

Zienswijzen Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht

1. Inleiding

Het college van B&W heeft het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) op 30 september vrijgegeven voor inspraak. Er zijn honderden zienswijzen ingediend. Daaruit blijkt dat bereikbaarheid en luchtkwaliteit thema's zijn die sterk leven onder de bewoners en ondernemers in de stad. In het bijgevoegde twekolommenstuk wordt op de afzonderlijke zienswijzen gereageerd. In deze notitie reageren we op de belangrijkste punten die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht en geven we aan hoe de zienswijzen zijn verwerkt in het ALU, dat we op 14 maart 2009 hebben vastgesteld.

Uit de zienswijzen blijkt dat er over de maatregelen uit het ALU zeer verschillen gedacht wordt. Waar sommige zienswijzen het belang benadrukken van bereikbaarheid en economische ontwikkeling, wordt in andere zienswijzen gepleit voor veel verdergaande maatregelen om het autoverkeer te beperken of uit de stad te weren en de daarmee meer bij te dragen aan verbetering van de luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving.

In veel zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de verkeersproblematiek in de directe leefomgeving. Een groot aantal bewoners vreest dat invoering van het sectorenmodel leidt tot sluipverkeer of sterke toename van verkeersdruk elders in de stad, vooral op de westelijke verdeelring en de omgeving van de 't Goylaan, de Socrateslaan, de Rijnlaan en de Waterlinieweg. Ook zijn er bezwaren van bewoners tegen invoering van het linksafverbod op de M.L. Kinglaan en wordt gepleit voor uitbreiding van het vrachtwagenverbod op de Pijperlaan-Haydnlaan-Lessinglaan. In verschillende zienswijzen wordt aandacht gevraagd voor de problematiek op de Kardinaal de Jongweg en de NRU en voor de gevolgen van de knips voor de bewoners van de binnenstad.

Vooraf door ondernemers is aandacht gevraagd voor de economische effecten van het ALU en de gevolgen voor bevoorrading.

2 Gezonde lucht

2.1 Belang gezonde lucht

Een aantal bewoners en organisaties pleit er voor meer nadruk te leggen op voor gezonde lucht en gezondheid als centrale doelstellingen van het ALU. De andere doelstellingen moeten volgens hen daaraan ondergeschikt zijn. "Schone en gezonde lucht is onvoorwaardelijk de ambitie". Zij vinden dat niet gekozen moet worden voor groei van de bevolking en de economie, maar juist voor krimp. Ook pleiten zij voor het radicaal terugdringen van autoverkeer in de stad, door auto's aan de rand van de stad tegen te houden, het duurder maken van autoverkeer in de stad door tolheffing, het verminderen van de aanzuigende werking van het Stationsgebied en de Jaarbeurs en het ontmoedigen van parkeren in de stad door het aantal parkeerplaatsen sterk te verminderen en de parkeertarieven fors te verhogen. Ook stellen zij voor om door af te zien van investeringen die autoverkeer faciliteren, zoals de aanleg van auto-infrastructuur en het

verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer. In plaats daarvan wordt er voor gepleit het autoverkeer vast te laten lopen, om zo een omslag van auto naar openbaar vervoer en fiets af te dwingen.

Het is volgens deze zienswijzen niet voldoende dat aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan, omdat er dan nog steeds sprake is van concentraties fijn stof en stikstofdioxide die slecht zijn voor de volksgezondheid. Bovendien zouden deze normen veel eerder moeten worden gehaald dan 2015 en moet de gemeente niet meewerken aan het verkrijgen van derogatie.

In onder meer de zienswijze van de gezamenlijke ondernemersorganisaties wordt er juist voor gepleit om meer rekening te houden met de effecten van het ALU op de economische ontwikkeling. Het verenigd bedrijfsleven geeft aan zich in te zetten voor een pakket maatregelen dat de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid en het (economische) verblijfsklimaat van Utrecht ten goede komt.

Een aantal zienswijzen stelt de vraag wat er gebeurt als de maatregelen in 2015 niet het gewenste doel bereiken.

Antwoord

Drie doelen: schone lucht, bereikbare stad en duurzame groei

In het collegeprogramma 'Utrecht voor elkaar' hebben we de ambitie geformuleerd dat Utrecht een bereikbare stad moet zijn, waar bewoners schone lucht inademen.

Wij hebben er voor gekozen met het ALU in te zetten op een combinatie van gezonde lucht, een bereikbare stad en duurzame groei. Deze doelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het is de combinatie van deze doelen die Utrecht leefbaar en aantrekkelijk maakt, nu en in de toekomst. De achterliggende visie is dat Utrecht ook op langere termijn (in 2030) een gezonde, leefbare en bereikbare stad moet blijven, dat Utrecht een aantrekkelijke stad moet blijven waar mensen naar toe komen, waar bedrijven zich willen vestigen en waar mensen willen wonen en dat er sprake moet zijn van duurzame economische groei.

Met het ALU nemen we maatregelen om er voor te zorgen dat in 2011 respectievelijk 2015 de concentraties fijn stof en stikstofdioxide overal in Utrecht voldoen aan de wettelijke normen. Daarmee dragen we bij aan een gezonde leefomgeving en maken we de verdere groei van de stad mogelijk. Immers, als niet overal in Utrecht aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan, kunnen de ontwikkeling van onder andere het Stationsgebied, Kanaleneiland en de investeringen in de bereikbaarheid van Utrecht West (o.a. Majellaknoop en 24 Oktoberplein) niet worden gerealiseerd. Zonder schone lucht is de stad niet leefbaar en verslechtert het vestigingsklimaat van Utrecht voor bewoners en bedrijven.

Zonder economische groei zijn we niet in staat het voorzieningenniveau in de stad op peil te houden en komen de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van Utrecht onder druk te staan. Zonder economische groei is het niet goed mogelijk de werkgelegenheid en het voorzieningenniveau mee te laten groeien met de bevolkingsgroei. Daarom kiezen we voor economische groei. De groei moet wel duurzaam zijn en passen binnen de normen voor

luchtkwaliteit en geluidshinder. Ook moet de groei aansluiten bij de ambitie van Utrecht om in 2030 een klimaatneutrale stad te zijn.

Een goede bereikbaarheid is een noodzakelijke randvoorwaarde voor economische groei, om de aantrekkelijkheid van Utrecht als stad om te wonen, te werken en te bezoeken te behouden en om Utrecht leefbaar te houden.

Omslag van auto naar OV en fiets

Deze doelen kunnen we alleen maar bereiken door minder met de auto te reizen en meer met het openbaar vervoer en de fiets. Immers, de belangrijkste oorzaak van fijn stof en stikstofdioxide in de lucht is het autoverkeer. Als we geen maatregelen nemen, groeit het autoverkeer tussen 2005 en 2030 met 30% (2% per jaar). Het drukke autoverkeer in en rond de stad de stad veroorzaakt luchtvervuiling en zorgt ervoor dat bedrijven en woongebieden in Utrecht slecht bereikbaar zijn. Ingrijpen in het autoverkeer is noodzakelijk om de luchtkwaliteit te verbeteren en Utrecht ook op termijn bereikbaar te houden. Het verbeteren van de luchtkwaliteit vraagt om een visie op de bereikbaarheid van Utrecht op korte en lange termijn. Die visie is onderdeel van het Actieplan Luchtkwaliteit.

