

Verslag eerste Openbare Stadsdebat Luchtkwaliteit

Gehouden op maandag 29 augustus van 19.30 tot 22.00 uur

Lokatie: Zalencentrum Utrecht Zuid, Amaliadwarsstraat 2-D

Aanleiding:

Rapport Utrechtse Rekenkamer: "Geen vuiltje aan de lucht"

Initiatief:

Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht, Kees van Oosten,
stopluchtverontreiniging@gmail.com

Deelnemers:

Frits Lintmeijer, Wethouder Verkeer
André van Schie, VVD raadslid
Ruben Post, PvdA raadslid
Vincent Oldenburg, SLU raadslid
Michel Eggermont, SP raadslid
Kees van Oosten, Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht (SSLU)
Publiek van circa 70 personen
Radio en TV Utrecht, Caroline Gijsman en Marc van Rossum
Journalisten van Ons Utrecht / De Nieuwe Utrechter Jos van Sambeek (foto's)
Bram Fokke, D66 raadslid, bericht van verhindering tevoren ontvangen

Debatleider:

Jan Korff de Gidts, Kracht van Utrecht (in het verslag "JKdG")

Verslag en meer informatie:

Olivier Beens, Kracht van Utrecht, info@krachtvanutrecht-initiatief.nl

Media-aandacht voor inhoud en vorm stadsdebat

Item van RTV Utrecht: <http://www.rtvutrecht.nl/nieuws/385035>

Blog van PvdA-raadslid Ruben Post:

<http://www.rubenpost.nl/?p=385>

Inhoudsopgave van het verslag:

Opbouw van de avond

1. Opening
2. Het Rekenkamerrapport: eerste reacties
3. Debat: Terugkijken op beleid en raadsinfvoorziening
4. Debat: De balans - Deed de gemeente Utrecht nu genoeg?
5. Debat: Terugkijken op beleid en raadsinfvoorziening
6. Extra slimme en (kosten)effectieve maatregelen
7. Na vanavond: perspectieven en afspraken?
8. Nawoord van de debatleider

Opbouw van de avond

1. Opening
2. Het Rekenkamerrapport en eerste reacties
 - Presentatie Kees van Oosten
 - Eerste reactie van wethouder en raadsleden
 - Conclusies uit het Rekenkamerrapport
3. Debat: Terugkijken op beleid en informatievoorziening aan de gemeenteraad
4. Debat: De balans - Deed de gemeente Utrecht nu genoeg?
5. Debat: Vooruitkijken naar 2014 en 2015
6. Extra slimme en (kosten)effectieve maatregelen
7. Na vanavond: Perspectieven en afspraken?
8. Nawoord

De stellingen zijn ingebracht door de deelnemende politici zelf. Na een eerste toelichting van de stelling door de politicus vraagt de debatleider het publiek om het al of niet eens zijn met een stelling te laten blijken door rechts of links van de zaal te gaan staan. Twijfelaars kunnen blijven zitten.

1. Opening

Om half acht opent Jan Korff de Gidts van 'De Kracht van Utrecht' het stadsdebat. Onder de ongeveer 70 aanwezigen zijn raadsleden, ambtenaren, experts en leden van bewonersorganisaties. Ook de Utrechtse Rekenkamer is aanwezig met een delegatie. Zij hebben besloten om niet deel te nemen aan het debat. Zij zullen de gemeenteraad inlichten tijdens de Raadsinformatieavond op 6 september.

Aanleiding voor dit stadsdebat is het Utrechtse Rekenkamerrapport "Geen vuiltje aan de lucht", gepresenteerd op 21 juni 2011. Het debat is bedoeld als voorbereiding op de Raadsinformatieavond over het Rekenkamerrapport op 6 september en de behandeling ervan door de gemeenteraad. Volgens de Rekenkamer is het onzeker of de lucht in 2015 aan de normen voldoet. De gemeente heeft weliswaar maatregelen zoals milieuzonering en verschonen van bussen genomen; de effecten hiervan zijn echter onzeker.

Alle aanwezige raadsleden hebben het Rekenkamerrapport gelezen. Dat geldt maar voor een deel van het publiek. Ongeveer tweederde van het publiek maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit in Utrecht. Politicus Andre van Schie (VVD): "Ik ben een van de mensen die zich niet zo'n zorgen maakt; maar dat zit ook niet in mijn karakter".

Centraal in het debat staan de volgende vragen:

- ✦ Wat vindt u van het in Utrecht gevoerde beleid en het Rekenkamerrapport?
- ✦ Wat moet er gedaan worden om alsnog aan de wettelijke EU-normen te voldoen?
- ✦ Doet de gemeente Utrecht genoeg?
- ✦ Wat kan de gemeente nog meer doen?

2. Het Rekenkamerrapport: reacties en belangrijkste conclusies

2.1. Presentatie Kees van Oosten (Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht)

De lucht is nog nooit zo schoon geweest?

