



Aan: Het College van B&W van Utrecht
p.a. Dienst Stadsontwikkeling
t.a.v. Harry Michels

“LEEFBAARHEID LUNETTEN STEEDS VERDER ONDER DRUK” Zienswijze Bewonersoverleg Lunetten (BOL) op het ALU 2008

Inleiding

De wijk Lunetten ligt ingeklemd tussen A12, A27, Waterlinieweg en het (goederen)spoor. Naast eventuele maatregelen van de gemeente staan de komende tijd de volgende veranderingen op stapel in en rondom Lunetten:

- Rijkswaterstaat is voornemens de A27 te verbreden;
- Er wordt een randstadspoor aangelegd;
- Het goederenvervoer per rail neemt Betuweroute-achtige proporties aan (groei goederenverkeer t/m 2020 van 400%).

Gezien de dagelijkse verkeersopstoppingen rondom Lunetten en de bijbehorende luchtvervuiling en geluidsoverlast moge duidelijk zijn dat wij als bewoners van Lunetten zeer geïnteresseerd in alle beleidsmaatregelen die van invloed zijn op de verkeersmobiliteit.

Om de burger te beschermen zijn er Europese richtlijnen en grenswaarden in het leven geroepen waaraan Nederland aan moet voldoen.

Gebleken is dat de luchtkwaliteit in Nederland en in het bijzonder de grote steden echter te vuil is. Omdat Nederland niet op tijd aan de normen kan voldoen gaat Nederland om uitstel vragen (derogatie) bij de Europese Unie. Hiervoor wordt, in samenwerking met o.a. de gemeente Utrecht, momenteel het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld zodat uitstel kan worden verkregen om aan de normen te voldoen. Het kromme van dit plan is dat hier ook de realisatie van grote infrastructurele zogenaamde ‘niet in betekenende mate’-werken in zijn verwerkt zodat deze toch kunnen doorgaan. Ook Utrecht heeft de realisatie van enkele infrastructurele projecten verwerkt in haar NSL. Gezien de impliciete belangenverstrengeling tussen milieu en economie hebben wij het NSL met argusogen bekeken.

Opmerkingen

Onze zienswijze is per paragraaf gespecificeerd in de bijlage.

Conclusies

Wij begrijpen dat de gemeente Utrecht het niet makkelijk heeft de verkeersproblemen en aanverwante zaken in de stad op te lossen. Veel wordt gedaan aan de vermindering van het autoverkeer door alternatieven te bieden. Desondanks zal het auto- en treinverkeer in en rondom de wijk blijven toenemen en zal de leefbaarheid steeds verder onder druk komen te staan.

Zo zal invoering van het sectorenmodel mogelijk tot 30% meer verkeer op Waterlinieweg en 54% meer verkeer op 't Goylaan leiden. En dat terwijl er al dagelijks files staan op de op- en afritten op de rotonde van de Waterlinieweg/'t Goylaan.

Bovendien leidt het sectorenmodel tot nieuwe knelpunten en neemt de totale luchtvervuiling netto toe. Daarbij tonen metingen uit de praktijk (zie bijlage **Toelichting en onderbouwing 6.8.4 Meten Luchtkwaliteit**) ook nog eens aan dat de luchtvervuiling in het ALU2008 wordt onderschat.

Alhoewel het een moedige stap is van de gemeente vrezen wij dat het sectorenmodel tekort schiet en vragen om een betere afweging van alternatieven zoals het tegenhouden van het verkeer aan de stadranden eventueel in combinatie met een sectorenmodel. Indien deze varianten goed worden uitgewerkt kan wellicht een volksraadpleging plaatsvinden.

Als bewonersoverleg kunnen wij dan ook niets anders doen dan bezwaar maken tegen de plannen van het ALU2008 welke zullen leiden tot verkeerstoename in en op de wegen van Lunetten. Reden om de noodklok te luiden en de gemeente, provincie en rijksoverheid te vragen om drastische maatregelen te nemen om de wijk leefbaar te houden. Drastischer dan de nu voorgestelde maatregelen in het ALU2008 en het NSL algemeen. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het overkappen van de snelwegen rondom Lunetten zoals recent voorgesteld in de media. (1)

Daarnaast willen wij graag inzicht in de effecten van de voorgestelde maatregelen op de gezondheid van de burgers.

