

Beantwoording wijkraadpleging Meetnet Luchtkwaliteit

Datum: 18-11-2010

De wijkraadpleging is succesvol afgesloten en heeft een groot aantal waardevolle adviezen opgeleverd die worden overgenomen in het meetplan luchtkwaliteit. De wijkraden Zuid en Zuidwest hebben geen wijkraadadvies ingediend. Als bijlage zijn de volledige adviezen van de wijkraden bijgevoegd.

Nr	Indiener	Zienswijze	Antwoord
1.1	Wijkraad West	De wijkraad West adviseert om per locatie duidelijk de in het rekenmodel gebruikte parameters te vermelden.	Het advies wordt overgenomen. In de jaarlijkse rapportage waarin gemeten en berekende concentraties worden vergeleken, zullen deze parameters standaard worden vermeld.
1.2		Eén van de belangrijkste parameters is de verkeersintensiteit en vooral ook het percentage zwaar verkeer daarbinnen. De wijkraad West adviseert deze parameter dan ook zo nauwgezet mogelijk per locatie te tellen zodat relaties gelegd kunnen worden tussen verkeersintensiteiten en luchtkwaliteit. Het is de bedoeling dat het resultaat van de metingen op de gemeente-site te volgen is.	Verkeersintensiteiten en -samenstelling worden zoveel mogelijk gemonitord nabij straatmeetpunten. De vierwekelijkse luchtmeetresultaten worden via de website van de gemeente beschikbaar gesteld. Ook de verkeersstellingen worden vierwekelijks gepubliceerd.
1.3		De wijkraad West adviseert om, zodra het resultaat van de metingen bekend is, deze op de website van de gemeente te vermelden en bijvoorbeeld niet te wachten tot de gemeente daar zelf de conclusies uitgetrokken heeft. Vergelijkbaar is de rapportage van het RIVM van het landelijke meetnet.	Het advies wordt overgenomen. Zo spoedig mogelijk nadat ruwe, ongekalibreerde meetresultaten beschikbaar zijn gesteld aan de gemeente worden deze via de website van de gemeente beschikbaar gesteld.
1.4		De wijkraad West adviseert om naast de openbaarheid van feitelijke meetgegevens veel aandacht te besteden aan een voor burgers begrijpelijke toelichting op het meetprogramma.	Het advies wordt overgenomen.
1.5		De wijkraad West vraagt zich wel af of met de gekozen lokaties voldoende informatie verzameld kan worden over enkele actuele kwesties in Utrecht West zoals: • de verkeersdruk van personenauto's en zwaar verkeer op de Pijper-, J.Haydn-, Lessinglaan-route en de Cartesiusweg • de verkeersdruk op de Vleutenseweg en de Graadt van Roggenweg • verkeer en parkeren in de Kanaalstraat/Lombok oost • de druk van met name het OV op het stationsgebied West • de invloed van vervoer over water (Amsterdam-Rijnkanaal) op luchtkwaliteit.	De voorziene meetpunten geven een goed beeld van de meerjarige ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Het meetnet levert extra informatie op over de luchtkwaliteit en de verkeersintensiteiten bij de straatmeetpunten, maar is niet bedoeld om uitspraken te doen over de verkeersdruk op de aangegeven locaties. Met betrekking tot het in beeld brengen van de invloed van vervoer over het Amsterdam-Rijnkanaal op luchtkwaliteit staan zeven stadmeetpunten in het meetplan. Op verzoek van de wijkraad Noordwest wordt een punt toegevoegd op de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van de Jacob van Campenstraat die direct gelegen is langs het Amsterdam-Rijnkanaal.
2.1	Wijkraad	De Wijkraad adviseert om voorafgaand aan de	Bij systematische afwijking tussen

	Binnenstad	metingen reeds te melden hoe met te hoge gemeten concentraties zal worden omgegaan.	meet- en rekenwaarden zal dit besproken worden met het RIVM. Dit zou kunnen leiden tot een aanpassing van het rekenmodel. Op basis van een herberekening met het aangepaste rekenmodel kan een eventuele normoverschrijding leiden tot het nemen van aanvullende maatregelen om aan de wettelijke norm te voldoen. De ruwe, vierwekelijkse meetresultaten worden na 1 jaar gevalideerd. Op basis van 2 jaar gevalideerd meten zal medio 2013 bestuurlijk besloten worden of het wenselijk is om extra (bovenwettelijke) maatregelen te treffen. Bovenwettelijk omdat de meetresultaten geen formele juridische status hebben.
2.2		De Wijkraad adviseert om per locatie duidelijk de in het rekenmodel gebruikte invoer te vermelden.	Het advies wordt overgenomen In de rapportage waarin gemeten en berekende concentraties worden vergeleken zullen deze parameters standaard worden vermeld.
2.3		De Wijkraad adviseert de verkeersintensiteit nauwgezet op elke meetlocatie te monitoren. Tevens pleiten wij ervoor dat er in ieder geval bij de 2 RIVM stations permanent geteld gaat worden. Op deze wijze ontstaan er op deze 2 plaatsen ijkpunten die er elders in het land nog niet zijn.	Het advies wordt met de volgende nuance overgenomen. Verkeersintensiteiten en –samenstelling worden zoveel mogelijk gemonitord nabij straatmeetpunten. Het concept Inrichtingsplan voor het meetnet voorziet in het tellen van verkeer ter hoogte van de twee RIVM straatmeetstations waar NO ₂ wordt gemeten.
2.4		De Wijkraad adviseert het Vredenburg, met 2600 bussen per etmaal, als meetlocatie op te nemen omdat bekend is dat daar de NO ₂ -concentratie bijna uitsluitend door het OV wordt bepaald en de berekende concentratie niet overeenkomt met de gemeten concentratie, die de norm van 40 µg/m ² ver overstijgt. Zo kan hier uitstekend het effect van verbetering van het wagenpark van het OV gemonitord worden. Ook zouden wij liever zien dat de meetlocatie in de Waterstraat verplaatst wordt naar de Jacobsstraat, of dat een extra locatie in de Jacobsstraat wordt toegevoegd.	Het advies wordt deels overgenomen. De locatie van het meetpunt Nobelstraat is maatgevend voor de bijdrage die busverkeer levert aan de luchtkwaliteit, maar vanwege het bijzondere karakter van het busvervoer op het Vredenburg wordt een extra meetpunt opgenomen. Een straatmeetpunt bij de Jacobsstraat voegt binnen de gehanteerde systematiek van het meetplan onvoldoende toe / geeft te weinig extra informatie en kan ook niet dienen als vervanging van het stadsachtergrond meetpunt Waterstraat
2.5		Voor zover ons nu bekend zal het meetsysteem beheerd worden door de afdeling Verkeer en Bereikbaarheid. Luchtkwaliteit is ons inziens belangrijk voor de gezondheid van de inwoners van de stad. Om (de schijn van) tegenstrijdige belangen te vermijden adviseren wij daarom het meetnet onder te brengen bij de GGD, zoals	De gemeentelijke organisatie heeft van het bestuur de opdracht gekregen om het meetplan uit te werken. De metingen worden door een extern bureau uitgevoerd. Verschillende specialisten, waaronder gezondheids-, milieu-, verkeers- en