Door investeringen in het openbaar vervoer, de fiets en P+R-voorzieningen met snel natransport wordt automobilisten een aantrekkelijk alternatief geboden. Door een gedragscampagne en mobiliteitsmanagement willen we mensen bewegen vaker de auto te laten staan. Ook nemen we maatregelen om autoverkeer beter door de stad te geleiden en doorgaand autoverkeer door de oude stad te weren door invoering van een sectorenmodel. Samen moeten deze maatregelen leiden tot een omslag van auto naar openbaar vervoer en fiets.

Andere maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn onder meer investeringen in schoner vervoer, zoals een milieuzone voor vrachtwagens en eventueel voor bestelwagens, de aanschaf van schone bussen, verschoning van het gemeentelijk wagenpark, de aanschaf van een elektrische bierboot en stimulering van dak- en gevelgroen. We gaan afspraken maken met het bedrijfsleven over bundeling van bevoorrading en goederenvervoer over water en stimuleren innovatie van de stedelijke distributie. We dringen er samen met de G4 bij het Rijk op aan om op zo kort mogelijke termijn een sloopregeling voor oude auto's in te voeren. In 2010 start een pilot met gedifferentieerde parkeertarieven, gebaseerd op milieubelasting, waaraan Utrecht deelneemt. Daarnaast verbeteren we de luchtkwaliteit bij tunnelmonden. Tot slot willen we de NRU opwaarderen tot autoweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur door drie ongelijkvloerse kruisingen. Daarmee voldoet de NRU aan de luchtkwaliteitsnormen. Dit voorstel brengen we in bij de Planstudie Ring die in het kader van de Pakketstudies wordt uitgevoerd.

Met dit maatregelenpakket wordt overal in Utrecht voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Daarmee dragen we bij aan een gezonde leefomgeving.

Om overal in de stad te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit is het weren van doorgaand autoverkeer door de oude stad door invoering van een sectorenmodel noodzakelijk. Hiervoor is het echter niet nodig om de auto uit de stad te weren of het gebruik van de auto of parkeren in de stad veel duurder te maken. Het radicaal weren van auto's uit de stad vinden wij ongewenst met het oog op de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling. De Jaarbeurs en het Stationsgebied zijn van wezenlijk belang voor de Utrechtse economie en moeten daarom bereikbaar blijven. De voorstellen uit het ALU 2008 om het autoverkeer terug te dringen zijn

ingrijpend. Verdergaande maatregelen leiden er toe dat de bereikbaarheid van Utrecht en de economische groei in het gedrang komen. Het weren van auto's aan de rand van de stad leidt bovendien tot verstopping van het verkeer op de Ring en de invalswegen naar het centrum en daarmee tot nieuwe luchtkwaliteitsknelpunten. We leggen vrijwel geen nieuwe auto-infrastructuur aan, maar pakken wel een aantal knelpunten in het autoverkeer aan en nemen we maatregelen om de extra verkeersdruk op de verdeelring als gevolg van invoering van het sectorenmodel aan te pakken. Voor Utrecht West hebben we een maatregelenpakket uitgewerkt waarmee de verkeersdruk op termijn wordt teruggebracht tot het niveau van een wijkontsluitingsweg (15.000 à 20.000 motorvoertuigen per dag). De groei van het autoverkeer moet verder in principe worden opgevangen op het bestaande wegennet.

Wat betreft het parkeren zetten we in op P+R's aan de rand van de stad of in de regio. Aanvullend op de garages waarover al afspraken zijn gemaakt bouwen we geen nieuwe parkeergarages meer in het centrum. Er zijn de afgelopen jaren al maatregelen genomen waarmee het parkeren in de stad onaantrekkelijker wordt gemaakt. We hebben besloten in het ALU op dit punt geen aanvullende maatregelen te nemen. Wel wordt met de aanleg van P+R's aan de rand van de stad in combinatie met hoogwaardig aanvullend OV een alternatief geboden voor parkeren in de stad.

Derogatie

Utrecht kan niet op korte termijn voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Daarvoor zijn maatregelen nodig. Voor een deel van deze maatregelen kost het een aantal jaren voor ze zijn ingevoerd. Daarom is derogatie (uitstel van de verplichting om aan de norm te voldoen) noodzakelijk, ook voor Utrecht. Het zal al een forse opgave zijn om in 2015 te voldoen aan de normen. Dat neemt niet weg dat ons streven gericht op verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit. Met het ALU gaan we al verder dan de wet voorschrijft, omdat we een marge hanteren bij het bepalen van de effecten voor de luchtkwaliteit door te rekenen met ongunstige weersomstandigheden. Daarmee wordt voorkomen dat elke tegenvaller van de concentraties – bijvoorbeeld als gevolg van toename van de achtergrondconcentratie – moet worden opgevangen met extra maatregelen.

Aandacht voor economische effecten

We zijn blij met de constructieve houding van het verenigd bedrijfsleven in Utrecht. Er vindt overleg plaats tussen het college van B&W en het verenigd bedrijfsleven over maatregelen die de luchtkwaliteit, de bereikbaarheid en het (economisch) verblijfsklimaat in Utrecht ten goede komen. Daarbij vormt het ALU 2008 voor het college het uitgangspunt.

Het ALU heeft een negatief economisch effect op de binnenstad, doordat de reistijden met de auto toenemen. Het economische effect van de maatregelen is overigens relatief beperkt en zal gunstiger uitvallen dan oorspronkelijk werd verwacht doordat we besloten hebben af te zien van de knip Ledig Erf. Daardoor verbetert de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit het Osten en Zuiden. Bovendien zijn er andere factoren, waarvan het effect op de economische ontwikkeling minstens even groot is. Zo geeft de ontwikkeling van het Stationsgebied een belangrijke impuls aan de economische ontwikkeling van het centrum. Bovendien leiden de maatregelen uit het ALU er toe dat de bereikbaarheid van het centrum met OV en fiets sterk verbetert. Daar staat tegenover dat de huidige economische crisis en de ontwikkeling van andere winkelgebieden – zoals Leidsche Rijn Centrum – een negatieve invloed hebben op de economische ontwikkeling van de binnenstad.

We zullen de economische effecten goed in de gaten houden. De komende maanden voeren we op basis van het definitieve ALU een aanvullende economische effectanalyse uit. Bij de monitoring van de effecten van het ALU zal nadrukkelijk gekeken worden naar de economische effecten. Zo nodig zullen aanvullende maatregelen genomen worden of zal de planning van de maatregelen worden aangepast, om te grote negatieve economische effecten te voorkomen. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat in 2015 overal in Utrecht aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan.

Voldoen aan luchtkwaliteitsnormen

Met dit maatregelenpakket voldoen we overal in Utrecht aan de luchtkwaliteitsnormen. De Europese normen zijn gericht op het verbeteren van de lucht met het oog op de volksgezondheid. Vooral langdurige en herhaalde blootstelling aan te hoge concentraties luchtvervuiling verhoogt de kans op schade aan de gezondheid. Door het behalen van de EU normen wordt juist deze langdurige blootstelling teruggedrongen.

De gemeente Utrecht moet maatregelen nemen die er toe leiden dat in respectievelijk 2011 en 2015 aan de normen voor fijn stof en NO₂ wordt voldaan. Er geldt een uitvoeringsplicht op grond van de Wet milieubeheer. Als de maatregelen onverhoopt niet tot het beoogde resultaat leiden, zullen we aanvullende maatregelen nemen om de beoogde resultaten alsnog binnen de gestelde periode te bereiken.

