UTRECHT ADEM BENEMEND!

TRA-10-cs4.indd 16 2/8/12 12:24 PM

VREDENBURG

Aantal bussen per dag: 2420
Stikstofdioxide (NO_2) per kubieke meter
Volgens landelijke Monitoringstool 2011: 39,5
Volgens gemeentelijk Luchtmeetnet 2011: 55.8 *

De luchtverontreiniging in Utrecht is groot. Een fietstocht langs de drie smerigste plekken blijkt een aanslag op longen en bloed. Ondertussen kan het gemeentebestuur nauwelijks tot een echte aanpak komen. Omfietsen naar De Uithof lijkt voorlopig de enige uitweg.

DOOR TIRZAH SCHNATER

*** De meetdata van het Luchtmeetnet zijn gemiddelden van de maandelijkse metingen van het jaar 2011 en nog niet officieel. Bron: http://www.utrechtmilieu.nl/meetnet/**

TRA-10-cs4.indd 17 2/8/12 12:25 PM

'En dit is een *canyon*', zegt Moniek Zuurbier, wijzend naar de rij hoge nieuwbouwappartementen aan het Vredenburg met daarnaast het imposante Muziekpaleis in aanbouw. Nee, Zuurbier is geen reisgids, maar onderzoekt luchtkwaliteit in het verkeer en de effecten ervan op de gezondheid. En een 'canyon' is geen prachtig landschap, maar een kloof tussen hoge gebouwen waartussen een drukke weg loopt met verkeer dat stikstofdioxide, fijn stof en roet uitstoot dat niet weg kan, en dus in de longen van veel verkeerdeelnemers terecht komt. Met name van fietsers....

55,8 WAAR 40 MAG

Het Vredenburg is met 20.000 fietsers en bijna 2500 bussen per dag een van de drukste straten van de stad. Het is ook een van de plekken in Utrecht die fiks te hoog boven de Europese norm voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) uitkomen. De norm voor NO_2 is gemiddeld 40 microgram per kubieke meter lucht per jaar, maar Vredenburg ligt daar volgens het gemeentelijke meetsysteem in 2011 met gemiddeld 55,8 NO_2 ruim hoger.
En dat heeft directe gevolgen voor de gezondheid van verkeersdeelnemers, stelt Moniek Zuurbier. Zij promoveerde vorig jaar aan de Universiteit Utrecht op blootstelling aan luchtverontreiniging in het verkeer en kwam tot de conclusie dat luchtverontreiniging al binnen een paar uur effect heeft op de longen.

We fietsen met haar langs drie van de 'vieste' plekken in de binnenstad voor fietsers: Vredenburg, Nobelstraat en hoek Bleekstraat/Catharijnesingel. Zuurbier, die haar onderzoek in Arnhem uitvoerde, is vooral verbaasd over het enorme aantal bussen. 'Utrecht is een compacte stad met heel veel verkeer', valt haar op als ze op een OV-fiets door de Nobelstraat fietst. Ook op de kruising Bleekstraat/Catharijnesingel scheren de bussen rakelings langs. 'Al het verkeer zit hier pal bovenop elkaar, dat betekent dat de uitstoot heel direct binnen komt bij een fietser. Het is juist beter de afstand tussen fietspad en verkeersweg te vergroten.' Maar bomen neerzetten, zo leren we van Zuurbier, heeft in een canyon als het Vredenburg geen zin, omdat dit het 'tunneleffect' nog meer versterkt.

NANODEELTJES IN JE BLOED

Uitstoot van verkeer heeft dus direct effect op de longen. Al na een paar uur is je longfunctie slechter, onderzocht Zuurbier. Wat gebeurt er dan precies met je? 'Er komen gassen en roetdeeltjes je longen binnen,' legt ze uit. 'Maar niet alleen dat. Gebleken is nu ook dat er nanodeeltjes, ultrafijn stof, zo klein als een miljoenste van een millimeter, direct door je cellen je bloed in gaan.' Bij gezonde mensen herstelt de longfunctie zich na een uur of zes weer, maar uiteindelijk kun je er wel gezondheidsproblemen van krijgen, zo concludeert ze. En niet de minste: longziektes zoals astma, COPD en longkanker, of hart- en vaatziekten en dichtgeslibde aderen. Er zijn zelfs aanwijzingen dat blootstelling aan luchtvervuiling een hartinfarct kan triggeren.