		onder andere in Amsterdam ook het geval is.	communicatiedeskundigen van de gemeente (de GG&GD inclusief), zijn intensief betrokken bij de totstandkoming, uitvoering en communicatie van het meetnet.
2.6		De Wijkraad adviseert om zodra het resultaat van de metingen bekend is, deze op de gemeentesite te vermelden en niet te wachten tot bijvoorbeeld de gemeente daar zelf de conclusies uitgetrokken heeft. Dit is vergelijkbaar met de rapportage van het landelijke meetnet van het RIVM, waarvan de resultaten ook onmiddellijk op internet beschikbaar zijn (zie: www.lml.rivm.nl).	Het advies wordt overgenomen Zo spoedig mogelijk nadat ruwe, ongekalibreerde meetresultaten beschikbaar zijn gesteld aan de gemeente worden deze via de website beschikbaar gesteld.
2.7		De Wijkraad adviseert om zo snel mogelijk met het meten te starten om reeds geruime tijd voor de aanvang van verkeersmaatregelen over meetresultaten te kunnen beschikken.	Het advies wordt ter harte genomen. De planning is om zo spoedig mogelijk in 2011 te starten.
3.1	Wijkraad Leidsche Rijn	Selecteer ook in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern enkele locaties voor metingen in het kader van het Meetnet Luchtkwaliteit Utrecht, waarbij de Wijkraad Leidsche Rijn als locatiesuggesties in ieder geval wil meegeven: – het gebied rond het Winkelcentrum Parkwijk. Wij denken aan een meetpunt op de hoek van de Langerakbaan / Houtrakgracht aan de kant van het winkelcentrum. De Langerakbaan is één van de drukste verkeersaders van Leidsche Rijn en veel verkeer gaat vanaf daar naar het winkelcentrum Parkwijk toe. – De Vleutensebaan. Wij denken aan een meetpunt op de hoek van de Parkzichtlaan, waar de woningen tot dicht aan de Vleutensebaan staan. Deze weg zal de komende jaren nog drukker worden, naarmate er meer woningen in 't Zand en Terwijde worden opgeleverd. Mocht de verkeersintensiteit op dit moment nog onvoldoende zijn voor het onderzoek, dan is de Haarrijnse Rading een goed alternatief, omdat daar verkeer vanuit verschillende kanten van Leidsche Rijn (en Vleuten) samen komt op weg naar de snelweg A2.	Het advies wordt deels overgenomen. De voorziene meetpunten geven een goed beeld van de meerjarige ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Langs de meest drukke wegen waar in wijk Leidsche Rijn de hoogste concentraties worden verwacht staan straatmeetpunten. Gelet op de (verwachte) verkeersintensiteiten en bebouwingssituatie wordt er een extra meetlocatie toegevoegd langs de Langerakbaan en Stroomrugbaan als maatgevende locaties voor drukke wegen in Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern.
4.1	Wijkraad Vleuten – De Meern	Breidt het aantal meetpunten in Vleuten de Meern uit, zodanig dat het binnen de gemeente Utrecht, representatief is en selecteer hierbij huidige of te verwachten verkeersknelpunten. Wij hebben het volste vertrouwen in de experts van de gemeente om deze meetpunten te selecteren. Desondanks doen wij u toch graag enige suggesties voor extra meetpunten binnen ons stadsdeel aan de hand:	Het advies wordt deels overgenomen. De voorziene meetpunten geven een goed beeld van de meerjarige ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Langs de meest drukke wegen waar in wijk Vleuten – De Meern de hoogste concentraties worden verwacht staan straatmeetpunten. Gelet op de (verwachte) verkeersintensiteiten en bebouwingssituatie wordt er een extra meetlocatie toegevoegd langs de

		• De Meernbrug • De Schoolstraat • Wilhelminalaan • De Utrechtse Heuvelrug, nabij het winkelcentrum Vleuterweide • Hoek Veldhuizerweg Landschapsbaan • Stroomrugbaan	Langerakbaan en Stroomrugbaan als maatgevende locaties voor drukke wegen in Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern.
5.1	Wijkraad Noordwest	De Wijkraad heeft de volgende plekken (...) toegevoegd (cursief gedrukt de reden waarom de keuze voor deze plek): □ Amsterdamsestraatweg t.h.v. de Jacob van Campenstraat / <i>ligt tevens aan het Amsterdam-Rijnkanaal en aan overzijde industriegebied Lageweide.</i> □ Marnixlaan t.h.v. de Laan van Chartreuse en de Nieuwlichtstraat / <i>Zeer druk gedeelte Marnixlaan. Aangrenzende Klokkenveld wordt ingericht als groenspeelplaats.</i> □ Laan van Chartreuse t.h.v. Ondiep – Palisanderstraat / <i>worden stadswoningen gebouwd (vier verdiepingen) aan beide zijde van de laan met bomen.</i> □ David van Mollemstraat t.h.v. Oudenoord en de Zeedijk / <i>zeer druk gedeelte met veelal stilstand en aan weerszijden op korte afstand woningblokken. Plan Zijdebalen laat hier 7 bouwlagen toe.</i>	Het advies wordt deels overgenomen. De zorg over de luchtkwaliteit in uw leefomgeving nemen wij serieus. De voorziene meetpunten geven een goed beeld van de meerjarige ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Langs de meest drukke wegen waar in wijk Noordwest de hoogste concentraties worden verwacht staan straatmeetpunten. Het voorstel voor een extra straatmeetpunt op de Amsterdamsestraatweg wordt overgenomen vanwege de ligging nabij het Amsterdam-Rijnkanaal en Lage Weide. Met betrekking tot het in beeld brengen van het effect op de luchtkwaliteit op deze locatie staan tevens zeven stadmeetpunten in het meetplan.
5.2		De plekken voor de meetpunten autobewegingen zouden moeten worden ingericht nabij de meetpunten voor luchtkwaliteit, zoals hierboven aangegeven. Daarnaast ons verzoek de volgende meetpunten voor autobewegingen toe te voegen: □ Prins Benardlaan t.h.v. het voormalig Diensten centrum Zuilen / <i>drukke noordelijke invalroute.</i> □ Nijenoord in relatie met de Ahornstraat en de Omloop / <i>Knooppunt van drie windrichtingen.</i> □ van Egmondkade / <i>drukke aanrijroute richting centrum, Overvecht en westelijke binnenring, stilstaand in de spits.</i>	Het Meetnet Luchtkwaliteit heeft tot doel informatie te verzamelen over de luchtkwaliteit. Door het college is aan de raad toegezegd, vanwege de correlatie tussen lokaal verkeer en de lokale luchtkwaliteit, om bij de meetpunten luchtkwaliteit ook informatie over verkeer te verzamelen. Daarom worden bij de straatmeetpunten ook verkeerstellingen verricht, waarmee (voor zover mogelijk) informatie over de verkeersintensiteiten en –samenstelling wordt verzameld. Het advies over de aanvullende telpunten verkeer wordt niet overgenomen omdat op die locaties geen meetpunten luchtkwaliteit zijn voorzien en de telpunten verkeer daarom buiten de opgave van het Meetnet valt.
5.3		Om de uitkomsten van beide meetsystemen transparant en begrijpelijk te maken stelt de Wijkraad voor om een begeleidingscommissie in te stellen. De begeleidingscommissie kan bestaan uit twee wijkraadsleden, personen vanuit diverse bewonersgroepen en uit ambtenaren die betrokken zijn bij de metingen. Ons voorstel is dat de Verkeerswethouder	De betrokkenheid van de wijkraden bij het Meetnet en de uitvoering van het ALU wordt gewaardeerd. We kiezen voor een effectieve en efficiënte manier om de wijken te informeren over de voortgang en resultaten van het meetnet Luchtkwaliteit. Een specifiek en structureel overleg met