2.2 De aard en ernst van de problematiek

Volgens een aantal indieners van zienswijzen schetst de cijfermatige onderbouwing van het ALU een te rooskleurig beeld. Zowel de huidige concentraties fijn stof en stikstofdioxide als de verwachte vermindering ervan zouden te positief zijn voorgesteld. Zij menen dat de lucht in Utrecht – nu en in 2015 – minder schoon en gezond is als de in het ALU gepresenteerde cijfers aangeven en dat de aannames waarop de berekeningen van de gemeente zijn gebaseerd niet betrouwbaar zijn. Ook worden twijfels geuit over de betrouwbaarheid van de verkeerscijfers en de verkeers- en luchtmodellen. Sommigen zienswijzen pleiten voor een onafhankelijke contra-expertise voorafgaand aan de besluitvorming. Ook wordt er voor gepleit de luchtkwaliteit te meten in plaats van prognoses te hanteren waarbij de luchtkwaliteit met behulp van modellen wordt berekend en daarvoor een eigen gemeentelijk meetnet op te zetten.

De maatregelen uit het ALU zouden niet leiden tot verbetering van de luchtkwaliteit in Utrecht, maar slechts tot het uitsmeren van te hoge concentraties in een aantal gebieden over de hele stad. “Alleen de bewoners van de binnenstad krijgen een beter leefmilieu”. Voor de bewoners in de rest van de stad leidt het ALU volgens deze zienswijzen juist tot verslechtering van de luchtkwaliteit.

Antwoord

Lucht- en verkeersmodellen

De luchtkwaliteit wordt berekend op basis van modellen. Bij de modellen worden noodzakelijk aannames gebruikt, bijvoorbeeld op het gebied van emissies. Als blijkt dat de werkelijke emissies afwijken van deze aannames, zal dat gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Er is dus

sprake van onzekerheidsmarges. Dat betekent overigens niet dat de aannames of de uitkomsten van de berekeningen onbetrouwbaar zijn.

De wijze waarop Utrecht de cijfers voor luchtkwaliteit berekent en waarop wij de effecten van de maatregelen voor de concentraties in de toekomst inschatten is in lijn met de methoden die overal in Nederland wordt gebruikt en door het Ministerie van VROM zijn voorgeschreven. De berekeningen van de luchtkwaliteit in het ALU zijn gebaseerd op het CAR 7.0 model dat is vrijgegeven door het RIVM. In dit model zijn de landelijke maatregelen meegenomen, die waren vastgesteld bij de invoering van dit model. Het CAR-model wordt jaarlijks geactualiseerd. Bij deze actualisatie worden zowel gewijzigde inzichten over uitgangspunten als actuele gegevens over (de effecten van) maatregelen verwerkt.

De verkeersintensiteiten – die belangrijke inputgegevens voor het CAR-model vormen – worden berekend met het verkeersmodel VRU UTR. Ook dat model wordt jaarlijks geactualiseerd. Voor het ALU 2008 is gewerkt met VRU 2.0 UTR 1.0.

Zowel het luchtmodel als het verkeersmodel zijn door de Raad van State als betrouwbaar gekwalificeerd. Wij zien dan ook geen noodzaak tot een contra-expertise voorafgaans aan de besluitvorming over het ALU. Wel wordt komende maanden een audit uitgevoerd waarin (het gebruik van) de verkeers- en luchtmodellen van de gemeente Utrecht worden beoordeeld.

Beeld problematiek niet te rooskleurig

Bij het bepalen van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in 2015 zijn we uitgegaan van ongunstige weersomstandigheden. Daardoor is er feitelijk sprake van een marge van zo'n 10% ten opzichte van de wettelijke normen. Het geschetste beeld is dus zeker niet te rooskleurig.

Op veel plaatsen in de stad leiden de maatregelen uit het ALU tot verbetering van de luchtkwaliteit. Door verplaatsing van het verkeer verslechtert de luchtkwaliteit op andere plaatsen, met name op de verdeelring. Daarmee is er in zekere mate sprake van het uitsmeren van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide, maar over het geheel genomen wordt de lucht in Utrecht duidelijk schoner. Bijna overal in de stad zal in 2015 de luchtkwaliteit beter zijn dan in 2006.

Jaarlijks monitoren we de effecten van het ALU en bepalen we op basis van de nieuwste inzichten of de maatregelen uit het ALU aangepast moeten worden. In de monitor wordt niet alleen gekeken wordt naar verkeersintensiteiten, luchtkwaliteit en geluid, maar ook naar bijvoorbeeld economische effecten en de gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Ook worden de gevolgen van landelijk en regionaal beleid meegewogen.

Metten en rekenen

Het meten van luchtkwaliteit geeft geen antwoord op de vraag hoe het in 2015 met de luchtkwaliteit gesteld zal zijn. Wel is het meten van de luchtkwaliteit van belang om de huidige situatie in beeld te brengen en de effecten van de maatregelen te monitoren. Daarom zullen we een gemeentelijk meetnet met vaste en mobiele meetpunten opzetten. Die nieuwe meetpunten geven inzichten die gebruikt kunnen worden voor de monitoring van de effecten van de maatregelen.

3 Bereikbaarheid

3.1 Investerings in Openbaar Vervoer, P+R en fiets

Om te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit is een omslag nodig van auto naar OV en fiets. Om dat te realiseren, gaan we extra investeren in openbaar vervoer, de fiets en P+R-voorzieningen aan de rand van de stad.

In verschillende zienswijzen wordt gepleit voor meer investeringen in de fiets. Ook wordt aandacht gevraagd voor verbetering van de doorstroming van de fiets en de negatieve effecten van invoering van groene golven op de doorstroming voor de fiets. In de zienswijzen worden onder meer de volgende suggesties gedaan:

- meer en betere bewaakte, goedkope of gratis fietsenstallingen bij huizen, in wijken en in de binnenstad
- scheiden van brommers en fietsers
- het fietshoofdnetwerk autovrij of “ emissievrij “ (fietsen, elektrische scooters, elektrische auto’s) maken.

Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt er in de zienswijzen gepleit om het OV goedkoper of gratis te maken, om de frequentie en het comfort van het openbaar vervoer te verbeteren en om meer in te zetten op vertramming (of zelfs een metro).

Daarnaast wordt gepleit om P+R-voorzieningen sneller te bouwen en de capaciteit van de P+R’s uit te breiden. Gesuggereerd wordt P+R’s en het aansluitend OV gratis te maken en bij P+R’s gratis fietsen aan te bieden. Ook moeten gebruikers van P+R’s beter geïnformeerd worden over de reismogelijkheden. In andere zienswijzen wordt twijfel uitgesproken of de P+R’s een daadwerkelijke bijdrage zullen leveren aan oplossing van de problematiek.

Antwoord

Het ALU bevat omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer, P+R’s en de fiets. Daarmee wordt beoogd automobilisten een aantrekkelijk alternatief te bieden.

Fiets

We gaan de aantrekkelijkheid van de fiets vergroten, op kortere ritten in de stad en voor en na gebruik van het openbaar vervoer. Daarbij richten we ons op de volgende speerpunten:

- fietsparkeren: realiseren van enkele duizenden plaatsen, met name in de binnenstad
- verbeteren van de doorstroming door de fiets bij verkeerslichten voorrang te geven
- verbeteren van de kwaliteit van het hoofdfietsnetwerk (top 10 fietsroutes)
- realiseren van ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk, waaronder diverse fietsbruggen.