RIVM:

- ⤴ Er zijn per jaar 5000 voortijdige sterftes in Nederland door zogenaamde 'short-term' blootstelling.
- ⤴ Nederlanders hebben door langdurige blootstelling aan fijnstof een reductie in levensverwachting van een jaar, maar in vieze steden als Utrecht is dat meer. *(Aangezien de formulering in de presentatie wat onduidelijk was, heeft Kees deze naderhand verduidelijkt, red.)*

De gevolgen van luchtvervuiling zijn al lang bekend. Daarom zijn er wetten, waaraan zeker de overheid zicht dient te houden:

Democratisch vastgestelde wetgeving:

- ⤴ Europese Richtlijn 1999
- ⤴ Besluit Luchtkwaliteit 2001/2005, Wet Milieubeheer

De uitgangspositie is helaas niet al te best. De belangrijkste beleidsdaden in Nederland op een rij:

- ⤴ Zeezout-aftrek (de bijdrage van zeezout aan de totale hoeveelheid fijnstof mag daarvan worden afgetrokken).
- ⤴ De vervuiling van stikstof (NO₂) hoeft niet meer vanaf 5 meter, maar vanaf 10 meter van een weg te worden berekend.
- ⤴ Saldering: Negatieve effecten mogen worden weggestreept tegen positieve effecten in het salderingsgebied en tegen de effecten van maatregelen.
- ⤴ Nederland heeft uitstel gevraagd en gekregen van Europa om te voldoen aan de normen voor fijnstof (tot 2010) en voor NO² (tot 2015).
- ⤴ Toepasbaarheidsbeginsel: op plekken waar geen mensen komen, hoeft de lucht niet te worden gemeten of aan normen te voldoen.
- ⤴ Blootstellingscriterium: op plekken waar mensen weinig of slechts kort komen, bijvoorbeeld een fietspad, hoeft de lucht niet gemeten te worden of aan normen te voldoen.
- ⤴ Er komt geen aanscherping van de fijnstofnorm.
- ⤴ Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL): Het NSL biedt de mogelijkheid om op regionaal niveau te salderen. Deze werkwijze is ondoorgrondelijk en in feite een grote smokkeltruc om alle bouwprojecten in Nederland door te kunnen laten gaan.

Wat heeft Nederland voor de luchtkwaliteit bereikt?

- ✧ RIVM 2008: concentraties fijnstof en NO² liggen op hetzelfde niveau als in 2000.
- ✧ RIVM 2009: De laatste jaren is er geen verandering in concentraties NO² langs drukke straten in grote steden.
- ✧ Toelichting ALU 2008 (17 maart 2009): de verbetering van de luchtkwaliteit heeft zich niet doorgezet de laatste jaren

NSL en de derogatie (*Nederland heeft aan de Europese Unie enkele jaren uitstel gevraagd en verkregen om aan de EU-normen te voldoen*)

Omdat Nederland vrij laat is begonnen om aan schonere lucht te werken, moest ze wel uitstel vragen om aan de normen te voldoen. Direct na het verkregen uitstel werden de belangrijkste maatregelen (op basis waarvan het uitstel is verleend) geschrapt, te weten de kilometerheffing, dieseltax en uitbreiding van de milieuzone. Twee maanden later volgde daarop nog de Herziening Spoedwet, waarmee op 30 locaties snelwegen kunnen worden uitgebreid in een versnelde procedure. Het maakt overigens niet uit welk kabinet je hebt. Minister Cramer, staatssecretaris Van Geel of de huidige minister Schultz van Haegen hebben het allemaal laten afweten. De conclusie is dan ook dat we van het Rijk geen schone lucht hoeven te verwachten. De gemeente zal het zelf moeten doen.

Wat heeft Utrecht gedaan?

De conclusies van het Rekenkamerrapport zijn helder:

- ✧ Gezondheid speelt in het beleid geen rol van betekenis. Aanbeveling: betrek de GG&GD (Gemeentelijke Geneeskundige en Gezondheidsdienst) erbij.
- ✧ Het is onzeker of in 2015 de EU-norm gehaald wordt. De onzekerheid in de metingen bedraagt 20 a 25 procent. Als het beleid zich richt op de grenswaarden, loop je een groot risico. Sturing van het beleid is bovendien lastig, omdat de gemeente cruciale informatie mist (zie ook volgende punt). Aanbeveling: neem extra maatregelen en verbeter de sturing.
- ✧ Verbeter de informatie aan de raad over resultaten en effecten. Op dit moment is er effectief geen monitoring en dus ook geen informatie voor de raad.

SSLU: Rekenkamer is niet kritisch genoeg

- ✧ Er is geen onderzoek gedaan naar de praktijk van het rekenwerk. Het is veel erger dan de Rekenkamer denkt. De metingen van de gemeente geven een te rooskleurig beeld.
- ✧ Ook bij het huidige College ontbreekt de politieke bereidheid om stevige maatregelen te treffen.

Om dit te illustreren, legt Kees van Oosten twee citaten van resp. het oude Utrechts college en het huidige voor:

Het oude College: "De gemeente wijst er overigens voor de volledigheid nog eens uitdrukkelijk op dat zij op grond van Europese en nationale regelgeving niet gehouden is om maatregelen te treffen. De verplichtingen beperken zich daarentegen (bij – dreigende – overschrijding van de normen) tot het opstellen van plannen..." (3 maart 2009)

Het nieuwe College: "De verantwoordelijkheid rust thans bij de Rijksoverheid, die aan deze verantwoordelijkheid uitvoering geeft via het NSL. Er rust geen verantwoordelijkheid bij de gemeente. Dit betekent ook dat gemeente niet meer gehouden is om zelfstandig maatregelen te treffen of actieplannen vast te stellen." (21 september 2010)

De stelling van het huidige college is dus duidelijk: wij dragen geen enkele verantwoordelijkheid.