		formeel ook zitting heeft in de deze commissie. Behoudens aanpassingen (zie hieronder) komt naar ons idee de commissie tenminste eenmaal per jaar bijeen om de periodieke uitkomsten te bespreken. Bij verandering of een tijdelijke verandering van het wegnnet of door het aanbrengen van de “knips” die genoemd worden in het ALU, stelt de wijkraad voor om voor deze onderwerpen de begeleidingscommissie extra bijeen te roepen.	vertegenwoordigers van de wijkbewoners over het Meetnet achten we in dat verband niet zinvol. Periodiek informeren we de wijkraden over de voortgang en resultaten van het meetnet Luchtkwaliteit. De gemeente heeft bij de behandeling van het ALU 2009 in de raad reeds het voornemen aangekondigd om de maatregelen die worden genomen in het kader van het ALU in nauw overleg met betrokken bewoners voor te bereiden.
6.1	Wijkraad Oost	(...) adviseren we dat de GG&GD de metingen gaat vertalen naar gezondheidseffecten.	Momenteel wordt er volop wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar de gezondheidseffecten van de luchtverontreiniging. Er is geen één-op-één relatie te leggen tussen NO₂ concentraties en gezondheidseffecten. NO₂ is een stof die representatief is voor verbrandingsprocessen en in verhoogde concentraties aanwezig is in de buurt van verkeerswegen. Wel is op de website van de gemeente nadere informatie over luchtkwaliteit en gezondheid opgenomen.
6.2		We zouden graag zien dat op dagen met ernstige vervuiling specifieke maatregelen worden getroffen. (...). De gekozen meetmethode staat niet toe dagen met piekvervuiling te herkennen, omdat het maandgemiddelden betreft. Daarom adviseren we nog te onderzoeken hoe die informatie wel verkregen kan worden.	Op dagen met wintersmog (fijnstof) of zomersmog (ozon) zijn in heel Nederland de waarden voor PM₁₀ en ozon verhoogd. Op deze situaties is nationaal beleid van toepassing, wat ondermeer inhoudt dat er door de rijksoverheid in verschillende media wordt gewaarschuwd.
6.3		We adviseren de invoer van luchtvervuilingmodellen te baseren op de telgegevens van het verkeer, en dus minder gewicht toe te kennen aan verkeersmodellen. Voor zover verkeersmodellen nodig zijn om toekomstige ontwikkelingen door te rekenen dienen die modellen op consistentie met de bestaande telgegevens te worden beoordeeld. (...) Om de telgegevens te kunnen gebruiken in de luchtvervuilingmodellen adviseren we bij de tellingen onderscheid te maken tussen licht, middelzwaar, en zwaar verkeer en bussen. Uit de tellingen moeten stagnatiefactoren te herleiden zijn.	Verkeersmodellen worden geijkt met telgegevens. Daarbij wordt reeds onderscheid gemaakt tussen licht, middel- en zwaar verkeer. Het gebruik van modellen is onvermijdelijk: het is niet mogelijk toekomstverwachtingen (verkeersintensiteiten, luchtkwaliteit) te formuleren zonder daarbij gebruik te maken van modellen. Tevens zijn uit tellingen geen stagnatiefactoren (mate van oponthoud) af te leiden.
6.4		We adviseren dat niet alleen de telgegevens maar ook de luchtmetingen maximaal worden ingezet bij ruimtelijke procedures, daarbij dus de beleidsvrijheid in dezen maximaal benuttend. Het gemeentebestuur wordt geadviseerd de luchtmetingen optimaal in te zetten in de discussie met het Rijk, om te bewerkstellingen dat de Utrechtse burger niet langer het	De meetresultaten luchtkwaliteit kunnen niet gebruikt worden voor juridische procedures. Bij systematische afwijking tussen meet- en rekenwaarden zal dit besproken worden met het RIVM. Dit zou kunnen leiden tot een aanpassing van het rekenmodel. Op basis van een

		slachtoffer blijft van de behoefte aan landelijke automobilititeit.	herberekening met het aangepaste rekenmodel kan een eventuele normoverschrijding leiden tot het nemen van aanvullende maatregelen om aan de wettelijke norm te voldoen. De ruwe, vierwekelijkse meetresultaten worden na 1 jaar gevalideerd. Op basis van 2 jaar gevalideerd meten zal medio 2013 bestuurlijk besloten worden of het wenselijk is om extra (bovenwettelijke) maatregelen te treffen.
6.5		We adviseren (...) om direct na bekend worden van de lucht- en/of telgegevens deze te gaan analyseren op knelpunten. Vergelijking tussen tellingen en verkeersmodellen kan dan al snel inzicht geven in de kwaliteit van de verkeersmodellen.	Het meetnet luchtkwaliteit is niet bedoeld om verkeersknelpunten te analyseren. Maar de gemeente zal (zoals gebruikelijk) de verzamelde gegevens gebruiken. De gesuggereerde vergelijking tussen telgegevens en uitkomsten van het verkeersmodel is zeer beperkt mogelijk en leidt niet zondermeer tot gefundeerde uitspraken over de kwaliteit van het verkeersmodel. Uit eerdere onderzoeken verricht door onafhankelijke adviesbureaus is reeds gebleken dat de gemeente de modellen op correcte wijze gebruikt. Referentie hiervoor is het KEMA rapport 'Extern onderzoek werkprocessen luchtkwaliteit Utrecht' (mei 2009) en het Oranjewoud rapport 'Externe toets ALU' (juli 2009). De omwerking van ruwe meetwaarden naar gecorrigeerde meetwaarden wordt na afloop van een heel (kalender)jaar uitgevoerd nadat de door het RIVM gevalideerde meetgegevens van de RIVM-straatstations beschikbaar zijn gesteld. De gemeente zal alert zijn op situaties waarbij: (1) sprake lijkt van een systematisch verschil tussen gemeten en berekende waarden (2) fors hogere concentraties worden gemeten dan er zijn berekend (3) de gemeten concentraties hoger zijn dan de grenswaarde.
6.6		We adviseren dat optimaal gebruik gemaakt worden van de aanwezigheid van onderzoeksinstellingen in onze gemeente. Niet alleen worden inrichting en beheer van het meetnet er wellicht goedkoper op, maar ook zal samenwerking kunnen resulteren in een beter gebruik van de waarnemingen.	Het advies wordt deels overgenomen. De gemeente heeft goed en regelmatig contact met Utrechtse onderzoeksinstellingen (zoals het IRAS) m.b.t. het luchtkwaliteitsdossier. Deze opdracht betreft echter een specifieke opdracht die conform de regels wordt aanbesteed.
6.7		In het voorliggende plan missen we meetlocaties op de Adriaen van Ostadelaan, het Herculesplein	De voorziene meetpunten geven een goed beeld van de meerjarige