Bij de uitwerking van deze maatregelen kijken we in hoeverre we fietsen en brommers meer kunnen scheiden. Bij het stimuleren van de fiets leggen we de prioriteit bij het hoofdfietsnetwerk, niet bij het fietsnetwerk in de wijken. Het emissievrij maken van het hoofdfietsnetwerk is niet haalbaar.

P+R

We leggen een ring van P+R terreinen langs de stadsrand aan. Vanaf deze locaties zorgt snel en frequent aansluitend bus, trein- of tramvervoer voor een goede verbinding met het centrum van de stad en met omliggende werkgebieden. Op die manier willen we het voor automobilisten aantrekkelijk maken hun de auto aan de rand van de stad te laten staan en verder te reizen met het openbaar vervoer. Doel is het aantal auto's in de stad van forensen en bezoekers te verminderen. Dat kan alleen slagen als de P+R in combinatie met aansluitend hoogwaardig openbaar vervoer voor deze doelgroepen een aantrekkelijk alternatief voor de auto vormt. Daarom ontwikkelen we de P+R-voorzieningen tot OV-knooppunten. Op deze OV-knooppunten kunnen reizigers van de auto of de streekbus overstappen op snelle Randstadspoor- of tramlijnen naar de binnenstad of op pendelbussen naar werkterreinen aan de rand van de stad.

Bij de P+R's worden leenfietsen aangeboden. We gaan een marketingcampagne opzetten om de P+R's beter onder de aandacht te brengen.

Bij de realisatie van de P+R terreinen kiezen we voor een groei-model. We beginnen met de aanleg van P+R-voorzieningen van 500 à 1.000 autoplaatsen op maaiveldniveau. Afhankelijk van het aantal bezoekers, worden de P+R's doorontwikkeld tot parkeergebouwen met een omvang van 2.000 tot 4.000 plaatsen door extra parkeerdekken aan te leggen. Als de vraag groter is, zullen de P+R's sneller worden aangelegd en/of zullen we meer P+R-capaciteit realiseren.

OV

Het openbaar vervoer moet een aantrekkelijk alternatief worden voor de auto. Doelstelling is in de periode 2005-2020 een jaarlijkse groei van het aantal OV-reizigers te realiseren van 5%. Om dit te realiseren moet de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeteren. Snel, betrouwbaar, gemakkelijk in gebruik, comfortabel en voldoende capaciteit zijn daarbij sleutelwoorden. Trein, tram en bus moeten functioneren als één samenhangend netwerk.

De beoogde kwaliteitssprong van het openbaar vervoer zal worden gerealiseerd door:

- verhoging van de frequenties (Randstadspoor, spoor)
- vertramming
- betere verbindingen (optimalisatie van buslijnen)
- capaciteitsuitbreiding
- verbetering van de kwaliteit van materieel en haltes
- integratie van verschillende vormen van openbaar vervoer.

Uitbreiding van het openbaar vervoer is nodig om de groei van het aantal treinreizigers op te vangen. Bovendien moet het openbaar vervoer een groot deel van de mobiliteitsgroei in de komende jaren opvangen, om het autoverkeer terug te dringen.

We leggen een HOV netwerk van vrije busbanen aan. De Noord- en Zuidradiaal zijn afgerond in 2014. Onder het 5 mei plein wordt een HOV-tunnel aangelegd om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. We realiseren een directe busverbinding tussen Leidsche Rijn en Uithof. De bestaande tangentlijnen worden verbeterd en aangevuld met nieuwe verbindingen (Leidsche Rijn Centrum - Nieuwegein, Vianen-Nieuwegein-Uithof). We nemen maatregelen om de reistijd van bussen te verkorten door het samenvoegen van parallelle lijnen, het verminderen van omrijbewegingen en het optimaliseren van haltelocaties. Daardoor verbetert de reistijd vanaf de randen van de stad naar het centrum met 10%. Daarnaast investeren we in de kwaliteit en toegankelijkheid van

haltes. We verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer bij de Lucasbrug en van CS naar Overvecht.

Een majeure kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer is vertramming. Samen met de BRU leggen we een tram aan van CS naar de Uithof, met een doorkoppeling naar de bestaande tram naar Nieuwegein en IJsselstein. Oplevering van de tram naar de Uithof is voorzien in 2014.

Daarnaast zullen we in 2009 starten met een haalbaarheidsstudie voor een tramlijn tussen Utrecht CS en Leidsche Rijn-Vleuten via het OV-knooppunt bij P+R Hooggelegen. Daarbij worden twee opties onderzocht: vertrammen van de HOV Zuidradiaal (via de Prins Clausbrug) en een route langs de M.L. Kinglaan via een aparte brug over het Amsterdam Rijnkanaal. Ook zal dit jaar gestart worden met een haalbaarheidsstudie voor een tramlijn van Utrecht CS via de Berenkuil naar de Uithof. Op basis van de uitkomsten van deze haalbaarheidsstudies kunnen in 2010 principebesluiten genomen worden.

We kiezen niet voor het goedkoper of gratis maken van het OV, omdat het effect te beperkt is in relatie tot de kosten.

3.2 Sectorenmodel

Om doorgaand verkeer door de oude stad te weren en overal in Utrecht te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit voeren we een sectorenmodel in. Er is een groot aantal zienswijzen ingediend over het sectorenmodel.

Bewoners van de binnenstad stellen vragen over de bereikbaarheid van hun woningen. "Hoe moet minder goed ter been zijnde familie ons bereiken?" Een aantal mensen wil weten of het sectorenmodel belemmeringen opwerpt voor hulpdiensten. Ook pleiten mensen voor het invoeren van een vergunningstelsel waardoor inwoners van de binnenstad door de knips heen kunnen rijden.

De vrees wordt uitgesproken dat het sectorenmodel leidt tot sluipverkeer door woonwijken. Er wordt gevraagd om maatregelen om dit sluipverkeer tegen te gaan.

Ondernemers uit de binnenstad brengen de zienswijze in dat het sectorenmodel grote negatieve economische effecten heeft en de bereikbaarheid van de binnenstad en het stationsgebied beperkt. Daarnaast wordt gepleit voor ontheffing voor de knips voor het bevoorradend verkeer.

Veel indieners van zienswijzen verzoeken om betrokken te worden bij de uitwerking van het sectorenmodel.

Antwoord

Aangepaste invulling sectorenmodel

Het sectorenmodel is noodzakelijk om overal in Utrecht aan de normen voor luchtkwaliteit te voldoen. De voorkeursvariant uit de versie van het ALU die we hebben vrijgegeven voor inspraak leidde op een aantal plekken in de stad tot sterke toename van de verkeersdruk. Daarom hebben we – onder meer naar aanleiding van de zienswijzen – nader onderzoek gedaan naar alternatieve

invullingen van het sectorenmodel. Op basis daarvan kiezen we voor een aangepaste invulling van het sectorenmodel:

- a. een knip op het Paardenveld, waardoor er geen doorgaand verkeer mogelijk is van de Daalsetunnel naar de Weerdsingel en vice versa
- b. een knip op de Croeselaan, waardoor er geen verkeer mogelijk is van de Croeselaan naar de Graadt van Roggenweg en vice versa
- c. een knip op de Catharijnesingel ter hoogte van de parkeergarages bij Hoog Catharijne, waardoor doorgaand verkeer over de Catharijnesingel onmogelijk wordt
- d. een knip op de Albatrosstraat onder het spoor.