Stellingen Kees van Oosten:

- ✧ **Van inkt en loze voornemens wordt de lucht niet schoon. Verspilling van belastinggeld.** Stapels onderzoeken zijn er, miljoenen zijn uitgegeven om de lucht te meten; allemaal zonder resultaat. Ik ben boos, ook als belastingbetaler. De 170 miljoen die nodig is om alsnog de normen te halen, dreigt weggegooid geld te zijn.
- ✧ **Luchtkwaliteit moet weg bij Stadsontwikkeling en ondergebracht worden bij een zelfstandige Dienst Volksgezondheid en Milieu.**

Hierna vraagt de debatleider aan alle politici achter de tafel wat de eerste reactie van hen was na het verschijnen van het Rekenkamerrapport.

2.2. Reactie André van Schie (VVD)

De gemeente doet al erg veel. Niet alle maatregelen zijn echter effectief. Bovendien is de invloed van ons lokale beleid niet groot. Met de middelen die we hebben, krijgen we de lucht niet overal schoon. *JKdG: Dus we hebben in 2015 wellicht een probleem?* Ja, dat klopt. Ook de landelijke maatregelen hebben niet veel invloed. We moeten nu bedenken, in debatten zoals deze, wat we gaan doen. *JKdG: Maar wat haalt u uit het rapport?* Het is goed dat de Rekenkamer uitgezocht heeft hoe het staat met de luchtvervuiling in Utrecht. We moeten nu de effectiviteit van maatregelen beter monitoren. Een nul-meting is daarbij noodzakelijk. Anders is het weggegooid geld. In feite deel ik de basisgedachte met Kees van Oosten. Ik verbind er alleen andere conclusies aan.

2.3. Reactie Vincent Oldenburg (SLU)

De conclusies verbazen mij niets. Het komt overeen met wat ik al jaren beweer. De belangrijkste conclusie voor mij is om de GG&GD erbij te betrekken. Gezondheid blijkt in het beleid nu geen enkele rol te spelen. De gemeente stelt dat zij niet verantwoordelijk is; er is dus geen werkelijke interesse bij de gemeente. Alleen een eventuele bouwstop bij overschrijding van de normen speelt een rol. Hoewel het lastig is om in de moeilijke rekenmodellen te duiken, is het duidelijk dat de meetnauwkeurigheid op 25 procent zal blijven liggen. Daarmee lopen we een risico. Ik wil gezondheid centraal en maatregelen daarop afstemmen. De lucht is van Utrecht; ik voel me wél verantwoordelijk!

2.4. Reactie Frits Lintmeijer (wethouder Verkeer)

Ik haal twee punten uit het Rekenkamer rapport: Ten eerste moeten we beter op gezondheid letten. Via monitoring willen we de zogenaamde 'gehinderden' beter in

beeld hebben. Waar liggen de minst schone plekken... Deels weten we dat nu al. Ook weten we te weinig over de effecten van verschillende risico's. Daar moeten we (met GG&GD) meer aan doen. Ten tweede willen we met Amsterdam samen kijken naar de effecten van maatregelen in het verbeteren van de luchtkwaliteit. Wat werkt in Amsterdam, kunnen wij ook toepassen. In Utrecht hebben we vier locaties boven de norm en tien locaties in de gevarenzone. Indien nodig zullen we daar zware maatregelen nemen.

Een moeilijk punt is de landelijke achtergrondconcentratie. Er ligt een heel pakket aan landelijke maatregelen die niet is genomen. Ik zie wel een positief punt in het Europese beleid. De EU heeft in het zgn. Witboek (beleid voor 2020 – 2050) vastgelegd dat ze zich wil gaan bemoeien met het transport in steden. Daarnaast streeft ze naar 50 procent vervoer zonder uitstoot van schadelijke stoffen in steden. *JKdG: Maar hoe zit het met de korte termijn? Als wij in 2014 a 2015 de normen niet halen, dan volgen harde maatregelen, ook als deze impopulair zijn. JKdG: Ik stel vast dat U in ieder geval steun hebt bij de VVD voor harde maatregelen.*

2.5. Reactie Ruben Post (PvdA)

Het Rekenkamerrapport is helder geschreven en duidelijk. Er moet veel gebeuren om de normen te halen. De meeste genoemde maatregelen kan ik wat mee: We moeten meer sturen op onze doelen en de raad laten controleren. De PvdA wil doorgaan met de huidige maatregelen met misschien nog een schepje erbovenop. Daarnaast is het nodig om de methodieken om luchtverontreiniging te meten te verbeteren. Nietsdoen is geen optie; dat kunnen we ons niet veroorloven. *JKdG: Heeft u een agenda? Wat zijn uw doelen? Economie, gezondheid, verkeer? Al deze aspecten zijn doelen voor ons. Bereikbaarheid is bijvoorbeeld belangrijk voor de economie, maar er is meer dan autobereikbaarheid. Waar liggen de mogelijkheden voor OV, fiets en ander (elektrisch) vervoer...*

2.6. Reactie Michel Eggermont (SP)

De SP is natuurlijk al jaren bezig met lucht. Wat opvalt in het rapport zijn de tegenstrijdige doelen. Er is onduidelijkheid over de maatregelen. 2015 Komt snel dichterbij. We moeten nu bedenken hoeveel auto's we eigenlijk de stad in willen laten. Daarvoor zijn eenvoudige, goedkope maatregelen te bedenken.