		(in het bijzonder de Stadionflat) en de Venuslaan/Rubenslaan. Te vrezen valt dat op deze wegen de luchtvervuiling groot is. Dat knelt te meer, daar langs deze wegen gewoon wordt. Vooral het Herculesplein en de Venuslaan/Rubenslaan zijn een belangrijke invalsweg voor het centrum van de stad en de daarin gelegen parkeergarages.	ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Langs de meest drukke wegen waar in wijk Oost de hoogste concentraties worden verwacht staan straatmeetpunten. Vanwege de specifieke situatie zullen wij een extra meetlocatie toevoegen nabij de Laan van Minsweerd.
7.1	Wijkraad Overvecht	Zijn er eerder al dergelijke metingen gedaan? De wijkraad dringt erop aan om ook die te betrekken, bijvoorbeeld de meting in de binnenstad van enige tijd geleden. Volgens de gemeente zijn die metingen niet zondermeer vergelijkbaar. De gemeenteraad heeft deze wijze van meten gekozen, en daar een besluit over genomen. Toch dringt de wijkraad aan op herhaalbaar onderzoek; dat zal in het wijkraadadvies expliciet vermeld worden	Het advies wordt overgenomen. Er is een eerder onderzoek van Buro Blauw geweest, welke in opdracht van de SP is uitgevoerd. Bekeken zal worden in hoeverre de resultaten van dat onderzoek meegenomen kan worden met de uitkomsten van het meetplan. De bedoeling van het meetplan is om langjarig (5 jaar) op vaste locaties de luchtkwaliteit te meten.
7.2		De wijkraad verzoekt de onderzoekers om ook de verkeersintensiteit zorgvuldig te meten, liefst maandelijks, bij het ophalen van de buisjes	Het advies wordt overgenomen. Verkeersintensiteiten en –samenstelling worden zoveel mogelijk gemonitord (geteld) nabij de straatmeetpunten, maar niet alleen op het moment van ophalen van de buisjes.
7.3		Er heerst in Overvecht vaak een zuidwestenwind, komend vanaf Lage Weide. Is daar wel rekening mee gehouden? In dat verband ziet de wijkraad ook graag meetpunten aan de andere kant van de weg (noordelijk van de A2 en zuidelijk van de A27) en op de Gageldijk	Het advies wordt deels overgenomen. Gelet op de overheersende windrichting zullen we de meetlocatie (nr. 30) bij het Dunantplein aan de noordzijde van de NRU situeren. De "benedenwindse effecten" van de A2, Amsterdam–Rijnkanaal en Lage Weide worden meegenomen op meetlocatie 24 (nabij Amsterdamsestraatweg).
8.1	Wijkraad Noordoost	De gemeenteraad heeft niet alleen besloten tot het meten van luchtkwaliteit maar ook tot nauwkeurig tellen van verkeersintensiteit; helderheid hierover achten wij van het grootste belang.	Verkeersintensiteiten en –samenstelling worden zoveel mogelijk gemonitord nabij straatmeetpunten. De vierwekelijkse luchtmeetresultaten worden via de website van de gemeente beschikbaar gesteld. Ook de verkeerstellingen worden vierwekelijks gepubliceerd. Het Meetnet Luchtkwaliteit heeft tot doel informatie te verzamelen over de luchtkwaliteit. Door het college is aan de raad toegezegd, vanwege de correlatie tussen lokaal verkeer en de lokale luchtkwaliteit, om bij de meetpunten luchtkwaliteit ook informatie over verkeer te verzamelen. Daarom worden bij de straatmeetpunten ook verkeerstellingen verricht, waarmee (voor zover mogelijk) informatie over de verkeersintensiteiten en –samenstelling wordt verzameld.

8.2		Het is niet geheel duidelijk welke aannames hebben geleid tot de keuze van meetlocaties. In Noordoost vinden wij het tenminste wenselijk te meten bij de kruising van de A27 en de Biltse Rading, zeker omdat hier de meest duurzame buurt van de stad wordt gebouwd. Er zijn meer van dergelijke locaties aan te wijzen.	Het Inrichtingsplan Meetnet Luchtkwaliteit Utrecht gaat uitgebreid in op de gehanteerde systematiek bij het bepalen van de meetlocaties. Samengevat geven de meetlocaties in Noordoost inzicht in de luchtkwaliteit zowel in een woonbuurt (Voordorp) gelegen langs een drukke snelweg (zowel midden in de buurt als dicht bij de A27), als in de stad op ruime afstand van de snelweg (stadsachtergrond; Griftpark) als langs een drukke stadsweg (K. de Jongweg, maatgevend voor de noordelijk deel stedelijke verdeelring en nabij RIVM meetstation). De voorziene meetpunten geven daarmee een goed beeld van de meerjarige ontwikkeling van de luchtkwaliteit.
8.3		Presenteer gemeten waarden zo objectief en begrijpelijk mogelijk, zodat de burger een beeld krijgt van de situatie ter plaatse. Presenteer de cijfers direct op de website en niet pas nadat de gemeente conclusies heeft getrokken.	Het advies wordt overgenomen. Zo spoedig mogelijk nadat ruwe, ongekalibreerde meetresultaten beschikbaar zijn gesteld aan de gemeente worden deze via de website van de gemeente beschikbaar gesteld, voorzien van een begrijpelijke toelichting.
8.4		Indien de buisjes indiceren dat de norm wordt overschreden – ook over een kortere periode – zoek dan direct uit waarom dat zo is, informeer omwonenden en neem maatregelen.	De meetresultaten luchtkwaliteit kunnen niet gebruikt worden voor juridische procedures. Bij systematische afwijking tussen meet- en rekenwaarden zal dit besproken worden met het RIVM. Dit zou kunnen leiden tot een aanpassing van het rekenmodel. Op basis van een herberekening met het aangepaste rekenmodel kan een eventuele normoverschrijding leiden tot het nemen van aanvullende maatregelen om aan de wettelijke norm te voldoen. De ruwe, vierwekelijkse meetresultaten worden na 1 jaar gevalideerd. Op basis van 2 jaar gevalideerd meten zal medio 2013 bestuurlijk besloten worden of het wenselijk is om extra (bovenwettelijke) maatregelen te treffen. Bovenwettelijk omdat de meetresultaten geen formele juridische status hebben.
8.5		Breng het meetnet onder bij de GG&GD. In Amsterdam en Rotterdam heeft die al jaren het voortouw, het gaat immers om de gezondheid van inwoners van de stad. Zo kan de schijn van tegenstrijdige belangen van verkeer en bereikbaarheid versus gezondheid worden vermeden.	De gemeentelijke organisatie heeft van het bestuur de opdracht gekregen om het meetplan uit te werken. De metingen worden door een extern bureau uitgevoerd. Verschillende specialisten, waaronder gezondheids-, milieu-, verkeers- en

			communicatiedeskundigen van de gemeente (de GG&GD inclus), zijn intensief betrokken bij de totstandkoming, uitvoering en communicatie van het meetnet.
8.6		De gemeenteraad heeft geruime tijd geleden besloten tot het opzetten van een meetnet, de wijkraad Noordoost is van mening dat nu zo snel mogelijk dient te worden gestart met uitvoering ervan om daarmee over voldoende gegevens te kunnen beschikken waarmee maatregelen uit het Actieplan Luchtkwaliteit kunnen worden geëvalueerd.	Het advies wordt ter harte genomen. De planning is om zo spoedig mogelijk in 2011 te starten.

Bijlagen

1. Zienswijze wijkraad West
2. Zienswijze wijkraad Binnenstad
3. Zienswijze wijkraad Leidsche Rijn
4. Zienswijze wijkraad Vleuten – De Meern
5. Zienswijze wijkraad Noordwest
6. Zienswijze wijkraad Oost
7. Zienswijze wijkraad Overvecht
8. Zienswijze wijkraad Noordoost

1. Reactie wijkraad West

Utrecht, 8 oktober 2010

Betreft: opzet meetnet luchtkwaliteit

Geacht College,

De wijkraad West is in de vergadering van 31 augustus 2010 ingelicht over een opzet voor een meetnet luchtkwaliteit door Peter Segaar, Ben Norg en Berdien Grote Beverborg van de afdeling Milieu van de gemeente Utrecht.

De wijkraad West heeft eerder geadviseerd de luchtkwaliteit in Utrecht meer te meten om na te gaan in hoeverre berekeningen een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit op een bepaalde lokatie opleveren. Het vertrouwen van bewoners in de berekeningen kan hiermee verbeterd worden.

Onduidelijk is of en hoe de voorgenomen metingen kunnen bijdragen aan groter vertrouwen van de bewoners in berekeningen. Gesteld wordt dat de metingen niet bedoeld zijn om modellen te valideren en dat bij gebleken afwijkingen, tussen gemeten en berekende waarde, het RIVM zal worden ingeschakeld.

De wijkraad West **adviseert** om per lokatie duidelijk de in het rekenmodel gebruikte parameters te vermelden.

De wijkraad West is er zich van bewust dat het meten van het NO₂-gehalte slechts ten dele een maat voor de luchtkwaliteit betekent en dat de resultaten van de toe te passen methode niet inpasbaar zijn in het landelijke meetnet. Bovendien kan pas een goed beeld van de luchtkwaliteit op een bepaalde lokatie worden verkregen als er minstens een jaar op die lokatie is gemeten.