Effecten sectorenmodel

Invoering van het sectorenmodel leidt er toe dat de luchtkwaliteitsknelpunten op de Weerdsingel, Oudenoord, de Daalsesingel en de Catharijnesingel volledig worden opgelost. De verkeersdruk op de Weerdsingel, Oudenoord, de Daalsesingel, de Catharijnesingel, Westpleintunnel, de Venuslaan, de Vondellaan (ten oosten van de Bleekstraat), de Briljantlaan, de Daalsetunnel en het Westplein / de Westpleintunnel, de Albatrosstraat vermindert sterk. De verkeersintensiteit op de route M.L. Kinglaan – Graadt van Roggenweg blijft ongeveer gelijk. Dat geldt ook voor de Amsterdamsestraatweg. Het verkeer neemt fors toe op de Albert Schweitzerdreef, de westelijke verdeelring (Pijperlaan – Marnixlaan), de Overste den Oudenlaan, de Van Zijstweg, de Beneluxlaan, de Socrateslaan, de 't Goylaan en de Waterlinieweg. Daarnaast is sprake van groei van het verkeer op de Bleekstraat. Op geen van deze wegen wordt de wegvakcapaciteit overschreden. Ook leidt de invoering van het sectorenmodel op geen enkele weg tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. We nemen aanvullende maatregelen om de verkeersintensiteit terug te dringen op die delen van de verdeelring (en andere wegen) waar de concentraties NO₂ in 2015 door de maatregelen uit het ALU 2008 met meer dan 2 mg toenemen in vergelijking met de situatie in 2015 zonder de maatregelen uit het ALU.

Flankerende maatregelen

De meeste wegen waar sprake is van toenemende verkeersdruk kunnen de groei van het autoverkeer goed opvangen. Om de groei van het autoverkeer te faciliteren nemen we voorafgaand aan de invoering van de knips de volgende maatregelen:

- Op de Van Zijstweg voeren we in 2010 2 x 2 rijbanen in. Daardoor neemt de wegvakcapaciteit aanzienlijk toe.
- De verkeersdruk op de Accaciastraat en de omliggende straten brengen we terug met een rechtsafverbod van de Amsterdamsestraatweg naar de Acaciastraat en een linksafverbod van de Acaciastraat naar de Amsterdamsestraatweg, die in 2010 worden ingevoerd.
- Door het afzien van de knip Ledig Erf neemt de verkeersintensiteit op de Bleekstraat sterk af. De verkeersdruk op de Bleekstraat zal verder dalen als de HOV om de Zuid wordt ingevoerd en er minder bussen door de Bleekstraat zullen rijden. Ook de knip Catharijnesingel zal leiden tot afname van de verkeersintensiteit op de Bleekstraat. Daarnaast zullen we de verkeerslichten op de Bleekstraat anders afstellen. Deze maatregelen leiden tot sterke vermindering van de groei van de verkeersintensiteit op de Bleekstraat.

Tegelijk met de invoering van de knips wordt een bewegwijzeringsysteem met wegnummers wordt ingevoerd. Ook wordt het systeem voor bewegwijzering naar parkeergarages (het PRIS)

aangepast. Deze maatregel is belangrijk om automobilisten aan te geven hoe zij moeten rijden bij invoering van het sectorenmodel en om zoek- en sluipverkeer zo veel mogelijk te beperken.

Uitwerking knips

In de loop van 2009 wordt de precieze invulling van de knips uitgewerkt. Belangrijk aandachtspunt daarbij is het voorkomen van sluipverkeer in de omliggende wijken. Ook worden de effecten van de knip Catharijnesingel op het ontwerp van de parkeergarages in het centrum onderzocht. Daarnaast wordt bepaald voor welke doelgroepen een ontheffing wordt verleend, zodat zij de knips kunnen passeren. Naast nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer wordt daarbij gedacht aan taxi's, frequent vrachtverkeer dat bestemmingen heeft in verschillende sectoren en het bouwverkeer voor het Stationsgebied.

Effecten binnenstad

Invoering van het sectorenmodel leidt er toe dat de luchtkwaliteit in delen van de binnenstad sterk verbetert. Anderzijds leidt het sectorenmodel er toe dat ook voor bewoners van delen van de binnenstad de reistijden per auto toenemen. Bij de uitwerking van de knips worden bewoners en ondernemers van de binnenstad nadrukkelijk betrokken, om negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor deze groepen zo veel mogelijk te beperken. Doel van de knips is immers niet de bereikbaarheid van de binnenstad te verminderen, maar om doorgaand verkeer door de oude stad te weren. De bereikbaarheid van de binnenstad met het OV en de fiets verbetert aanzienlijk, onder meer door investeringen in de hoofdfietsroutes en de aanleg van hoogwaardig openbaar vervoer van het Centraal Station naar Overvecht.

3.2 Effecten verdeelring

Het sectorenmodel leidt tot toename van het verkeer op de verdeelring, met name de westelijke verdeelring en de omgeving van de 't Goylaan.

Veel mensen die in de buurt van deze wegen wonen hebben zienswijzen ingediend. Sommigen geven aan dat de verwachte groei van het verkeer op deze wegvakken eenvoudigweg niet mogelijk is. "t Goylaan moet 60% meer verkeer verwerken. Dit is een utopie!" Veel zienswijzen vragen aandacht voor het verslechteren van de leefbaarheid in wijken als Hoograven en Utrecht West. "Hoograven zit gevangen tussen de A12 en de 't Goylaan". Ook stelt een aantal indieners van zienswijzen dat het verkeer meer zal toenemen dan door de gemeente is voorspeld. Bewoners en organisaties uit Oog in Al wijzen erop dat het voorgestelde linksafverbod van de M.L Kinglaan richting de Pijperlaan zal leiden tot meer sluipverkeer door woonwijken.

In de ingediende zienswijzen zijn veel voorstellen gedaan om de negatieve effecten van het sectorenmodel op de verdeelring te verminderen:

- Eerst verkeer verdeelring oplossen voordat de knips worden aangelegd
- Geen groene golf op verdeelring, dit heeft een aanzuigende werking
- Gebruik van andere routes, parallel aan de snelwegen, bevorderen
- Afzien van het linksafverbod op de M.L. Kinglaan
- Een knip op de Spinozabrug
- De brug op de Socrateslaan niet open laten gaan tijdens de spits
- Vrachtwagenverbod op grote delen van de verdeelring en niet alleen 's nachts
- Een alternatief tracé aaleggen aan de westzijde Amsterdam Rijnkanaal
- Een nieuwe snelle ontsluitingsweg aanleggen vanaf de A2 naar het centrum

Ondernemers brengen de zienswijze in dat voor doorstroming een complete binnenring gewenst is.

In een aantal zienswijzen wordt er voor gepleit het sectorenmodel door te trekken tot aan de snelwegen, om zo doorgaand verkeer over de verdeelring onmogelijk te maken.

Antwoord

Het invoeren van het sectorenmodel is essentieel voor het halen van de normen voor luchtkwaliteit in 2015. Zonder de knips halen we de normen niet en komen zowel de gezonde lucht als de bereikbaarheid en de duurzame groei van de stad in gevaar.