2.7 De drie conclusies van de Rekenkamer (gepresenteerd door JKdG)

- ✧ **1.** De gemeente dient beter te laten zien welke keuzes zij maakt tussen: gezondheidsbescherming, bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de stad.
 - > Concrete doelen! Geef zicht op effecten en prestaties !
 - > Geef sturing ! Betrek GG&GD structureel!

- ✧ **2.** De gemeente Utrecht dreigt de eisen van de Europese Unie aan de kwaliteit van de buitenlucht in de stad niet te halen. Het is onzeker of de lucht in 2015 voldoende is verschoond.
 - > Extra maatregelen zijn nodig!
 - > Zorg voor een stevigere sturing in de gemeentelijke organisatie!

-> Voer beleid om een veiligheidsmarge te creëren.

- ✧ **3.** Informeer de raad op meer transparante wijze over de te bereiken doelen gezondheid, bereikbaarheid en economische ontwikkeling, geleverde prestaties en risico's voor 2015.
 - > Verbeter controlerende rol van de raad om het effect van het totale pakket te kunnen beoordelen!

JKdG: Alle deze maatregelen zijn genoemd door de raadsleden. Dat belooft wat vanavond!



Debatleider Jan Korff de Gidts in gesprek met Bert van Velzen van de werkgroep Voordorp Vrij van Verkeersoverlast en Ruben Post PvdA-raadslid.

3. Debat: Terugkijken op beleid en informatievoorziening aan de gemeenteraad

Vanuit het publiek komt als eerste de reactie dat de plaatsing van de meetpunten in het gemeentelijke meetnet te sterk is ingegeven door politieke motieven. Zo staan er op enkele mogelijke knelpunten, zoals langs de Croeselaan en de Graadt van Roggenweg geen meetpunten, terwijl daar veel staat te gebeuren en een nulmeting dus noodzakelijk is. Een uitbreiding van het meetnet is noodzakelijk; het dient een goede afspiegeling te zijn van de problematische plekken in de stad.

De debatleider belooft dat dit thema terugkomt en legt vervolgens uit hoe we het debat gaan voeren. Het publiek kan ervoor kiezen voor, dan wel tegen een stelling te zijn door links of rechts van de zaal te gaan staan.

Stelling 1 (Van Schie): De Utrechtse lucht is nog nooit zo schoon geweest als nu.

Toelichting André van Schie: De lucht is steeds schoner, met name vervoer en industrie zijn schoner. Deze trend is er al sinds 1920. Met zijn allen moeten we er voor zorgen dat de achtergrondconcentratie aan vervuiling door wegen minder wordt.

Vincent Oldenburg: De stelling is juist. Het hangt wel van je referentie af. In mijn jeugd was er een enorme industriële vervuiling. Dat is nu gelukkig allemaal weg. Maar is het schoon genoeg?

De meeste mensen zijn tegen deze stelling. Reacties uit het publiek: (1) In binnensteden is de lucht juist viezer. Door compact te bouwen in de stad komen er ook meer mensen bij. (2) Onderzoek van TNO heeft aangetoond dat nieuwe auto's juist meer stikstof uitstoten. (3) Gerard Cats (Kracht van Utrecht): Voor de periode tot 2008 heeft Van Schie gelijk. Vanaf 2008 is de lucht echter weer viezer geworden. (4) Jan Morren (Kracht van Utrecht): Deze stelling is niet relevant. Het gaat erom dat de lucht niet schoon genoeg is.

Stelling 2 (Van Oosten): Van inkt en loze voornemens wordt de lucht niet schoon. Verspilling van belastinggeld.

Toelichting Kees van Oosten: Marx zei dat het er niet om gaat om de wereld te verklaren, maar om de wereld te veranderen. We weten genoeg, hou op met onderzoek. Ga wat doen!

Frits Lintmeijer: Ik ben het niet eens met de stelling. Onderzoek is noodzakelijk om te zien waar we staan. De Rekenkamer laat zien dat het zinnige inkt is die tot maatregelen zal leiden.

Vincent Oldenburg: Ik twijfel. Er zijn ook simpele maatregelen te treffen die je niet hoeft te onderzoeken. Iedereen begrijpt dat 3000 nieuwe huizen meer auto's oplevert. Aandringen op en doen van onderzoek was een goed middel om tot scherpere maatregelen te komen. Maar dat onderzoek kan ook particulier gebeuren.

Reactie uit het publiek: De gemeente bouwt eerst huizen en dan pas wegen. Dat moet andersom. Kijk naar Leidsche Rijn. Blijkbaar begrijpt de raad het allemaal niet.