Bewoners Overleg Lunetten
19 november 2008

BIJLAGE Zienswijze ALU2008 Bewonersoverleg Lunetten

Opmerkingen op het ALU2008 en de Toelichting en onderbouwing

1 Voorwoord¹

De twee kanten van het plan zijn het luchtaspect en het verkeersaspect. Ze zijn verweven, waardoor niet duidelijk is wat prioriteit krijgt. Het volg- en evaluatietraject van de, soms discutabele, aannames is slechts summier beschreven.

2.2 De ambities

Met het actieplan luchtkwaliteit wil de gemeente ook haar ambitie als groeiende stad waar maken. Deze ambitie brengt automatisch met zich mee dat de mobiliteit ook groeit. Er wordt niet duidelijk uitgelegd waar deze ambitie voor groei vandaan komt. Men zou er ook voor kunnen kiezen om de stad te laten krimpen of even groot te houden waardoor het makkelijker zal zijn het groeiende autoverkeer te beteugelen.

2.3.2 Groeiende automobilititeit en bereikbaarheid

Aangegeven wordt dat o.a. 't Goylaan en de Waterlinieweg de wegen met de grootste knelpunten zijn. Het ALU2008 geeft aan dat de 2 alternatieven, die bestudeerd zijn in het kader van het sectorenmodel, zullen leiden tot een toename van het autoverkeer op de genoemde wegen. Dat is toch in tegenspraak met het doel van het sectorenmodel?

3.4 Sectorenmodel

In het ALU2008 wordt uitgebreide aandacht besteed aan het sectorenmodel. Aangegeven wordt dat pas begin 2009 over invoering van dit model wordt beslist. Bij de onderbouwing van de keuze voor het sectorenmodel wordt het alternatief om het autoverkeer aan de rand van de stad tegen te houden afgedaan in een paar zinnen. Het tegenhouden van het verkeer aan de stadsranden zal volgens het ALU2008 leiden tot meer verkeersopstoppingen aan die stadsranden en daardoor leiden tot nieuwe knelpunten op het gebied van luchtverontreiniging. Een onderbouwing van deze stelling is nergens in het ALU2008 te vinden.

Met het sectorenmodel lijkt een lokale verbetering van de luchtkwaliteit vooral bereikt te worden door het bijdragende verkeer naar andere locaties te dwingen en de piekmissie van uitlaatgassen uit te smeren. Niet duidelijk is hoeveel inwoners daarvan hoeveel profijt hebben tegenover hoeveel inwoners hoeveel last.

Bovendien is het evident dat het sectorenmodel zal leiden tot omleidingen van het verkeer waardoor er in totaal meer autokilometers moeten worden gemaakt in de stad en er dus *meer* emissie van uitlaatgassen zal zijn.

Het tegenhouden van autoverkeer aan de stadsranden zal vanzelfsprekend leiden tot *minder* emissie van uitlaatgassen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat dit een betere oplossing is dan het sectorenmodel.

Daarbij moet wel voorkomen worden, dat zich "wilde" P+R locaties ontwikkelen. Station Lunetten zou een dergelijke plaats kunnen zijn: goed bereikbaar vanaf A12 en A27, ruime gratis parkeerplaats, korte reistijd naar Utrecht CS. Een watchdog-functie moet ingebouwd worden om dit effect tijdig te signaleren en effectieve kerende maatregelen moeten dan worden genomen. (zie ook paragraaf 6.4 van de Toelichting)

¹ De indeling is conform het ALU2008 (paragraafnummers en titels rood) en de toelichting (zwart)

Maar door invoering van dit alternatief zal volgens het ALU2008 de bereikbaarheid en de economische groei *sterk* onder druk komen te staan. Ook hiervoor wordt geen enkele onderbouwing gegeven, waardoor getwijfeld kan worden aan de juistheid van deze stelling. Tevens blijkt hieruit de politieke keuze dat bereikbaarheid en economische groei belangrijker zijn dan de gezondheid van de burgers en de leefbaarheid in de stad. De burgers van Utrecht hebben tot nog toe geen invloed gehad op deze belangrijke keuze tussen alternatieven. Wellicht is een referendum hier op zijn plaats.