Zuurbier onderzocht ook of je beter de bus kan nemen dan de fiets, omdat je dan minder in de open lucht bent. Dit is niet zo. 'Fietsen is gewoon goed voor je', zegt ze al fietsend. 'Het positieve gezondheidseffect is wel tien keer groter dan de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Met een beetje gezond verstand kun je natuurlijk wel bedenken om een gezondere route te kiezen. Minder bussen, meer afstand tussen jou en de rest van het verkeer.'

MONIEK ZUURBIER, ONDERZOEKSTER:

TRA-10-cs4.indd 18 2/8/12 3:43 PM

BLEEKSTRAAT/CATHARIJNESINGEL

Aantal bussen per dag: 1000
Stikstofdioxide (NO_2) per kubieke meter
Volgens landelijke Monitoringstool 2011: 39,3
Volgens gemeentelijk Luchtmeetnet 2011: 63,7*

FOTO'S: TIRZAH SCHNATER

'Nanodeeltjes, ultrafijn stof, zo klein als een miljoenste van een millimeter, gaan direct door je cellen je bloed in'

TRA-10-cs4.indd 19 2/8/12 12:26 PM

FOTO: TIRZAH SCHNATER

NOBELSTRAAT

Aantal bussen per dag: 2420
Stikstofdioxide (NO_2) per kubieke meter
Volgens landelijke Monitoringstool 2011: 41,2
Volgens gemeentelijk Luchtmeetnet 2011: 53,4*

SCHONE ROUTE 1

Wanneer het koud is, windstil en er hangt mist, is het scenario voor luchtkwaliteit het slechtst en fietsen dwars door de stad niet aan te raden. Je moet er een beetje voor omfietsen, maar dit zijn de schoonste (en leukste) alternatieven vanuit twee kanten van de stad naar De Uithof.

Start-Noord: → Blauwkapelseweg
→ Kapelstraat → Biltstraat → Snellaan
→ Museumlaan → Emmalaan
→ Koningslaan → Prins Hendriklaan
→ Platolaan → Weg tot de Wetenschap
→ De Uithof

TRA-10-cs4.indd 20 2/8/12 12:27 PM

‘Ja, het verkeer een beetje omleiden, dan haal je de norm wel, maar de lucht is nog even beroerd’

En wat als we allemaal een mondkapje gaan dragen, zoals je in China veel ziet? ‘Dat heeft geen zin. Je houdt er misschien grotere stofjes mee tegen, van die stofjes die je ook van de vensterbank veegt. Maar de ultrafijne deeltjes gaan er dwars doorheen.’

Aan een keukentafel in een huis in Wittevrouwen zit diezelfde middag de kerngroep van *de Kracht van Utrecht* bijeen. Met vijftien bewoners en experts maken ze zich hard voor de leefbaarheid en de fiets- en OV-bereikbaarheid in de regio. Ze maken zich ook grote zorgen om de slechte luchtkwaliteit in Utrecht. Bij hun wekelijkse vergadering in het huis van voorman **Jan Korff de Gidts** lopen de gemoederen hoog op. Korff de Gidts: ‘We voelen ons gesterkt door het onderzoek van Moniek Zuurbier omdat zij eindelijk het woord nanodeeltjes in de fijnstofdiscussie heeft gebruikt. Dat die deeltjes nu bewezen heel ver in je longen kunnen komen, brengt het in dezelfde categorie als asbest. Er zijn nu wel maatregelen genomen voor fijn stof maar nog niet voor ultrafijne roetdeeltjes. De urgentie daarvan wordt met de dag groter. In deze stad hebben we het over driehonderd overlijdensgevallen per jaar.’

