

Het College van burgemeester en wethouders van Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Betreft: aanvullende maatregelen voor de gezondheid van de Utrechtse burger.

BRANDBRIEF

Utrecht, 21 oktober 2013

Geacht college,

Wij maken ons ernstig zorgen over de aanhoudende hoge luchtvervuiling en het uitblijven van voldoende maatregelen daartegen!

In het collegeprogramma staat dat het college de EU-normen voor luchtkwaliteit als minimumeis ziet. Tijdens de raadsvergadering van 3 oktober heeft wethouder Lintmeijer nogmaals verklaard ruim onder EU-normen uit te willen uitkomen. De gemeenteraad heeft toen een pakket aanvullende maatregelen vastgesteld (bovenop het ALU). Deze aanvullende maatregelen zijn volstrekt onvoldoende om in 2015 de EU normen te halen, laat staan om daar onder uit te komen zoals het college zich in 2010 heeft voorgenomen.

Daarbovenop bevestigen recente gezondheidswetenschappelijke inzichten uit de Escape-projecten van Brunekreef et al. en het nieuwste IARC-rapport dat de gezondheid door luchtverontreiniging nog meer geschaad wordt dan tot nu toe vaststond¹. De vele miljarden roetdeeltjes die het verkeer dagelijks in de stad uitbraakt dringen niet alleen diep in de longen door, maar komen ook via de longblaasjes in de bloedbaan met vergrote kans op hart- en vaatziekten tot gevolg.

Snelle invoering van 80 km/uur op de ring (voor zover dat nog niet het geval is) is belangrijk. Daar gaat het Rijk over. Wij vragen u daarom snel met de minister afspraken daarover te maken.

Daarnaast is het onvermijdelijk de hoeveelheid auto- en vrachtverkeer substantieel terug te dringen. In de bijlage noemen we een aantal aanvullende maatregelen die daaraan een bijdrage leveren. Enkele ervan heeft u eerder overwogen en afgewezen, maar in de huidige omstandigheden adviseren we u die alsnog te implementeren.

Sommige van de door ons genoemde maatregelen lijken op het eerste gezicht de economische ontwikkeling van de stad in de weg te staan. Mocht dat al het geval zijn, dan rijst de vraag hoeveel de gezondheid en het leven van uw burgers u waard is in verhouding tot winstbejag van vooral één of twee grote bedrijven in het stadscentrum. Maar gelukkig hoeft u die afweging niet te maken. Het is namelijk bekend dat een verminderde autobereikbaarheid gunstig is voor de economie van een binnenstad. Niet alleen komen de mensen graag op de fiets of met OV naar een mensvriendelijke binnenstad, maar ook verloopt de bevoorrading van de winkels soepeler.

Onze vraag aan u is: wat gaat u op korte termijn nog meer doen om onze burgers tegen de gevaren van luchtverontreiniging te beschermen?

Wij verzoeken u binnenkort met een antwoord (met concrete voorstellen) te komen en/of ons uit te nodigen met u mee te denken hoe dit voor elkaar te krijgen.

Namens de Adviesgroep Schone Lucht en Gezondheid,

Jan Korff de Gidts, voorzitter

¹ Air pollution increases risk of lower birthweight babies:

<http://press.uu.nl/fijn-stof-verhoogt-risico-op-laag-geboortegewicht-babyrsquo-en/>

IARC: Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths:

http://www.iarc.fr/en/media-centre/iarcnews/pdf/pr221_E.pdf

Bijlage: Mogelijke maatregelen om auto- en vrachtverkeer te verminderen

- Snel beginnen met het daadwerkelijk doseren van het binnenkomend verkeer. Met doseren bedoelen wij niet "slimme routes/slimme regelingen" (Gezonde Lucht voor Utrecht p.17), omdat dit alleen de luchtverontreiniging verplaatst en/of uitsmeert. Het doseren moet gericht zijn op het terugdringen van het volume binnenkomend autoverkeer². Dat moet niet alleen op secundaire wegen gebeuren, maar ook op hoofdinvalswegen (anders worden verkeersdruk en luchtverontreiniging slechts verplaatst).
- Om de mobiliteitsbehoefte op korte termijn op te vangen, is het noodzakelijk dat de P+R locaties met schoon openbaar vervoer beter (met een frequentere dienstregeling en naar meer concentratiepunten) worden ontsloten..
- Wij pleiten ervoor af te zien van een verdere toename van het aantal parkeerplaatsen in het stationsgebied (ook van parkeervoorzieningen op eigen terrein³) en het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad en het stationsgebied substantieel (voorstel: om te beginnen 10%) terug te dringen, zodat extra ruimte wordt gecreëerd voor het stallen van fietsen.
- Verder zien wij nog mogelijkheden voor het stimuleren van andere duurzame (en minder vervuilende) vervoermiddelen (b.v. het initiatief van DHL voor bezorging met fietskarren), ook in het kader van "verantwoord en duurzaam ondernemen".

² Volgens het ALU 2008 (Toelichting en Onderbouwing) zou het gaan om 400.000 auto's die dagelijks de stad in en uit rijden. Het betreft vooral woon-werkverkeer, autoverkeer door bezoekers van rond het station gevestigde grote kantoren en uiteraard bezoekers van de Jaarbeurs en Hoog Catharijne.

³ Wat het stationsgebied betreft wordt vaak de suggestie gedaan dat er juridisch bindende afspraken met Corio zouden zijn over het aantal parkeerplekken en de bereikbaarheid ervan. Dit is niet zo. De gemeente kan en mag (en in onze ogen: moet) de gezondheid van haar burgers belangrijker vinden dan de economische belangen van een bedrijf.