Stelling 3 (Van Schie): De Utrechtse bevolking is maar marginaal geïnteresseerd in luchtkwaliteit.

Toelichting André van Schie: Hier aanwezig in de zaal zijn veel deskundigen. Maar ik heb laatst een makelaar gebeld. Wat bleek: Luchtverontreiniging speelt geen enkele rol bij verhuizingen. Mensen laten hun keuze er niet van afhangen.

Luchtverontreiniging zou wel degelijk onderdeel kunnen worden van het marktmechanisme. Maar blijkbaar vindt het overgrote deel van de Utrechters andere zaken belangrijker, zoals het hebben van een baan.

Reacties uit het publiek: (1) Ik woon in Overvecht, waar gebouwd wordt bij de Einsteindreef en Marxdreef. De nieuwbouw staat vrij dicht langs de weg. Ramen kunnen niet open door de vele uitlaatgassen. Veel woningen zijn hier niet verkocht. De prijs van de woningen is daarom met 30.000 euro gedaald. Luchtkwaliteit speelt wel degelijk een rol. Daarnaast hebben veel kinderen uit de buurt astma. Maar mensen denken daarbij niet aan luchtvervuiling als oorzaak. (2) Ik woon in Voordorp, een wijk waar veel woningen te koop staan. We wonen op 100 meter van de snelweg. Mensen willen hier gewoon niet meer wonen, terwijl velen wel op zoek zijn naar een koopwoning. Een makelaar uit de buurt is al gestopt; hij wil geen leugens meer verkopen (door te zwijgen over de luchtverontreiniging).

(4) Luchtkwaliteit is misschien niet zo'n punt bij de bevolking, maar verkeer des te meer. Het gaat ook niet alleen om luchtvervuiling, maar ook om groen in de buurt. Het gaat om het hele pakket. (5) Veel mensen willen schone lucht, maar brengen tegelijkertijd wel hun kinderen met de auto naar school. (6) Er is geen interesse onder de bevolking omdat de gemeente er niet over informeert. (7) Mensen hebben in zoveel zaken geen interesse. (8) De gemiddelde burger weet hier niets van af. De kwestie was de laatste jaren ook veel te ingewikkeld. (9) Ik woon aan de Croeselaan. Er komen bij ons veel bussen erbij met de aanleg van nieuwe busbanen. Ik heb net een huis gekocht en maak me wel zorgen over de leefkwaliteit.

Vincent Oldenburg: Burgers hebben wel degelijk invloed op het beleid. Zo was er vanuit de bevolking veel druk om met een meetnet te komen. Ook het nieuwe Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht en de vervallen Spoorlaan zijn voorbeelden van effectieve druk vanuit de bevolking.

4. Debat: De balans - Deed de gemeente Utrecht nu genoeg?

JKdG: In het raadsdebat over het luchtmeetnet sprak de raad over 'de noodzaak om het vertrouwen van de burgers terug te verdienen. Hoe krijgen we het vertrouwen terug?

Ria Glas (Fietzersbond, publiek): Veel (voorgestelde) maatregelen zijn tegen inkomend verkeer. Maar er is ook veel autoverkeer binnen de stad, op fietsafstand. Dit biedt veel potentie. In de praktijk is er echter een erg mager beleid wat betreft fietsverbindingen. Knelpunten worden nauwelijks aangepakt. Een forse inhaalslag is nodig. Verbeter het fietsnetwerk, zorg voor een meer op fietsers gerichte instelling van stoplichten. Er is genoeg geld bij de gemeente om het fietsbeleid vóór 2015 fors te verbeteren. Hiermee herstel je ook weer het vertrouwen van de mensen.

Frits Lintmeijer: De Raad heeft het luchtmeetnet en de geluidsmetingen langs de NRU (noordelijke randweg Utrecht) voor elkaar gekregen. Dat is goed voor het vertrouwen. En we zijn bezig met ons fietsbeleid. Laten we nu niet opnieuw beginnen, maar afmaken waar we mee bezig zijn (in reactie op Ria Glas). Anders blijven we de boel vertragen.

Reactie uit het publiek: Je bent op verschillende plekken je leven als fietser niet zeker (bijv. de Burg. Reigerstraat). Dat mag de naam fietsnetwerk toch niet hebben? Ga eens als raadslid of ambtenaar een paar keer op en neer door de stad fietsen.

Stelling 4 (Oldenburg): De gemeente Utrecht is formeel en moreel verantwoordelijk voor het bevorderen van de gezondheid van alle Utrechters met alle middelen die haar daar toe ten dienste staan. "Verschuil je dus niet achter de Rijksoverheid"

Frits Lintmeijer: Mee eens. Ik verschuil me absoluut niet achter de maatregelen van het Rijk. Ik voel me wel verantwoordelijk.

Andre van Schie: Deels mee eens. Je moet als overheid geen maatregelen nemen die burgers schaden. Maar de inwoners van Utrecht zijn ook zelf verantwoordelijk. *JKdG: 2015 - de normen zijn overschreden, er is gezondheidsschade. En dan?* De gemeente kan niet voor ultiem schone lucht zorgen. Mensen weten en accepteren de risico's. De rol van de gemeente hierin zit in een goede voorlichting. Ook het Rijk heeft hier een rol. Alles wat we kunnen doen, doen we. Maar we gooien niet de stad op slot om normen te halen waar we maar beperkt invloed op hebben.