Invoering van het sectorenmodel leidt tot extra verkeersdruk op de verdeelring, doordat verkeer van de oude stad naar de verdeelring wordt gedrukt. Met name op de westelijke verdeelring, de Socrateslaan, de 't Goylaan en het begin van de Waterlinieweg neemt de verkeersintensiteit sterk toe. Hoewel op deze wegen de wegvakcapaciteit en de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden, leidt de extra druk op de genoemde wegen tot aantasting van de leefbaarheid, vermindering van de oversteekbaarheid en tot verslechtering van de geluid- en luchtkwaliteit.

Maatregelen 't Goylaan en omgeving

Het afzien van de knip Ledig Erf leidt tot minder groei van de verkeersdruk op de 't Goylaan, de Rijnlaan en het begin van de Waterlinieweg. Dat neemt niet weg dat er op deze wegen sprake is van aanzienlijke toename van de verkeersintensiteit. Dat leidt tijdens de spits tot lange wachtrijen en bemoeilijkt de oversteekbaarheid. Dit wordt nog versterkt als de brug op de Socrateslaan open staat. Om deze problemen te verminderen nemen we de volgende maatregelen:

- Om de oversteekbaarheid van de 't Goylaan bij winkelcentrum Hoograven te verbeteren, wordt de voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het winkelcentrum verbeterd, zodat voetgangers vaker kunnen oversteken en minder lang hoeven te wachten. Deze maatregel wordt in 2009 ingevoerd.
- Om vertraging door de brug op de Socrateslaan te voorkomen, mag deze brug tijdens de spits niet meer open staan. Deze maatregel wordt ingevoerd in 2010.
- In 2011 voeren we 2x2 rijbanen in op de 't Goylaan, waarmee de wegcapaciteit aanzienlijk toeneemt
- We voeren in 2012 (na invoering van de knip Albatrosstraat) een groene golf in op de Socrateslaan en de 't Goylaan, waarmee de doorstroming van het autoverkeer verbetert
- Om het gebruik van de Europalaan te stimuleren en het gebruik van de Rijnlaan te ontmoedigen zal de Rijnlaan niet worden opgenomen in het stedelijk bewegwijzeringsstelsel.

Deze maatregelen verbeteren de leefbaarheid op de 'Goylaan, de Socrateslaan en het begin van de Waterlinieweg en zorgen voor betere doorstroming van het verkeer. Daarmee worden de negatieve effecten van de invoering van het sectorenmodel op dit gebied gedeeltelijk opgevangen. De komende maanden werken we deze maatregelen verder uit. Daarbij zullen ook de bewoners geconsulteerd worden.

Westelijke verdeelring: korte termijnmaatregelen

Op korte termijn nemen we de volgende maatregelen om op de westelijke verdeelring de verkeersdruk te verminderen en de doorstroming van het verkeer te verbeteren.

Om de verkeersoverlast op de route Pijperlaan–Haydnlaan–Lessinglaan te verminderen, voeren we in 2009 een linksafverbod in vanaf de M.L. Kinglaan naar de Pijperlaan. Daarmee is de route door Oog in Al niet meer bereikbaar vanuit Hooggelegen en wordt gestimuleerd dat auto's vanaf de A2 via de afslag Lage Weide en de NOUW2 naar het centrum rijden. Een dergelijk afslagverbod voorkomt dat automobilisten die de files op het rijkswegennet willen ontlopen door Oog in Al rijden. Om sluipverkeer in de wijk te voorkomen zullen we bezoekers van de wijk Oog in Al verwijzen naar de invalsroute Europalaan – Beneluxlaan, waardoor dit verkeer niet via Welgelegen door de wijk gaat rijden. De keerbeweging Beneluxlaan – Admiraal Helfrichlaan zal worden verboden. De komende maanden zal in overleg met bewoners bezien worden hoe sluipverkeer door Oog in Al zo veel mogelijk kan worden voorkomen. Op termijn zal een knip op de Thomas à Kempisweg worden aangebracht, waardoor doorgaand verkeer op westelijke verdeelring wordt geweerd. Zonder aanvullende infrastructuur leidt deze knip echter tot sterke toename van het verkeer elders in de stad. Daarom is de knip Thomas à Kempisweg geen oplossing voor de korte termijn. Het linksafverbod op de M.L. Kinglaan is de enige haalbare optie om op korte termijn de verkeersdruk op de PHL–laan te verminderen.

We voeren in 2009 een vrachtwagenverbod in voor de route Pijperlaan–Lessinglaan tussen 19.00 en 7.00 uur, met een ontheffingsregeling voor vrachtverkeer dat een bestemming in het gebied heeft (o.a. vrachtwagens die in het gebied winkels moeten bevoorraden). Bij de uitwerking van dit vrachtwagenverbod worden de bewoners uit Oog in Al en de organisaties van vervoerders betrokken. Parallel aan de invoering van een nachtelijk vrachtwagenverbod onderzoeken we de meerwaarde van een meer uitgebreid vrachtwagenverbod, bijvoorbeeld van 16.00 tot 10.00 uur. Met het vrachtwagenverbod verminderen we de overlast die bewoners ervaren van de vrachtwagens die door hun wijk rijden.

We zien af van invoering van een groene golf op de PHL–laan, omdat uit een haalbaarheidsstudie is gebleken dat die niet uitvoerbaar is. Wel zullen we in 2010 de verkeerslichtenregeling bij de Everard Meisterlaan beter afstellen, waardoor de filevorming minder wordt. Daarnaast zullen we de oversteekbaarheid verbeteren door de rijbanen te versmallen.

We voeren in 2010 een groene golf in op de Cartesiusweg, de Josephlaan en de Marnixlaan, waardoor de doorstroming op dit traject wordt verbeterd.

Na de reconstructie van de Majellaknoop leggen we in 2010 een extra rechtsafstrook aan vanaf de Cartesiusweg naar de by pass. Daarmee wordt het verkeer gestimuleerd de by pass te gebruiken en wordt de route door Oog in Al ontlast.

De komende maanden werken we deze maatregelen verder uit. Daarbij zullen ook de bewoners geconsulteerd worden.

Lange termijn aanpak Utrecht West

De genoemde maatregelen leiden tot verlichting van de verkeersdruk op de westelijke verdeelring, maar zijn ontoereikend om de verkeersintensiteit substantieel terug te brengen. In het definitieve ALU nemen we maatregelen om de verkeersdruk op de westelijke verdeelring op termijn terug te brengen tot het niveau van een wijkontsluitingsweg (15.000 à 20.000

motorvoertuigen per etmaal). De afgelopen maanden is een studie uitgevoerd naar een structurele oplossing voor de verkeersproblematiek en de leefbaarheid in Utrecht West. De uitkomsten van deze studie worden vrijgegeven voor inspraak.

Overige maatregelen verdeelring

Ter bevordering van de doorstroming op de verdeelring voeren we een groene golf in op de Beneluxlaan vanaf het Europaplein tot het 24 Oktoberplein en op de Brailledreef, waarbij de groene golf Kardinaal de Jongweg wordt verlengd tot voorbij de aansluiting met de Zamenhofdreef. Besluitvorming over de groene golf vindt plaats in 2009, realisatie in 2010-2011.

We passen in 2011 het wegprofiel van de Waterlinieweg aan, om tegen te gaan dat er te hard gereden wordt.