Het risico van meten op een indicatorstof (NO₂) is dat door specifiek op die stof gerichte maatregelen het zicht op andere aspecten van luchtkwaliteit (bijvoorbeeld fijnstof) wordt vertroebeld.

Eén van de belangrijkste parameters is de verkeersintensiteit en vooral ook het percentage zwaar verkeer daarbinnen.

De wijkraad West **adviseert** deze parameter dan ook zo nauwgezet mogelijk per lokatie te meten zodat relaties gelegd kunnen worden tussen verkeersintensiteiten en luchtkwaliteit. Het is de bedoeling dat het resultaat van de metingen op de gemeente-site te volgen is.

De wijkraad West **adviseert** om, zodra het resultaat van de metingen bekend is, deze op de gemeente-site te vermelden en bijvoorbeeld niet te wachten tot de gemeente daar zelf de conclusies uitgetrokken heeft. Vergelijkbaar is de rapportage van het RIVM van het landelijke meetnet.

De wijkraad West **adviseert** om naast de openbaarheid van feitelijke meetgegevens veel aandacht te besteden aan een voor burgers begrijpelijke toelichting op het meetprogramma.

In het voorstel worden de lokaties van de meetpunten reeds genoemd. Het uitgangspunt voor deze lokaties is in het algemeen goed.

De wijkraad West vraagt zich wel af of met de gekozen lokaties voldoende informatie verzameld kan worden over enkele actuele kwesties in Utrecht West zoals:

- de verkeersdruk van personenauto's en zwaar verkeer op de Pijper-, J.Haydn-, Lessinglaan-route en de Cartesiusweg
- de verkeersdruk op de Vleutenseweg en de Graadt van Roggenweg
- verkeer en parkeren in de Kanaalstraat/Lombok oost
- de druk van met name het OV op het stationsgebied West
- de invloed van vervoer over water (Amsterdam-Rijnkanaal) op luchtkwaliteit.

Met vriendelijke groet,

Fred Dekkers, voorzitter wijkraad West

Mathilde Kruse, secretaris

2. Reactie wijkraad Binnenstad

College van Burgemeester en Wethouders
postbus 16200
3500 CE UTRECHT

ADVIES meetnet ALU

Utrecht, 22 oktober 2010

Geacht college,

De Wijkraad Binnenstad is op zijn vergadering van 8 september jl. ingelicht over een opzet voor een meetnet luchtkwaliteit door Peter Segaar en Jan van Rossum van de afdeling Milieu en brengt naar aanleiding daarvan onderstaand advies uit.

Algemeen

De Wijkraad is het er mee eens dat het meten van de luchtkwaliteit een goed middel is om na te gaan in hoeverre berekeningen een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie opleveren. Het vertrouwen van bewoners in de berekeningen kan hiermee verbeterd worden. De Wijkraad is zich ervan bewust dat het NO₂-gehalte slechts ten dele een maat is voor de luchtkwaliteit en dat de resultaten van de toe te passen methode niet inpasbaar zijn in het landelijke meetnet. Bovendien kan pas een goed beeld van de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie worden verkregen als er minstens een jaar op die locatie is gemeten.

Het doel van de metingen, zoals vastgesteld door de gemeenteraad, is om het effect van verkeersmaatregelen op de luchtkwaliteit na te gaan. Toch zullen NO₂-concentraties die (ver) boven de normen uitstijgen bij bewoners vragen oproepen over te nemen maatregelen. De Wijkraad **adviseert** om voorafgaand aan de metingen reeds te melden hoe met te hoge gemeten concentraties zal worden omgegaan. Gesteld wordt dat de metingen niet bedoeld zijn om modellen te valideren en dat bij gebleken afwijkingen tussen gemeten en berekende waarde, het RIVM zal worden ingeschakeld. De Wijkraad **adviseert** om per locatie duidelijk de in het rekenmodel gebruikte invoer te vermelden.

Tellingen

Één van de belangrijkste invoervariabelen van de modellen is de verkeersintensiteit, en vooral ook het percentage zwaarverkeer daarbinnen. Bij het besluit van de Gemeenteraad is duidelijk gesteld dat er ook verkeerstellingen gaan plaatsvinden. Tijdens de presentatie kwam dit niet uit de verf. De Wijkraad **adviseert** de verkeersintensiteit nauwgezet op elke meetlocatie te monitoren. Tevens pleiten wij ervoor dat er in ieder geval bij de 2 RIVM stations permanent geteld gaat worden. Op deze wijze ontstaan er op deze 2 plaatsen ijkpunten die er elders in het land nog niet zijn.

Meetlocaties

In het voorstel worden de locaties van de meetpunten reeds genoemd. Anders dan de presentatie suggereert liggen er geen 10 meetpunten in de Binnenstad maar slechts 5 van de in totaal 47. In de Binnenstad speelt de emissie van het OV een belangrijke rol, vooral in het Stationsgebied. De Wijkraad **adviseert** het Vredenburg, met 2600 bussen per etmaal, als meetlocatie op te nemen omdat bekend is dat daar de NO₂-concentratie bijna uitsluitend door het OV wordt bepaald en de berekende concentratie niet overeenkomt met de gemeten concentratie, die de norm van 40 µg.m⁻³ ver overstijgt. Zo kan hier uitstekend het effect van verbetering van het wagenpark van het OV gemonitord worden. Ook zouden wij liever zien dat de meetlocatie in de Waterstraat verplaatst wordt naar de Jacobsstraat, of dat een extra locatie in de Jacobsstraat wordt toegevoegd. In de Jacobsstraat rijden dagelijks ca. 1100 bussen + veel vrachtverkeer voor het winkelgebied. Het aantal blootgestelden (bewoners) in de Jacobsstraat is ook veel hoger dan in de Waterstraat.

Eventueel zouden deze 2 locaties (Vredenburg en Jacobsstraat) in plaats van de locaties 27 en 28 op de Catharijnebaan kunnen worden gekozen. Gezien de bouwwerkzaamheden aldaar is het voorlopig geen representatieve situatie voor in de toekomst. Op deze locaties zal na invoering van de maatregelen in het ALU immers veel minder verkeer komen.

GGD

Voor zover ons nu bekend zal het meetsysteem beheerd worden door de afdeling Verkeer en Bereikbaarheid. Luchtkwaliteit is ons inziens belangrijk voor de gezondheid van de inwoners van de stad. Om (de schijn van) tegenstrijdige belangen te vermijden **adviseren** wij daarom het meetnet onder te brengen bij de GGD, zoals onder andere in Amsterdam ook het geval is.

Communicatie

Het is de bedoeling dat het resultaat van de metingen op de gemeente site te volgen is. De Wijkraad **adviseert** om zodra het resultaat van de metingen bekend is, deze op de gemeente site te vermelden en niet te wachten tot bijvoorbeeld de gemeente daar zelf de conclusies uitgetrokken heeft. Dit is vergelijkbaar met de rapportage van het landelijke meetnet van het RIVM, waarvan de resultaten ook onmiddellijk op internet beschikbaar zijn (zie: www.lml.rivm.nl).

Na de besluitvorming in de Gemeenteraad is er al geruime tijd verstreken. De Wijkraad **adviseert** om zo snel mogelijk met het meten te starten om reeds geruime tijd voor de aanvang van verkeersmaatregelen over meetresultaten te kunnen beschikken.

Met vriendelijke groeten,

Hans Dortmond,
voorzitter Wijkraad Binnenstad

3. Reactie wijkraad Leidsche Rijn

Advies Meetnet Luchtkwaliteit Utrecht

Geacht College,

Dank u wel voor de geboden mogelijkheid om te reageren op het meetnet luchtkwaliteit Utrecht. De Wijkraad Leidsche Rijn maakt hier graag gebruik van, omdat wij van mening zijn dat de tot nu toe in dit kader aangegeven meetpunten te veel op de oude stad gericht zijn.