Uitvoering verkeerssluizen (knippen)

Over de praktische uitvoering van de sluizen (knippen) wordt vrijwel niets vermeld. Toch is dit belangrijk: sluiten ze hermetisch af, of kunnen bussen, lokaal vrachtverkeer, etc. deze wel passeren? Zou men kiezen voor simpele busluizen, dan zou dit het gebruik van SUV's met hun grotere emissie bevorderen, daar deze de sluizen zo kunnen passeren. Anders zou een systeem met camerabewaking en uitgerust met ANR moeten worden toegepast. Met systemen met verzinkbare paaltjes heeft Utrecht al (slechte) ervaringen, zoals storingen en schadeclaims. Het plaatsen van een doorrijdverbodsbord is alleen een formele en theoretische mogelijkheid. ALU2008 zwijgt over de bereikbaarheid voor hulpdiensten als brandweer, ambulance en politie. Betekent dit dat brandweer- en ambulanceposten verplaatst moeten worden?

Gezondheidseffecten

De opvatting, zoals toegelicht door de GGD op een der bijeenkomsten, dat slechts de gemiddelde expositie over een jaar maatgevend is voor gezondheidseffecten, is onhoudbaar. Onderzoek heeft aangetoond, dat er een duidelijke correlatie is tussen de actuele partikelconcentratie en lichamelijke effecten op korte termijn. En niet alleen bij kinderen en ouderen. (2)

Wat de effecten op de gezondheid van de Lunettenaar zullen zijn wordt uit geen enkel plan duidelijk. Ook in het ALU2008 worden geen concrete gezondheidsaspecten genoemd. In welke mate de expositie per inwoner afneemt of toeneemt (of gelijk blijft) is niet vermeld; de vraag is of de kosten dit rechtvaardigen.

Verkeersmodel

Wij twijfelen erg aan de kwaliteit van de systematiek en de modellen zoals die worden gehanteerd in alle NSL-plannen van de overheid, inclusief het ALU2008:

1. Er zijn drie berekeningswijzen door elkaar gebruikt om de kaartjes te genereren. Voor de rijkswegen is (waarschijnlijk) VLW van Rijkswaterstaat gebruikt, voor de stedelijke wegen CAR II versie 6.1.1 en CAR II 7.0. Dit maakt de interpretatie voor bewoners zeer lastig;
2. Op alle kaarten voor fijnstof en stikstofdioxide (NO₂) van alle NSL-plannen van de overheid is te zien dat ook zonder de voorgestelde ALU-maatregelen de concentraties sterk zullen afnemen (2006 vs. 2010/15). Dit is gebaseerd op het feit dat de overheid van mening is dat de luchtkwaliteit de laatste jaren beter is geworden. Periodieke metingen van de luchtkwaliteit in Amsterdam door de GG&GD (3) hebben echter aangetoond dat de luchtkwaliteit de laatste jaren

helemaal niet is verbeterd, maar op zijn minst gelijk is gebleven. Dit wordt eveneens bevestigd door het RIVM (4). Dit betekent dat de kans groot is dat de maatregelen, voorgesteld in het ALU2008, wel eens onvoldoende kunnen zijn om aan de luchtkwaliteitseisen te voldoen. De verbeteringstrend is verwerkt in het gehanteerde CAR-model;

3. De kaarten zijn in wezen vooral emissiekaarten, geen expositiekaarten;
4. De stedelijke wegen zijn niet voorzien van een spreidingsprofiel (de lucht blijft beperkt tot de weg);
5. De spreidingsprofielen op de rijkswegen lijken uit te gaan van windstilte. Er is geen invloed van wind zichtbaar, terwijl bekend is dat klimatologische omstandigheden grote invloed hebben. Wind kan zorgen voor verdunning op de plaats van productie, maar ook voor extra belasting op benedenwindse locaties (lucht van de zuidelijke en westelijke wegen, soms ook oostelijke, wordt verplaatst naar Lunetten etc.);
6. De kaartjes vertonen vreemde artefacten. Zo is (voor stikstofdioxide) een vreemde rechte scheidslijn te zien aan de noordkant, terwijl er vierkante blokken voorkomen bij een overigens grotere resolutie;
7. Er is slechts voor een aantal stedelijke wegen een berekening uitgevoerd. De bijdrage van de andere wegen is verwaarloosd, maar dit is niet duidelijk beargumenteerd.

Aan de berekeningen en de gehanteerde uitgangspunten voor dit model zijn meer tekortkomingen geconstateerd. Hiervoor willen ook verwijzen naar de door ons gesteunde zienswijze van het Platform A27.

Toelichting en onderbouwing 6.8.4 Meten Luchtkwaliteit

Er komen drie vaste en één mobiel meetstation in de stad, waarmee de luchtkwaliteit kan worden getoetst. Wanneer en waar deze meetpunten komen is onbekend.