Kees van Oosten: Mensen op de snelweg krijgen enorm veel vervuiling binnen. En op een snelweg gelden geen normen. Alsof automobilisten geen recht op schone lucht hebben. Ook in bussen is dit een probleem. *JKdG: Doet de universiteit hier onderzoek naar?* Reactie uit het publiek: 'Nee, dit maakt geen onderdeel uit van het onderzoeksprogramma'.

Ria Glas (Fietzersbond, publiek): Ook bij fietsen is dit een probleem. Fietsen langs drukke wegen is door de luchtvervuiling niet aan te raden. Gelukkig is de gezondheidswinst door te bewegen vele malen groter dan de schade door de luchtvervuiling.

JKdG: Uit onderzoek van Natuur & Milieu blijkt dat hardlopen binnen 500 meter van een snelweg niet is aan te bevelen. Daarmee is Amelisweerd dus niet geschikt voor hardlopers.

Reactie Van Schie: Dat is dan ook de eigen verantwoordelijkheid voor de burger.

Reactie Van Oosten: Van Schie heeft hier gelijk. Veel mensen willen schone lucht, maar brengen wel hun kinderen met de auto naar school. En de GG&GD doet niets. Het eerste onderzoek naar astma onder kinderen langs de Graadt van Roggenweg moet nog komen. Informeren zal tot ander gedrag leiden.

Reactie van een medewerker GG&GD (publiek): We hebben het hier over de eigen verantwoordelijkheid van mensen. Roken is erger dan langs de snelweg wonen. En werken is gezonder dan niet werken en thuisblijven, ook als je met de auto de snelweg gebruikt. Vincent Oldenburg: De GG&GD heeft het materiaal wel; zij heeft in het verleden onderzoek gedaan naar gezondheid en binnenmilieu.

André Van Schie: Mensen zijn wel geïnteresseerd in binnenmilieu. Maar daar meten we niet voor. Het luchtmeetnet is er om onze rekenmodellen te controleren. Met de beleving van mensen heeft het niets te maken; uit de resultaten van het meetnet zijn geen consequenties voor individuele burgers te halen.

5. Debat: Vooruitkijken naar 2014 en 2015

In de volgende stellingen kijken we vooruit naar 2014 en 2015. Wat zijn de consequenties van het Rekenkamerrapport? Wat kan de gemeente doen om de EU-normen wel te halen? Wat kan de gemeente nog meer doen?

Stelling 5 (Van Oosten): Luchtkwaliteit moet weg bij Stadsontwikkeling en ondergebracht worden bij een zelfstandige Dienst Volksgezondheid en Milieu.

Frits Lintmeijer: Ik vind dit organisatievraagstuk niet interessant. Het gaat om maatregelen. De discussie gaat al te veel over organisatie en rekenmodellen. *JKdG: moeten we naar een meer zelfstandige rol van de GG&GD?* Die is er al; de GG&GD wordt op geen enkele manier belemmert. Er is overigens helemaal geen 1 op 1 relatie tussen voorlichting en gedrag.

Medewerker GG&GD (publiek): De stelling is onzin. De GG&GD heeft trouwens te weinig middelen. Ik denk ook dat iedereen het wel weet: hoe dichterbij de snelweg, hoe ongezonder.

Stelling 6 (Michel Eggermont): Het college zegt de wettelijke normen in 2015 te willen halen. Dat is te makkelijk. Bovendien: het college komt haar belofte uit het college-akkoord niet na.

Citaat College-akkoord p.15: De stad zet de gezondheid van haar inwoners centraal bij het bepalen van de kaders voor het verkeersbeleid. De wettelijke EU-normen zijn voor ons een minimumnorm.

Toelichting Michel Eggermont: Gezondheid is nooit centraal gesteld. Het is altijd slechts een gevolg geweest. Indien gezondheid centraal staat, dan wil je op bepaalde plekken bepaalde verkeersintensiteiten. Dat kan betekenen dat we auto's moeten weren. Zo kunnen we de normen halen.

André van Schie: Afritdosering is onzin. Mensen moeten gewoon met de auto naar hun werk kunnen. Er is wel iets te doen met moderne technologieën, zoals TomToms. Via de autonavigatie zou je automobilisten via andere routes kunnen omleiden.

Reactie uit het publiek: bouwen in de stad is tegenstrijdig met het verbeteren van luchtkwaliteit.

Ruben Post: We moeten verder gaan dan de norm. Daarom hebben we het ook over minimumnormen. *JKdG: Concrete maatregelen?* Automobilititeit in de stad verminderen. *JKdG: de WHO hanteert een norm voor luchtkwaliteit die de helft is van de norm bij ons. Wat is de streefnorm?* We moeten ons richten op het ombuigen van de trend.

Frits Lintmeijer: We moeten onder de norm uitkomen. Hoeveel is niet te bepalen. We hebben ook geen invloed op de achtergrondconcentraties. Voor het deel waar we wel invloed op hebben, zetten we ons maximaal in.