De wijkraad Leidsche Rijn haalt om te beginnen graag een deel uit het door hem eerder gegeven advies ten aanzien van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008 aan (d.d. 17 januari 2009).

“Uit het plan komt naar voren dat er in Leidsche Rijn (vrijwel) geen acute problemen zijn betreffende de luchtkwaliteit. Wij hebben, met vele medebewoners in dit gebied, echter de indruk dat er ook in Leidsche Rijn punten zijn waar veel verkeer komt, zoals het winkelcentrum Parkwijk, met als mogelijk gevolg ook hier luchtkwaliteitsproblemen, zoals hoge concentraties van fijnstof. Verder is dit gebied ook nog steeds een grote bouwplaats waar voortdurend vrachtwagens, hijskranen e.d. aan het werk zijn wat ook consequenties heeft voor de luchtkwaliteit. Zekerheid over de luchtkwaliteit in Leidsche Rijn hebben wij niet, omdat het ALU 2008 gebruik maakt van statistische berekeningen en niet van daadwerkelijke metingen. De wijkraad maakt zich hierover zorgen en is van mening dat een daadwerkelijke meting van de luchtkwaliteit op zijn plaats is om de rekenkundige modellen te valideren.”

Wij zijn verheugd dat de gemeente Utrecht nu daadwerkelijk gaat meten, maar zijn tegelijkertijd teleurgesteld dat u van mening bent dat er enkel langs de snelweg een reden bestaat om metingen uit te voeren en verder de wijken Leidsche Rijn / Vleuten – De Meern slechts gebruikt voor het meten van de achtergrondniveaus (Leidsche Rijn Park en Rijnenburg).

Tijdens de mondelinge toelichting op deze keuze is ons verteld dat de reden is, dat Leidsche Rijn gebouwd is volgende de luchtkwaliteitsnormen en er dus niet gemeten hoeft te worden. Zoals u ook in ons eerdere advies over luchtkwaliteit hebt kunnen lezen zijn wij het daar niet mee eens. Met name de drukke punten in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern vragen om metingen, al was het alleen maar om uw aanname dat er geen luchtkwaliteitsproblemen kunnen zijn in deze wijken, vanwege de vooraf gestelde regels, te staven.

Ons advies:

Selecteer ook in de wijken Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern enkele locaties voor metingen in het kader van het Meetnet Luchtkwaliteit Utrecht, waarbij de Wijkraad Leidsche Rijn als locatiesuggesties in ieder geval wil meegeven:

- het gebied rond het Winkelcentrum Parkwijk. Wij denken aan een meetpunt op de hoek van de Langerakbaan / Houtrakgracht aan de kant van het winkelcentrum. De Langerakbaan is één van de drukste verkeersaders van Leidsche Rijn en veel verkeer gaat vanaf daar naar het winkelcentrum Parkwijk toe.
- De Vleutensebaan. Wij denken aan een meetpunt op de hoek van de Parkzichtlaan, waar de woningen tot dicht aan de Vleutensebaan staan. Deze weg zal de komende jaren nog drukker worden, naarmate er meer woningen in 't Zand en Terwijde worden opgeleverd.

Mocht de verkeersintensiteit op dit moment nog onvoldoende zijn voor het onderzoek, dan is de Haarijnse Rading een goed alternatief, omdat daar verkeer vanuit verschillende kanten van Leidsche Rijn (en Vleuten) samen komt op weg naar de snelweg A2.

Wij horen graag van u.

Hartelijke groet,

Wijkraad Leidsche Rijn
Xander Coolen, voorzitter.

4. Reactie wijkraad Vleuten – De Meern

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Op 28 september hebben wij van de wijkraad Vleuten de Meern het genoegen gehad dat mevrouw Oude Groote Beverborg tijdens onze vergadering een presentatie heeft gegeven met betrekking tot het Meetnet Luchtkwaliteit Utrecht.

In deze presentatie is zij dieper ingegaan op de redenen die de gemeente Utrecht heeft voor het opstellen van dit meetnet. Enige redenen die duidelijk uit haar presentatie naar voren zijn gekomen zijn:

- Het belang van een goede luchtkwaliteit voor de gezondheid.
- De wens de trends in de luchtkwaliteit in de stad te volgen en hierover te informeren.
- Bewustzijn onder de burgers hierover te vergroten.

Als wijkraad van de wijk Vleuten de Meern onderschrijven wij de doelstellingen van het meetnet volledig. Vleuten de Meern is met 38% van het gemeentelijk grondoppervlak en 14% van de bevolking een van de meest dynamische, de grootste en de snelst groeiende wijken van Utrecht. Tevens kunnen wij ons beroepen om een groot aantal gezinnen met jonge opgroeiende kinderen waarvoor een goede luchtkwaliteit extra belangrijk is.

Vanuit dit standpunt willen wij dan ook onze zorg uiten over de voorgestelde verspreiding van de meetlocaties. Zoals bleek uit de presentatie van mevrouw Oude Groote Beverborg zijn er in de hele wijk Vleuten de Meern slechts 3 van de in totaal 47 meetpunten gepland. Wij zijn van mening dat dit niet representatief is voor de doelstellingen die de gemeente Utrecht met het meetnet heeft. Ons inziens kan hiermee niet de trend van een wijk in ontwikkeling gemeten worden en zal er zo, gezien de omvang van het gebied, onvoldoende data zijn om, zowel de gemeente als de burgers, evenwichtig te informeren over de luchtkwaliteit. Als wij hierbij tevens in het achterhoofd het bescheiden bedrag van € 750,- per meetpunt per jaar houden dan adviseren wij de gemeente het volgende:

Breid het aantal meetpunten in Vleuten de Meern uit, zodanig dat het binnen de gemeente Utrecht, representatief is en selecteer hierbij huidige of te verwachten verkeersknelpunten.

Wij hebben het volste vertrouwen in de experts van de gemeente om deze meetpunten te selecteren. Desondanks doen wij u toch graag enige suggesties voor extra meetpunten binnen ons stadsdeel aan de hand:

- De Meernbrug
- De Schoolstraat
- Wilhelminalaan
- De Utrechtse Heuvelrug, nabij het winkelcentrum Vleuterweide
- Hoek Veldhuizerweg Landschapsbaan
- Stroomrugbaan

Wij verwachten hiermee bij te kunnen dragen aan het succes van het Utrechtse luchtmeetnet en wachten uw reactie met spanning af.

Met vriendelijke groet,

De wijkraad Vleuten de Meern.

5. Reactie wijkraad Noordwest

Onderwerp : advies meetpunten wijkraad Noordwest.

Datum : 28 oktober 2010

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

U hebt het voornemen om een meetsysteem luchtkwaliteit voor de stad Utrecht in te richten. Een goede maatregel waarmee bewoners eindelijk betere inzichten krijgen in de luchtkwaliteit van hun directe woonomgeving. Daarnaast bent u bereidt om meetpunten voor de autobeweging in Noordwest te plaatsen. De wijkraad Noordwest wil graag aangeven wat haar opvatting is en zal voorstellen aandragen over het inrichten van de meetpunten. Overigens wijzen wij u erop dat bewoners van delen van Noordwest (vooral in Zuilen en in het bijzonder Elinkwijk en de Duijfhuijsbuurt) ook te maken hebben met luchtvervuiling door de industriële bedrijven op Lage Weide en het scheepvaartverkeer op het Amsterdam Rijnkanaal.

Voorgeschiedenis

Voorafgaand aan de gemeenteraadsverkiezingen hebben alle politieke partijen hun mening gegeven over 21 onderwerpen die betrekking hebben op Noordwest. Twee van die onderwerpen (13 en 14) hebben betrekking op het inrichten van meetpunten, waarvan het over grote deel van de politieke partijen de mening is toegedaan dat deze meetpunten bijdragen aan het verkrijgen van informatie over luchtkwaliteit en autobewegingen.