METEN & REKENEN

Er is al jaren heel wat te doen om de luchtkwaliteit in Utrecht. In 2009 viel zelfs het gemeentecollege omdat de partijen het niet eens konden worden over het Actieplan Luchtkwaliteit, waarin maatregelen stonden die de luchtkwaliteit moesten verbeteren. Een van de grootste discussiepunten gaat over het meten. Ten eerste is er de landelijke Monitoringstool van het ministerie van Infrastructuur & Milieu, dat twee meetpunten heeft in de stad. Dan is er het Utrechtse Luchtmeetnet, ingesteld in 2009 na de val van het college, nadat de SP met eigen metingen had vastgesteld dat het veel slechter gesteld was met de luchtkwaliteit dan eerst werd aangenomen. Sindsdien wordt er maandelijks op 53 plekken in de stad gemeten met behulp van buisjes die op plekken dicht bij de weg hangen. Uit deze metingen blijkt nu dat de 40 microgram NO_2 op veel plekken in de stad ver overschreden wordt. Maar die metingen zijn in vergelijking met de Monitoringstool van het ministerie soms wel 40 procent hoger. Hoe dit kan, is nog niet duidelijk, de metingen moeten ook nog gevalideerd worden.
Volgens **Richard Kres**, gepensioneerd milieubioloog en een van de experts van De kracht van Utrecht, zit de oorzaak van de verschillen in het onderscheid tussen meten en rekenen. De landelijke tool berekent de waarden, het gemeentelijk Luchtmeetnet meet wat er gebeurt. ‘Dat Luchtmeetnet is pas een jaar bezig met meten en het is nog te vroeg om er beleid op te voeren. Maar wij vragen ons af waarom dan niet al begonnen kan worden met schoonmaken. Nu zitten we nog een paar jaar langer aan de gaskraan. De gemeente doet niets qua gezondheid. Ja, het verkeer een beetje omleiden, dan haal je de norm wel, maar de lucht is nog even beroerd.’

GEZONDHEID VOOROP

Een tweede discussiepunt is dat luchtkwaliteit in allerlei beleidsplannen steeds in één adem genoemd wordt met bereikbaarheid: Utrecht moet schonere lucht krijgen voor haar meer dan 300.000 inwoners, staat overal netjes opgeschreven. Maar in diezelfde plannen moet Utrecht bereikbaar blijven als het belangrijkste knooppunt van het land. Neem het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van de rijksoverheid. Daarin krijgen alle gemeenten de verplichting om actieplannen te maken voor betere luchtkwaliteit, zodat ze in 2015 aan Europese normen voldoen. Het Utrechts gemeentebestuur bracht daarop in 2009 het Actieplan Luchtkwaliteit uit. Dat zou de stad schoon en bereikbaar moeten houden. 1,45 miljard euro is ervoor gereserveerd. Tegelijkertijd wil het rijk 1 miljard euro besteden aan verbreding van de snelwegen rond de stad. Dat vergroot de bereikbaarheid, maar ook het aantal auto’s. En dus dreigt er weer extra luchtverontreiniging.
Ook het rapport ‘Geen vuiltje aan de lucht’ van de Utrechtse Rekenkamer uit juni 2011 toont de spagaat van Utrecht tussen bereikbaarheid en gezondheid. De kamer concludeert dat de gemeente beter moet laten zien welke keuzes zij maakt tussen gezondheid, bereikbaarheid en economische ontwikkeling, want het gezondheidsaspect lijkt nu ondergesneeuwd te worden door de andere twee.

De Kracht van Utrecht is duidelijker: het geld voor een verbrede A27 en alle andere miljoenen die er nu liggen voor schonere lucht en bereikbaarheid verdienen een meer duurzame investering. 'Wij pleiten allereerst voor een stevige kosten-batenanalyse,’ zegt Korff de Gidts. ‘Daarin kan de gemeente de >

TRA-10-cs4.indd 21 2/8/12 12:27 PM

kosten van zo'n verbreding afwegen tegen de baten van de gezondheidswinst die je in Utrecht kunt bereiken met duurzame mobiliteit.'
De organisatie overlegt regelmatig met provincie en gemeente en komt met praktische voorstellen om te werken aan de leefbaarheid van de stad. Met grote partijen als infraprojectontwikkelaar Strukton en ingenieursbureau Movares werken ze aan alternatieve plannen voor het geld dat de gemeente te besteden heeft, zoals een tramnetwerk en snelfietspaden die de treinstations van Bunnik en Bilthoven met de stad verbinden. 'Het is nu een lappendeken van rood fietsasfalt, er zit geen logica in', aldus Korff de Gidts. 'Utrecht is de status van provinciestadje ontgroeid en is nu een grote stadsregio. Tegelijkertijd lopen we vreselijk achter met duurzame mobiliteit, terwijl er marktpartijen zijn die maar wat graag willen investeren.