De modellen geven aan dat de verkeersdruk op de Kardinaal de Jongweg niet substantieel toeneemt. Daarvoor nemen we dan ook geen maatregelen.

We zijn in overleg met de vervoerssector voor nieuwe mogelijkheden van distributie en bevoorrading. Die plannen moeten leiden tot vermindering van het vrachtverkeer in en door de stad.

3.3 Doorstroming NRU

In het ALU 2008 staat het voornemen om de NRU op te waarderen tot autoweg waar maximaal 80 kilometer per uur gereden mag worden. We leggen drie ongelijkvloerse kruisingen aan en sluiten de afslagen richting de Zambesidreef en de Moldaudreef af.

Vervoerdersorganisaties brengen de zienswijze in dat verdere opwaardering nodig zal zijn als gevolg van druk vanuit de regio. Bewoners in de omgeving van de NRU vragen zich af of de luchtkwaliteit echt beter wordt. Er wordt gevreesd voor toename van het 'sluipverkeer' tussen de A2 en de A27 in beide richtingen. Er wordt gepleit om eerst een groene golf in te voeren en de afslagen af te sluiten en dan de effecten daarvan te toetsen. In één zienswijze wordt voorgesteld een nieuwe rijksweg ten noorden van de NRU vanaf de afslag Maartensdijk aan te leggen. Een ander brengt in dat de weg verlaagd moet worden aangelegd. Ook wordt de vraag gesteld of bij overschrijden van de norm er alsnog een scherm wordt geplaatst. In een aantal zienswijzen wordt ingebracht dat de NRU zeker niet opgewaardeerd mag worden tot autosnelweg met een maximumsnelheid hoger dan 80 kilometer per uur.

Antwoord

De oversteekbaarheid van de NRU wordt vergroot door het aanleggen van drie ongelijkvloerse kruisingen en een extra fietsbrug. Het is het voornemen om de NRU op te waarderen tot autoweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Dat leidt wel tot toename van de verkeersdruk, maar die blijft onder de luchtkwaliteitsnormen. Dit voorstel wordt ingebracht in de Planstudie Ring, waarin ook voorstellen voor verdergaande opwaardering worden onderzocht. Besluitvorming over de NRU vindt plaats in het kader van de Pakketstudies. Als de normen overschreden worden is het plaatsen van schermen een mogelijke optie.

4. Brommers en scooters

Een aantal inwoners heeft zienswijzen ingediend over de bijdrage van brommers en scooters aan de luchtvervuiling. Zij vragen hiervoor meer aandacht. Het beperken van autoverkeer mag volgens hen ook niet leiden tot meer gebruik van scooters. Ook wordt gepleit voor het stimuleren van elektrische scooters en het scheiden van brommers en fietsers.

Antwoord

We nemen in het ALU geen maatregelen gericht op brommers en scooters omdat hun aandeel in de mobiliteit en daarmee hun bijdrage aan de luchtkwaliteit zeer beperkt is. Als uit monitoring blijkt dat het aandeel brommers en scooters sterk toeneemt, zullen we aanvullende maatregelen nemen.

5. Milieuvriendelijke distributie en schone technologie

Milieuorganisaties pleiten voor milieuvriendelijke distributie naar de binnenstad (gebruik maken van internet, distributiecentra, "buizenpost"). Ook brengen zij de zienswijze in dat bedrijven meer verantwoordelijkheid moeten nemen, o.a. door het inzetten van mobiliteitsmanagement.

Ondernemers in het Stationsgebied geven aan dat verbetering door schone technologie veel sneller gaat dan door de gemeente is aangegeven. Daarbij sluit een zienswijze aan dat het stimuleren van schone motoren voor bussen en auto's veel meer resultaat op zal leveren dan in het ALU aangegeven.

Antwoord

In het ALU is aangekondigd dat er maatregelen worden genomen om de stedelijke distributie te verbeteren. Er is een stedelijk distributiecentrum, van waaruit met kleine auto's de binnenstad bevoorrad wordt. Bezien wordt of het aantal verdeelcentra dient te worden uitgebreid, mogelijk in combinatie met de invoering van distributiepunten per wijk en milieuvriendelijk transport (bijvoorbeeld elektrische vrachtauto's). Hierover zal de komende maanden overleg gevoerd worden met de bevoorradingsector.

Binnen de termijn waarop de luchtkwaliteit in Utrecht moet worden verbeterd (voor 2015) zullen schonere technologieën een bijdrage leveren maar helaas niet het verschil maken. Uiteraard zullen wij het gebruik van schone motoren voor bussen en gemeentelijke voertuigen verder stimuleren. De emissie-eisen voor schone bussen zullen door BRU worden gebruikt bij het aanbesteden van bussen.

Samen met BRU, RWS, de provincie en het bedrijfsleven werken wij intensief aan mobiliteitsmanagement in het kader van Utrecht Bereikbaar. Doel is 2.000 auto's uit de spits te halen.

6. Milieuzone

Gepleit wordt voor het uitbreiden van de milieuzone tot aan de rijkswegen.

Antwoord

De milieuzone om de centrumring volstaat. We zien nu geen noodzaak deze uit te breiden. We gaan er eerst voor zorgen dat de huidige zone goed wordt nageleefd. Daarvoor zal nog dit jaar een cameratoezicht operationeel worden. Voorts zullen we de zone in 2010 evalueren. Hierbij zullen we ook onderzoek laten doen naar de effecten op de luchtkwaliteit van de milieuzone.

7. Tunnelmonden

De vervuiling aan de – nieuw aan te leggen – tunnelmonden moet volgens een aantal indieners niet wachten tot een kostenefficiënte oplossing is gevonden. Er moet nu een oplossing in de plannen worden meegenomen.

Antwoord

Bij de aan te leggen tunnels zullen effectieve maatregelen genomen worden om te hoge concentraties vervuilde lucht bij de tunnelmonden te voorkomen. Deze maatregelen zijn onderdeel van de definitieve plannen voor de tunnels. Er wordt gekozen voor één van de volgende opties: recirculatie, filtering, vormgeving tunnelmonden of vormgeving van de omgeving van de tunnelmonden.

8. Gedragsbeïnvloeding

Een aantal indieners van zienswijzen stelt vraagtekens bij een gedragsverandering via communicatie. Zij zien meer in maatregelen als prijsprikkels, verbod om met auto binnenstad in te gaan en het gebruik van de auto langzaam en duur te maken. Daarnaast geeft een aantal mensen aan gedragsbeïnvloeding belangrijk te vinden en vraagt men om verdere uitwerking. Onder meer de GGD zou ingeschakeld moeten worden bij de op te zetten campagne.

Antwoord

Gedragsbeïnvloeding is een belangrijk element in het ALU.

Er wordt niet gekozen om mensen te verbieden met de auto naar de stad te komen of om eisen te stellen aan gebruikers en ontwikkelaars van locaties die veel autoverkeer aantrekken. Mensen zijn vrij in de keuze van hun vervoermiddel. Wel wordt gebruik van OV, fiets en P+R's gestimuleerd en worden bewoners, erkenden en bezoekers van Utrecht via een meerjarige gedragscampagne gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieven voor de auto. Ook wordt ingezet op marketing van de P+R's. Daarbij gaan we samenwerken met ondernemers. Daarnaast nemen we maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement om het aantal auto's in de spits met 5% terug te dringen. Werkgevers kunnen voor hun medewerkers een Utrecht Bereikbaar pas aanschaffen waarmee werknemers gratis gebruik kunnen maken van alternatieven voor de auto, waaronder OV, P+R's, telewerkplekken en vanpools.