Op 21 juni heeft de wijkraad gesproken met wethouder Lintmeijer over de aanpak en het instellen van een begeleidingscommissie meetpunten.

In de periode daarna zijn er contacten gelegd tussen wijkraadsleden en ambtenaren. Dit heeft geresulteerd in een korte presentatie tijdens de wijkraadsvergadering op 21 september. Vervolgens heeft de werkgroepverkeer van de wijkraad en afgevaardigden van diverse bewonersgroepen uit Noordwest op 7 oktober gesproken met Bertien Oude Groote Beverborg (programmamanager Luchtkwaliteit) en Frank Samsen (teamleider Verkeer)

U hebt, via uw ambtenaren, aangegeven het op prijs te stellen dat de wijkraad advies uitbrengt over het "meetsysteem luchtkwaliteit". De wijkraad zal in dit advies u tevens aanbevelen om een meetsysteem autobewegingen Noordwest in te richten.

Op 7 oktober heeft de werkgroep verkeer met een afvaardiging bewonersgroepen uitgebreid gesproken over:

1. Wat is luchtkwaliteit, wat houdt het meetsysteem in en wat zijn logische plekken om te gaan meten
2. Op welke plekken zouden meetinstrumenten, die de autobewegingen vastlegt, moeten worden geplaatst
3. Op welke wijze kunnen de metingen worden gevolgd en inzichtelijk gemaakt in de komende jaren.

Wij danken de gemeente voor de uitgebreide informatie die zij heeft verstrekt. De wijkraad wil graag samen met de gemeente de plekken voor de meetpunten vaststellen en de komende jaren de uitkomsten analyseren. Zo wordt het mogelijk dat wijkraad en bewonersgroepen voldoende kennis en kunde bezitten om tot een goede aanpak voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beheersen van autobewegingen in Utrecht te komen, in het bijzonder die in Noordwest.

Tijdens de totstandkoming van het ALU in de vorige raadsperiode hebben bewoners de achtergrond en aannames in het verkeersmodel, als ook feitelijke informatie over de toestand van de luchtkwaliteit en verkeersintensiteiten in hun woonomgeving ernstig gemist. Uw aanpak biedt een goede basis om het vertrouwen tussen bewoners en het bestuur van de stad weer te herstellen.

U geeft aan dat u voor het meten van de luchtkwaliteit gebruik wilt maken van de Palmesbuisjes. Dit is een goede keuze voor het doel wat het beoogd, namelijk een goede referentie methode voor het meetnet van de RIVM.

Meetpunten luchtkwaliteit en autobewegingen

Vanuit de gemeente is het voorstel gedaan om op de volgende plekken een meetpunt luchtkwaliteit in te richten:

- ☐ Oudenoord t.h.v. Kaatstraat–Weerdsingel
- ☐ Weerdsingel t.h.v. Amsterdamsestraatweg – Oudenoord
- ☐ St.Josephlaan
- ☐ Amsterdamsestraatweg t.h.v. spoortunnel
- ☐ Amsterdamsestraatweg t.h.v. de voetbalvereniging Elinkwijk

De Wijkraad heeft de volgende plekken hieraan toegevoegd (cursief gedrukt de reden waarom de keuze voor deze plek);

- ☐ Amsterdamsestraatweg t.h.v. de Jacob van Campenstraat / *ligt tevens aan het Amsterdam–Rijnkanaal en aan overzijde industriegebied Lageweide.*
- ☐ Marnixlaan t.h.v. de Laan van Chartreuse en de Nieuwlichtstraat / *Zeer druk gedeelte Marnixlaan. Aangrenzende Klokkenve Id wordt ingericht als groenspeelplaats.*
- ☐ Laan van Chartreuse t.h.v. Ondiep – Palisanderstraat / *worden stadswoningen gebouwd (vier verdiepingen) aan beide zijde van de laan met bomen.*
- ☐ David van Mollemstraat t.h.v. Oudenoord en de Zeedijk / *zeer druk gedeelte met veelal stilstand en aan weerszijden op korte afstand woningblokken. Plan Zijdebalen laat hier 7 bouwlagen toe.*

De plekken voor de meetpunten autobewegingen zouden moeten worden ingericht nabij de meetpunten voor luchtkwaliteit, zoals hierboven aangegeven. Daarnaast ons verzoek de volgende meetpunten voor autobewegingen toe te voegen:

- ☐ Prins Benardlaan t.h.v. het voormalig Diensten centrum Zuilen / *drukke noordelijke invalroute.*
- ☐ Nijenoord in relatie met de Ahornstraat en de Omloop / *Knooppunt van drie windrichtingen.*
- ☐ van Egmondkade / *drukke aanrijroute richting centrum, Overvecht en westelijke binnenring, stilstaand in de spits.*

Begeleidingscommissie

Om de uitkomsten van beide meetsystemen transparant en begrijpelijk te maken stelt de Wijkraad voor om een begeleidingscommissie in te stellen. De begeleidingscommissie kan bestaan uit twee wijkraadsleden, personen vanuit diverse bewonersgroepen en uit ambtenaren die betrokken zijn bij de metingen. Ons voorstel is dat de Verkeerswethouder formeel ook zitting heeft in de deze commissie. Behoudens aanpassingen (zie hieronder) komt naar ons idee de commissie tenminste eenmaal per jaar bijeen om de periodieke uitkomsten te bespreken.

Aanpassingen meetpunten bij wijzigingen infrastructuur

Bij verandering of een tijdelijke verandering van het wegennet of door het aanbrengen van de “knips” die genoemd worden in het ALU, stelt de wijkraad voor om voor deze onderwerpen de begeleidingscommissie extra bijeen te roepen.

Advies

De wijkraad is positief over het inrichten van een meetsysteem luchtkwaliteit, zoals in de raadvergadering van mei jl. is vastgesteld. Daarbij ziet de wijkraad graag de plekken opgenomen zoals hierboven is aangegeven. Hetzelfde geldt voor de koppeling van deze punten met meetpunten voor autobewegingen en voor de toe te voegen drie meetpunten voor autobewegingen.

De Wijkraad vindt het van groot belang om een begeleidingscommissie in te stellen. Zij adviseert u om de begeleidingscommissie in te richten zoals hierboven is aangegeven. De exacte werkwijze kan dan door de commissie nader worden uitgewerkt.

Met vriendelijke groeten,

Benno van der Maten secretaris
Namens de Wijkraad Noordwest

6. Reactie wijkraad Oost

Aan de heer B. Norg, Programmasecretaris OV, Luchtkwaliteit en Goederenvervoer
Utrecht, 16 oktober 2010
Betreft: Meetnet luchtvervuiling

Geachte heer Norg,

Naar aanleiding van het verzoek van de dienst Milieu en Duurzaamheid aan de wijkraden om te reageren op de plannen voor een meetnet luchtvervuiling hierbij de reactie van Wijkraad Oost. Wijkraad Oost heeft een aantal suggesties, die hieronder in de vorm van een advies worden geformuleerd. In onderstaande wordt onderscheid gemaakt tussen suggesties die gelden voor de hele stad en een suggestie die specifiek voor Oost is.

Achtergrondinformatie

Op de voorlichtingsavond over dit onderwerp leerden wij (onder andere) het volgende. De luchtmetingen betreffen NO₂, maandgemiddelde concentraties. Op de meeste meetlocaties worden ook verkeerstellingen verricht. We ontvingen een kaart met voorgestelde meetlocaties. Met de metingen worden trends in de luchtvervuiling, gespreid over de stad, gevolgd; wordt inzicht verkregen in overeenkomsten en verschillen tussen berekende en gemeten waarden; wordt informatie verschaft over de luchtvervuiling en wordt gestimuleerd dat we ons bewust worden van onze eigen invloed op de luchtvervuiling. Het meetnet wordt niet gebruikt in ruimtelijke procedures, om modellen te toetsen of te ijken, of om uitspraken te doen op andere locaties dan de meetlocaties of over absolute concentraties. Wel heeft de gemeente enige beleidsvrijheid de lucht- en verkeersmetingen te gebruiken in ruimtelijke procedures. Luchtmeetdata zijn via de website van de gemeente toegankelijk. Mede door de variatie in meteorologische omstandigheden zal het moeilijk zijn om uitspraken te doen binnen 5 jaar nadat met de metingen is begonnen.