GEVANGENE VAN DEN HAAG

Utrecht lijkt tussen twee vuren in te zitten. De stad is het centrum van Nederland, de doorgangspoort naar de Randstad en dus economisch relevant voor heel het land. Aan de andere kant staat de leefomgeving van meer dan 300.000 mensen binnen de stadsring, voor wie het belangrijk is zo gezond mogelijk te blijven. Korff de Gidts: 'Onze kritiek op de gemeente is dat de wethouder nog te weinig kleur bekent. Hij zegt de benadering van De Kracht van Utrecht te steunen en iets aan luchtkwaliteit te willen doen, maar onderneemt geen actie. Dat heeft ook te maken met de verkokering van gemeentelijke diensten. Dat luchtkwaliteit onder verkeer valt en niet onder gezondheid, zegt al genoeg. We willen de wethouder helpen zijn positie te versterken. Hij lijkt wel een gevangene van Den Haag.'

Die 'gevangene van Den Haag' is verkeerswethouder **Frits Lintmeijer** van GroenLinks. Hij meldt via zijn woordvoerder dat blootstelling aan luchtvervuiling altijd zijn aandacht heeft gehad. Hij verwijst ook naar een brief die hij kortgeleden naar de minister van Infrastructuur en Milieu heeft gestuurd waarin hij zijn ongenoegen uit over de beperkte inzet van het ministerie voor aanvullende, landelijke luchtkwaliteitmaatregelen. Hij zegt zich in te zetten voor een zo goed mogelijke inpassing van de verbreding van de A27, met zo min mogelijk nadelige gevolgen voor bewoners. En als na analyse blijkt dat er grote afwijkingen zijn tussen het Luchtmeetnet en de Monitoringstool wil hij dit landelijk onder de aandacht brengen bij het ministerie en het RIVM.
Op de vraag wat de wethouder gaat doen om de luchtkwaliteit nu al te verbeteren, noemt hij de volgende maatregelen: fietspaden aanleggen, een milieuzone voor vracht- en bestelverkeer instellen, doorgaand verkeer in de stad weren en plannen voor schone bussen. Het college wil gemotoriseerd verkeer in de stad ontmoedigen. Waar het wel noodzakelijk is, streeft zij naar zo schoon mogelijk vervoer, zoals elektrisch rijden. 'Om de Europese norm in 2015 te halen, is vooral een gezamenlijke inzet nodig van rijk, provincie en gemeente, omdat landelijke maatregelen meer effect hebben dan alleen lokale maatregelen.'

EIGEN VERANTWOORDELIJKHEID

Eerder die dag, op de terugweg naar het station, zegt Zuurbier: 'Staar je toch niet blind op die metingen. Het gaat om gezondheid van jou en mij. Er moet wat gedaan worden: duurzaam openbaar vervoer, stoplichten sneller op groen zodat fietsers niet zo lang in de luchtverontreiniging hoeven stil te staan. Maar een economie kun je ook niet lam leggen, je kunt niet verwachten dat Utrecht de laagste luchtverontreiniging heeft van het land. Al heeft de gemeente ook een verantwoordelijkheid in schone lucht voor haar bewoners.'
Uiteindelijk is er ook nog altijd de eigen verantwoordelijkheid, benadrukt Zuurbier, die als GGD-medewerker gemeentes adviseert en meewerkt aan landelijke richtlijnen op het gebied van luchtkwaliteit. Je kunt er ten slotte zelf voor kiezen om dwars door de stad naar de Uithof te gaan, of een omweg te nemen. Zuurbier lacht, terwijl ze haar OV-fiets richting stalling manoeuvreert: 'Maar zelf fiets ik met mijn racefiets ook het liefst op dat ene pad dat pal naast de snelweg ligt, want het asfalt is daar zo fijn.'

SCHONE ROUTE 2

Start-Zuid:
→ Vondellaan
→ Albatrosstraat
→ Gansstraat→ Koningsweg
→ Laan van Maarschalkerweerd
→ Weg tot de Wetenschap
→ De Uithof

TRA-10-cs4.indd 22 2/8/12 3:44 PM