer (iedereen met een elektrisch voertuig mag een verzoek doen tot uitbreiden van het netwerk). Het maken van een koppeling tussen het opwekken van duurzame energie en het oplaadnetwerk vormt de komende jaren een belangrijk aandachtspunt.

Voor de resterende luchtkwaliteitsknelpunten worden locatie specifieke maatregelen op maat genomen, zoals het verbeteren van de doorstroming. Deze zijn uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en deels zijn ze ook al uitgevoerd.

5. Monitoring luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Amsterdam wordt jaarlijks aan de hand van berekeningen en metingen in kaart gebracht. Als EU-lidstaat is Nederland daartoe verplicht.

Berekeningen van het RIVM (landelijke berekeningen die mede op basis van Amsterdamse input geschieden) en metingen van de GGD Amsterdam laten zien dat de laatste jaren de luchtkwaliteit in de stad geleidelijk aan verbetert. De metingen van de GGD staan online en zijn te vinden op <http://www.luchtmeetnet.nl/>.

Ook al is er sprake van een dalende trend van luchtverontreinigende concentraties, toch kent Amsterdam nog een aantal hardnekkige knelpunten. Alle reeds genomen maatregelen en nog te nemen maatregelen (zie paragrafen 3 en 4) moeten ertoe leiden dat ook deze laatste knelpunten nog tijdens deze Collegeperiode (2018) worden opgelost en dat tegelijkertijd de luchtkwaliteit in de gehele stad verder verbetert, want ook onder de EU-normen is, zoals eerder gezegd, sprake van schadelijke effecten op de volksgezondheid.