

luchtkwaliteit

geboekte milieuwinst verdamppt

Het verlagen van de snelheid op de parallelbanen bij de A12 naar 80 km/u in 2006 heeft een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit opgeleverd. Uw beleidsvoornemen maakt dat de behaalde 'winst' voor de gezondheid van de omwonenden teniet wordt gedaan, mede vanuit de wetenschap dat er geen veilige grens is voor gezondheidschade ten gevolge van uitstoot van gemotoriseerd verkeer. In het onderbouwende onderzoek lijkt dat er niet gekeken is naar de effecten op de luchtkwaliteit in de steden, maar alleen naar de effecten op de snelwegen zelf. In Utrecht wordt de achtergrondconcentratie voor een belangrijk deel bepaald door emissies vanaf de snelwegen: in de buurt van de snelwegen is de bijdrage meer dan 8 microgram/m³ afnemend tot 2 microgram/m³ in de binnenstad. TNO veronderstelt een flinke toename van enkele tienden als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid, die het effect van de nog in te voeren Euro 6 voor taxi's en milieuzone voor bestelauto's teniet zal doen. Uit de landelijke emissiegegevens blijkt dat de uitstoot bij een verhoging van 80 naar 100 km/u, zo'n 20% tot 25% toeneemt voor zowel fijnstof als stikstofoxiden.

plaatsing schermen biedt onvoldoende bescherming voor verslechtering luchtkwaliteit

Indien nodig zult u schermen plaatsen. Echter, schermen hebben geen effect op de achtergrondconcentraties en dragen niet bij aan de gezondheidsverbetering van omwonenden. Uit de landelijke monitor 2010 blijkt dat we in Utrecht nog steeds, ondanks een forse investering van 280 miljoen euro, vier wegen met NO₂-overschrijdingen hebben in 2015 en een tiental wegen die in de gevarenzone liggen tussen 38 en 40,5 microgram/m³. Uw maatregel draagt niet bij aan het oplossen daarvan.

geluid

Ook de toename van de geluidsemissies ten gevolge van de voorgestelde snelheidsverhoging is vanuit gezondheidsperspectief onwenselijk. De invoering van variabele snelheid rond de stad zal vooral 's nachts vermoedelijk leiden tot meer slaapverstoring. De voorgestelde verhoging zal worden opgevangen binnen de nog vast te stellen geluidproductieplafonds. Dit betekent dat een deel van de beschikbare marge (groeiruimte) reeds bij aanvang is ingenomen of zelfs overschreden wordt. Het is nog onduidelijk of extra compenserende maatregelen door het rijk zullen worden genomen of dat een verdere, vanuit gezondheidsperspectief, onwenselijke verhoging van de geluidproductieplafonds op ons af komt. Verder is onduidelijk hoe de voorgenomen maatregel de overgangsregeling van de invoeringswet Swung-1 doorkruist, immers bij bestemmingsplan vaststelling dient op grond van vaste jurisprudentie rekening te worden gehouden met recente informatie en daardoor kan de invoering van een 130 km/u regime nadelig uitwerken voor bestemmingsplannen die wij nog binnen de overgangsregeling willen afronden.

verzoek aan u

Wij verzoeken u om uw voornemen de maximum snelheden op de A12 te verhogen te heroverwegen, omdat de beperkte reistijdwinst voor automobilisten niet op kan wegen tegen het verlies van leefomgevingkwaliteit voor en gezondheid van de inwoners van Utrecht. Wij worden als decentrale overheid in ieder geval graag betrokken bij de verdere uitwerking van uw voornemen, zoals u eerder heeft toegezegd in uw brief van 11 februari 2011 aan de Tweede Kamer over het experiment met dynamische maximumsnelheden. Wij hopen dat het daarbij mogelijk is om de uitwerking van de motie Van Veldhoven / Van Tongeren (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 32), waarin u gevraagd wordt de gevolgen van het verhogen van de maximumsnelheid voor luchtkwaliteit in beeld te brengen, te betrekken.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,



(L.S.)