Tot nog toe ontbreken er metingen die het berekeningsmodel kunnen toetsen.

Momenteel zijn er wel een paar meetstations in Utrecht. Deze zijn echter niet bedoeld voor dergelijke toetsingen, maar voor het aanleveren van gegevens aan het RIVM voor hun CAR programma voor bepaalde typen straten.

De berekeningsmodellen maken het gelukkig wel alvast mogelijk meetresultaten van andere gemeentes te gebruiken om tot een oordeel te komen. De gemeente Groningen verzocht TNO een aantal metingen te verrichten om te zien hoe goed de modellen de luchtkwaliteit voorspelden (5). De resultaten daarvan waren:

Op vier plaatsen werd een fijnstofmeting uitgevoerd en vergeleken met de berekening. Alle vier de metingen vielen hoger uit, uiteenlopend van 14 % - 50 %.

Conclusie: *"De berekende fijnstof concentraties met zowel het CAR-model, als het (na een door Rijkswaterstaat op 5 juli 2008 uitgevoerde herziening) VLW-model zijn (een stuk) lager dan de TNO-metingen."*

Op tien plaatsen werd een stikstofdioxidemeting uitgevoerd en vergeleken met de berekening. Twee metingen gaven ongeveer hetzelfde resultaat als het model, drie metingen gaven een lager resultaat, van -23% - -13 %, en zes metingen gaven een hoger

resultaat dan het model, van +15 % - +40 %. Conclusie: "...d. Het CAR-model komt niet goed overeen met de gemeten NO2 concentraties...."

Deze resultaten zullen zonder meer overdraagbaar zijn op de Utrechtse situatie, waardoor de klassenindeling er waarschijnlijk heel wat slechter komt uit te zien. De werkelijke concentraties voor de verschillende straten staan niet in ALU2008, zodat dit niet nagerekend kon worden.

Het Bewonersoverleg verzoekt om metingen op korte termijn, zodat getoetst kan worden of de gehanteerde modellen voor het ALU2008 correct zijn. Zo kunnen, indien nodig, de beoogde maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zo spoedig mogelijk worden bijgestuurd.

3.6 Milieuzone (Toelichting en onderbouwing 6.8.2 Milieuzonering)

De uitbreiding van de huidige milieuzone tot een groter gebied is volgens een doorrekening van het totaalpakket aan maatregelen uit dit ALU2008 niet noodzakelijk. De doorrekening en/of resultaten daarvan ontbreken in het ALU2008.

Toelichting en onderbouwing 7.3 Geluidseffecten

Lunetten heeft niet alleen last van het geluid van de Waterlinieweg maar ook van de omringende snelwegen en het (goederen)spoor. De kans bestaat dat er overmatige geluidscumulatie optreedt in de wijk. Kan de totale geluidsbelasting vóór en ná invoering van het sectorenmodel in de wijk Lunetten worden aangegeven?

Toelichting en onderbouwing 7.4 Effecten op luchtkwaliteit

De geschatte toename van het verkeer op de Waterlinieweg levert een toename van de emissies op die een tendens tot verhoogde concentratie laten zien ruwweg ter hoogte van de lunetten. Het is dan ook onbegrijpelijk, dat juist op die plaats de "Gebiedsvisie de vier lunetten op de Houtense Vlakte" voorziet in verwijdering van vegetatie. Eerder zou moeten worden overgegaan tot verdichting en uitbreiding van die natuurlijke afscherming. (6)

Literatuurverwijzingen

1. http://www.ad.nl/utrecht/2740371/Tunnel_biedt_kans_voor_woonwijk.html
2. New England Journal of Medicine, Dec 6, 2007, vol. 357, nr. 23.
3. GGD Amsterdam Leefomgeving Luchtkwaliteit en Milieu en Gezondheid Trends in concentraties PM10 en NO2 in Amsterdam periode 1999-2007, F. Woudenberg et al. 12 Juni 2008.
4. Beijck R, Mooibroek D, Hoogerbrugge R. 2007. Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2003-2006. RIVM Rapport 680704002 (<http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680704002.html>).
5. Rapport Luchtkwaliteit 2007, Milieudienst gemeente Groningen, paragraaf 4.2
6. http://www.lunetten.nl/bol/thema/vierlunetten/zienswijze_BOL.pdf