Gerard Cats (Kracht van Utrecht, publiek): Afritdosering! Je mag met de auto de stad in, tenzij de wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden overschreden. Dan gaat de stad dicht, parkeer je je auto in een P+R en fiets je naar je eindbestemming. Reactie Van Schie: Wij willen niet voor mensen beslissen. Niemand hoeft in Utrecht te wonen. Je neemt als Utrechter de luchtkwaliteit op de koop toe.

Stelling 7 (Lintmeijer): De normen voor luchtkwaliteit moet en gaat Utrecht halen; als het nodig is moet de gemeente geen enkele maatregel schuwen.

Toelichting Lintmeijer: Uit Amsterdams onderzoek blijken de volgende maatregelen het meeste effect te sorteren: (1) Schonere bestelbussen en vrachtwagens. Ook het bundelen van vrachtverkeer hoort hierbij. (2) Stimuleren van schone taxi's via stimuleringsmaatregelen bij aanschaf. (3) Knips bij knelpunten. Dit is een lastige, aangezien het gevaar bestaat dat de vervuiling slechts verplaatst wordt. Maar als middel om luchtverontreiniging lokaal tegen te gaan, kan het nodig zijn. (4) Verminderen van het aantal auto's in de stad. Dit moet natuurlijk gepaard gaan met goede alternatieven, bijvoorbeeld de fiets. Ook een beter regionaal vervoersnetwerk zal veel helpen. Succesvolle voorbeelden uit het buitenland laten zien dat grote stedelijke gebieden altijd beschikken over een groot lightrail- of metrosysteem als

ruggengraat. Wij bieden nu geen goed vervoer in de regio. De tram naar de Uithof is wat dat betreft een doorbraak, als resultaat van samenwerking met het Rijk.

6. Extra slimme en (kosten)effectieve maatregelen

(JKdG) Wie heeft nieuwe ideeën voor Utrecht? Ik noem zelf de Gemeente Amsterdam. Zij kiest als doelgroep van beleid de zakelijke veelrijders:

- ⤴ Minder voertuigen die rondrijden (volume)
- ⤴ Aanschaf schone Euro VI voertuigen stimuleren (bron)
- ⤴ Aanschaf van elektrische voertuigen stimuleren
- ⤴ Milieuzones (restrictieve bronmaatregelen).

Jan Morren (Kracht van Utrecht, publiek): Ik heb prijsbeleid nog niet gehoord. Dat is het meest effectieve instrument om automobiliteit te verminderen. Ik denk bijv. aan hogere parkeertarieven of een soort congestieheffing. Zoiets kun je regelen in G4 verband (vier grote steden). Deze maatregelen mógen steden ook nemen; ze zijn hierin niet afhankelijk van het Rijk.

Medewerker GG&GD (publiek): Ik noem een voorbeeld van de Rabobank in Utrecht. Medewerkers klaagden dat zij de stad zo moeilijk in kwamen. Medewerkers zetten nu hun auto buiten de stad neer en reizen verder met de trein, op kosten van de zaak. Het werkt prima. Hier zou de overheid zelf het goede voorbeeld moeten geven, wat nu niet altijd het geval is. Zoek samen met bedrijven naar flexibele oplossingen.

(publiek) In de binnenstad van Utrecht zijn een heleboel parkeerterreinen in particuliere handen. Zet hier nu eens een team juristen op om ervoor te zorgen dat je als overheid iets met deze parkeerplekken kan doen.

Gerard Cats (Kracht van Utrecht, publiek): Utrecht heeft ruime parkeergarages, flyovers... Het is gewoon té aantrekkelijk voor auto's. Dat is het probleem.

(publiek) Het verhogen van de parkeertarieven is een simpele maatregel met dramatische effecten. Als mensen 20 of 40 euro moeten betalen voor een dag parkeren, dan gaan ze serieus naar alternatieven kijken. Het fiets- en OV-netwerk in Utrecht is best wel een redelijk alternatief.

(publiek) De brommers en scooters van pizzakoeriers vervuilen enorm, zo blijkt uit onderzoek. Zou je niet kunnen proberen ze over te halen om een schoner vervoermiddel te gebruiken?

(publiek) Waarom mag je Utrecht eigenlijk in met een oude auto zonder katalysator? Waarom weer je ze niet?

(publiek) Ik heb nog niemand gehoord over deelauto's. Je zou als overheid daar meer campagne voor kunnen voeren.

(publiek) Ik denk aan toegangskarten om de stad binnen te komen. Iedereen kan eenvoudig via internet een beperkt aantal kaarten bestellen. Het is een eenvoudig systeem waar je geen dure tolpoortjes voor nodig hebt. Als je door je kaarten heen bent, moet je ander vervoer zoeken.

(publiek) Er zijn gewoonweg teveel parkeerplaatsen in de stad. Veel stukjes rond parken, zoals op het Lucas Bolwerk, zijn de laatste jaren omgezet in parkeerplaatsen. Die moeten weer groen worden.

(publiek) Je kunt als overheid bedrijven stimuleren om mensen aan te nemen die dichterbij wonen. Zo beperk je het woon-werk verkeer aanzienlijk.