Ook zullen we overleg gaan voeren met eigenaars en gebruikers van locaties die veel autoverkeer aantrekken om te bezien hoe alternatieven voor de auto kunnen worden gestimuleerd.

De gedragscampagne wordt via een Europese Aanbesteding uitgezet bij meerdere bureaus. In de uitvraag zal nadrukkelijk gevraagd worden om creatieve en effectieve middelen. Partijen als de GGD en ook onderwijsinstellingen, buurten, de Fietserbond en openbaar vervoerbedrijven zullen bij de uitwerking van de campagne worden betrokken. De focus zal gericht moeten zijn op een andere manier van verplaatsen dan met vervuilende vervoermiddelen. Het gaat erom om innovatie te prikkelen en initiatieven te stimuleren.

8. Geluid

Een aantal indieners van zienswijzen vraagt aandacht voor geluidsoverlast als gevolg van het toegenomen verkeer in op de westelijke verdeelring, de Amsterdamsestraatweg, de Acaciastraat, de 't Goylaan, de Croeselaan en in de wijken Voordorp, Lunetten en Hoograven.

Antwoord

De maatregelen uit het ALU zijn beoordeeld op hun effect voor de geluidsoverlast. Toename van verkeer leidt tot extra geluidhinder. In het ALU zijn geen specifieke maatregelen voor geluid getroffen. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zullen aanvullende maatregelen worden genomen als de geluidhinder merkbaar (meer dan 2dB) toeneemt. In het actieplan geluid zal het college voorstellen doen voor oplossing van urgente bestaande knelpunten.

9. Groen

Er zijn zienswijzen ingebracht door mensen die vinden dat er te weinig aandacht besteed wordt aan groen in de stad. De gemeente zou volgens hen het plaatsen van "dak- en gevelgroen" moeten bevorderen en de kap van bomen in de stad moeten tegengaan. Als voorbeeld wordt genoemd de bomenkap voor de aanleg van de fly-over op het 24 Oktoberplein.

Antwoord

Het stimuleren van dak- en gevelgroen is als maatregel opgenomen in het ALU. In eerste instantie wordt hiervoor een pilot uitgevoerd binnen het Stationsgebied. De focus in het ALU 2008 ligt op luchtkwaliteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan geluidhinder. In het Groenstructuurplan worden maatregelen beschreven om de groenstructuur in en om de stad te versterken en daarmee recreatie te bevorderen. Bij kappen van bomen vindt toetsing aan het bomenbeleid plaats. Vaak wordt gekozen voor herplanting in plaats van kappen.

10. Bronnen van vervuilde lucht

Verschillende zienswijzen vragen aandacht voor de aanpak van andere bronnen van vervuilde lucht dan auto's, zoals de asfaltfabriek aan het Amsterdam Rijn Kanaal, het gebruik van vuurkorven en allesverbranders, het scheepvaartverkeer (plezier- en beroepsvaart) en brommers en scooters.

Antwoord

Voor wat betreft de Utrechtse luchtkwaliteit is het autoverkeer verreweg de belangrijkste bron, die ook door maatregelen van gemeentezijde beïnvloed kan worden. Daarom concentreren wij ons in het ALU op de omslag van auto naar openbaar vervoer en fiets. Andere bronnen moeten natuurlijk zo schoon mogelijk worden. Daarvoor kunnen, voor zover dit niet al op grond van vergunningen is geregeld, aanvullend of extra maatregelen genomen worden. Maar in ieder geval zullen deze maar een beperkt effect hebben op het halen van de normen voor luchtkwaliteit.

11. Financiering

Inwoners van Utrecht brengen de zienswijze in dat de investeringen in het ALU niet mogen leiden tot verhoging van de lokale belastingdruk. Enkelen pleiten voor een diepgaandere kosten batenanalyses voor het totale plan en op andere projecten in Utrecht, zoals de parkeergarages in het stationsgebied.

Mensen brengen als zienswijze in dat er meer geld geïnvesteerd moet worden in fiets en openbaar vervoer en minder in de auto.

Milieuorganisaties pleiten voor het lobbyen in Den Haag voor effectieve instrumenten om het autogebruik te beïnvloeden. Daarbij kan gedacht worden aan het differentiëren van parkeertarieven naar gelang de auto meer of minder vervuult.

Antwoord

Het voorgestelde pakket investeringen is ambitieus, maar ook realistisch. We investeren we de komende 20 jaar 513 miljoen in kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, ruim 75 miljoen in de fiets, circa 140 miljoen in uitbreiding van P+R-voorzieningen, 155 miljoen in maatregelen om autoknelpunten op te lossen, 33 miljoen voor mobiliteits- en verkeersmanagement, 25 miljoen in de aanpak van luchtkwaliteitsknelpunten bij tunnelmonden, 150 miljoen voor verbetering van de verkeerssituatie en de leefbaarheid in Utrecht West en 7 miljoen voor overige maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op basis van een globale kostenindicatie is voor het maatregelenpakket een bedrag in de orde van grootte van ruim 1 miljard euro nodig.

De kosten voor de maatregelen die noodzakelijk zijn om in 2015 te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen zijn gedekt, mits de kosten voor het opwaarderen van de NRU worden gedekt uit de Pakketstudies.

Het grootste deel van de kosten voor dit plan worden gefinancierd door andere overheidsorganen. Het college van B&W wil de komende 20 jaar een bedrag van 300 miljoen euro beschikbaar stellen voor bereikbaarheid en luchtkwaliteit. De komende 20 jaar moet nog ruim 500 miljoen euro aan regionale, provinciale en rijkssubsidies moet worden verworven. Gegeven de gebruikelijke subsidiepercentages voor fiets- en OV-maatregelen achten wij dat realistisch.

Lastenverzwaring voor bewoners en bedrijven uit Utrecht als gevolg van invoering van de maatregelen uit het ALU is niet voorzien.

Er is geen kosten-batenanalyse uitgevoerd op het niveau van de afzonderlijke maatregelen. Ook is er geen totaalbeeld van de kosten en baten op korte en lange termijn. Om die in beeld te

brengen zou een maatschappelijke kosten-batenanalyse moeten worden uitgevoerd. Binnen de tijd die beschikbaar was om het ALU op te stellen was dat niet mogelijk.

Wel is in het kader van het opstellen van het ALU een economische effectanalyse uitgevoerd. Belangrijkste conclusie van die analyse was dat er alleen sprake is van negatieve economische effecten in de binnenstad en dat deze effecten relatief beperkt van omvang zijn.

Het college van B&W is voorstander van het invoeren van prijsprikkels om de omslag van auto naar OV en fiets te stimuleren. Utrecht gaat meedoen aan een pilot met gedifferentieerde parkeertarieven waarbij schone auto's minder betalen dan vuile auto's. Vanaf het najaar van 2009 willen we – in eerste instantie als pilot – een beloningsinstrument inzetten om automobilisten te stimuleren buiten de spits te rijden. Het stimuleren van het gebruik van gewenste routes vraagt overigens wel een langdurige voorbereiding. Omdat er cameratoezicht nodig is om een dergelijke maatregel uit te kunnen voeren, zijn de kosten relatief hoog.