(publiek) Het is absoluut noodzakelijk om het regionaal vervoer te verbeteren. Laat de eigenaren van particuliere parkeerplaatsen een heffing betalen om de aanleg daarvan te bekostigen. In het buitenland zijn hier succesvolle voorbeelden van te vinden.

Ria Glas (Fietzersbond, publiek) Het aantal aankopen via webshops neemt enorm toe. Daarmee stijgt ook het aantal kilometers, gemaakt door bestelbusjes. Zorg nu dat deze allemaal elektrisch worden om de uitstoot in Utrecht te beperken.

(publiek) Ik woon in Overvecht, aan de NRU. Oorspronkelijk was dit slechts een uitvalsweg voor bewoners uit de wijk. Nu echter is het verkeer enorm toegenomen. De gemeente zou moeten stoppen met het bevorderen van verkeer op de ring door minder activiteiten in Overvecht toe te staan.

Kees van Oosten: Voor elke woning in Utrecht is het verplicht om 1.3 parkeerplaats aan te leggen. Deze wetgeving dringt parkeerplaatsen op aan bedrijven, terwijl ze dat soms helemaal niet willen (de Rabobank is hier een voorbeeld van). Laat deze regel gewoon vallen.

Reactie Vincent Oldenburg: Dit is feitelijk gebeurd bij een aantal bouwprojecten. Een aantal projecten had eerst geen vergunning gekregen omdat niet voldaan kon worden aan de eis voor het verplichte aantal parkeerplaatsen. Met het vervallen van die regel konden ongeveer 400 woningen ineens wel gebouwd worden. Het probleem is dus verergerd!

Vincent Oldenburg: We hebben in Utrecht een enorme groei aan woningen gepland in bijv. Leidsche Rijn en binnenstad. Die extra groei praat je niet zomaar weg. We moeten deze groei beperken, anders komen we er nooit.

Ruben Post: Ik heb een voorkeur voor positieve maatregelen, zoals in het voorbeeld van de Rabobank (parkeren buiten de stad en vergoeden verdere reis met OV; dit op verzoek van medewerkers zelf). Stimuleren in plaats van verbieden dus. Kijk eens naar de P+R voorzieningen. Zorg daar voor een bundeling van voorzieningen: Parkeren, leenfietsen, kindercrèche, enz. Maak afspraken met bedrijven en draag zo samen bij aan de oplossing.

7. Na vanavond: perspectieven en afspraken?

JKdG: Zorg ervoor dat je meepraat. Meldt je aan bij een bewonersorganisatie en spreek in bij de volgende Raadsinformatieavond op 6 september. Nog even de belangrijkste data op een rij:

- ⤴ **6 september van 19.30 tot 21.30 uur**, Raadsinformatieavond, Raadzaal gemeentehuis: Op de agenda staat het onderzoek naar de aanpak van de luchtkwaliteit. De Utrechtse Rekenkamer informeert raad en het college over het onderzoeksrapport aanpak luchtkwaliteit gemeente Utrecht. Bij de bespreking wordt ook de rapportage van de monitoring van de luchtkwaliteit betrokken. Bij het eerste deel van de bijeenkomst met de presentatie van de Rekenkamer kunt u aanwezig zijn als toehoorder. Bij het tweede deel (v.a. 20.30 uur) kunt u meepraten. Kijk voor meer informatie op [de website van de gemeenteraad](#)
- ⤴ **15 september om 14.00 uur**: Behandeling van het Rekenkamerrapport en het ambitiedocument Verkeersbeleid 2030 door de Commissie Stad & Ruimte.
- ⤴ **25 september**: Run4air sponsorloop tijdens de Singelloop. Kijk voor meer informatie op www.run4air.nl

De debatleider sluit de avond af met de hoofdlijn van de avond: Er is de afgelopen jaren te weinig bereikt om de lucht in Utrecht schoner te maken; er ligt een forse opgave voor de gemeente, burgers en bedrijven om de voorlichting over de gezondheidsrisico's van vieze lucht van het autoverkeer te versterken.

En we krijgen de komende maanden een forse discussie welke extra maatregelen de gemeente zal moeten nemen om in 2014 en 2015 minimaal aan de wettelijke luchtnormen te voldoen.

8. Nawoord van de debatleider

We ontvingen vele complimenten over de opbouw en sfeer van de avond. Het is gelukt om de aanwezigen "in de benen" te krijgen. En het is gelukt om de conclusies van het Rekenkamerrapport voor een groot en geïnteresseerd publiek voor het voetlicht te krijgen.

Aandachtspunt is het niet altijd eenduidig geformuleerd zijn van de stellingen. De politici hebben die aan de organisatie aangeleverd. Ze zijn ongewijzigd in stelling gebracht. Terecht is daar tijdens de avond commentaar door enkele personen op geleverd. Bijkomend voordeel is dat we nu weten dat stellingen van politici niet altijd voetstoots moeten worden geaccepteerd. Dat is waar een openbaar debat ook om draait.

Na afloop van het debat zijn suggesties uitgewisseld over een afritdoseringsplan, een Utrechts Vuile Lucht Reductieplan en nadere informatie over gezondheidsrisico's van weggebruikers (onderzoek Moniek Zuurbier, IRAS, Universiteit Utrecht: zoek op www.fietsberaad.nl op Travel en Zuurbier.