Onze nu volgende suggesties zijn (mede) gebaseerd op deze informatie.

Stadsbrede suggesties

Rol GG&GD

Een belangrijk doel van de meetactiviteiten ligt in publieksvoorlichting en gedragsbeïnvloeding. Nu vermoeden wij dat de burger zich meer zorgen maakt om de gezondheidseffecten dan om de luchtvervuiling zelf. We verwachten dat de burger meer geneigd zal zijn mee te werken aan verbetering van het leefmilieu als hij de schade door luchtvervuiling uitgedrukt ziet in ziektelast en verloren levensjaren. Daarom adviseren we dat de GG&GD de metingen gaat vertalen naar gezondheidseffecten. We weten dat dit voor NO₂ lastig is, maar bijvoorbeeld via correlatieberekeningen moet een grove schatting mogelijk zijn; eventueel kan de hulp ingeroepen worden van bijvoorbeeld onderzoekers bij de Universiteit Utrecht.

Piekvervuiling

We zouden graag zien dat op dagen met ernstige vervuiling specifieke maatregelen worden getroffen. Te denken valt aan publieksvoorlichting (zoals: "ga vandaag niet in de buitenlucht sporten") of verkeersmaatregelen (zoals gereduceerde maximumsnelheid). De gekozen meetmethode staat niet toe dagen met piekvervuiling te herkennen, omdat het maandgemiddelden betreft. Daarom adviseren we nog te onderzoeken hoe die informatie wel verkregen kan worden. Mogelijk kan een correlatietechniek tussen de metingen van de gemeente en die van het landelijk meetnet van het RIVM uitkomst bieden.

Telgegevens van verkeer

We adviseren de invoer van luchtvervuilingsmodellen te baseren op de telgegevens van het verkeer, en dus minder gewicht toe te kennen aan verkeersmodellen. Voor zover verkeersmodellen nodig zijn om toekomstige ontwikkelingen door te rekenen dienen die modellen op consistentie met de bestaande telgegevens te worden beoordeeld. Als bijvoorbeeld een toekomstige ontwikkeling de doorstroming verbetert moet de nieuwe verkeersintensiteit hoger zijn dan de huidige telgegevens,

tenzij een afname of gelijkblijven van de verkeersintensiteit goed verklaarbaar is uit andere veranderingen. Om de telgegevens te kunnen gebruiken in de luchtvervuilingsmodellen adviseren we bij de tellingen onderscheid te maken tussen licht, middelzwaar, en zwaar verkeer en bussen. Uit de tellingen moeten stagnatiefactoren te herleiden zijn.

Gebruik van luchtmetingen in procedures

We adviseren dat niet alleen de telgegevens maar ook de luchtmetingen maximaal worden ingezet bij ruimtelijke procedures, daarbij dus de beleidsvrijheid in dezen maximaal benuttend. Het gemeentebestuur wordt geadviseerd de luchtmetingen optimaal in te zetten in de discussie met het Rijk, om te bewerkstelligen dat de Utrechtse burger niet langer het slachtoffer blijft van de behoefte aan landelijke automobilititeit.

Vroegtijdig gebruik van de metingen

Hoewel formeel luchtmetingen pas over langere episoden (minstens een jaar) een indicatie geven van het al of niet voldoen aan de normen, kunnen zowel lucht- als verkeersmetingen al veel sneller worden ingezet om knelpunten te herkennen en aan te pakken. We adviseren dan ook om direct na bekend worden van de lucht- en/of telgegevens deze te gaan analyseren op knelpunten. Vergelijking tussen tellingen en verkeersmodellen kan dan al snel inzicht geven in de kwaliteit van de verkeersmodellen. Indien luchtmetingen op een locatie een indicatie van normoverschrijding geven kan het KNMI wellicht de meteorologische gegevens verschaffen op basis waarvan kan worden beoordeeld of en hoe er op die locatie moet worden ingegrepen. Daarmee wordt wellicht voorkomen dat aan het eind van een meetjaar moet worden geconstateerd dat op sommige locaties de luchtvervuiling onwettig hoog was.

Samenwerken met universiteit en hogeschool

In bovenstaande is al gewezen op de wenselijkheid van samenwerking met onderzoekers van de Universiteit Utrecht. Ook samenwerking met de Hogeschool Utrecht moet worden overwogen. Studenten van deze instelling kunnen waarschijnlijk in het kader van hun studie bereid gevonden worden (delen van) het meetnet onder hun hoede te nemen. We adviseren dat optimaal gebruik gemaakt worden van de aanwezigheid van onderzoeksinstellingen in onze gemeente. Niet alleen worden inrichting en beheer van het meetnet er wellicht goedkoper op, maar ook zal samenwerking kunnen resulteren in een beter gebruik van de waarnemingen.

Specifiek voor Oost

Metingen op invalswegen

In het voorliggende plan missen we meetlocaties op de Adriaen van Ostadelaan, het Herculesplein (in het bijzonder de Stadionflat) en de Venuslaan/Rubenslaan. Te vrezen valt dat op deze wegen de luchtvervuiling groot is. Dat knelt te meer, daar langs deze wegen gewoond wordt. Vooral het Herculesplein en de Venuslaan/Rubenslaan zijn een belangrijke invalsweg voor het centrum van de stad en de daarin gelegen parkeergarages. We zijn ons ervan bewust dat er een beperking moet zijn aan het aantal meetlocaties; maar de genoemde wegen verdienen prioriteit vanwege hun stedelijk belang en vanwege het belang van de aanwonenden.

Hopende u met het bovenstaande voldoende van antwoord te hebben gediend,

Met vriendelijke groet,
Namens Wijkraad-Oost,

Gerard Kuys
Voorzitter

7. Reactie wijkraad Overvecht

Bron: wijkraad notulen 9 september 2010

7. Meetnet Luchtkwaliteit

Frans-Jan van Rossem en Peter Segaar komen in de vergadering om een presentatie te geven. Voor de inhoud wordt verwezen naar de hand-out. Wethouder Lintmeijer heeft opdracht gegeven om een aanvullend meetnet te ontwikkelen, zo vertellen de beide heren. De uitkomst wordt in alle wijkraden gepresenteerd, en er wordt om advies en eventueel aanvullende suggesties gevraagd. Wat de wijkraadsleden na de vergadering nog invalt, kunnen zij mailen aan b.norg@utrecht.nl, echter vóór 31 oktober a.s.

Reacties op de presentatie

Er werd aangegeven dat deze methode niet geschikt is voor ruimtelijke procedures. Wat betekent dat? De heer Segaar legt uit dat er voor dergelijke procedures andere berekeningen moeten worden gedaan. De nu ontwikkelde metingen hebben geen wettelijke status. Ze zouden die wél hebben als er meetstations door de RIVM werden ingericht, maar die kosten ongeveer € 150.000 per stuk. De nu bedachte buisjesmethode is aanmerkelijk goedkoper, terwijl de metingen wel een duidelijk beeld geven.

Ten behoeve van de NRU wordt er een meetpunt bij de Einsteindreef geïnstalleerd. Echter, bij de Karl Marxdreef gebeurt dat niet, en ook niet in de woonbuurten nabij de NRU, terwijl daar de belasting waarschijnlijk hoog is. Volgens de beide deskundigen worden de concentraties voor andere locaties afgeleid van hetgeen op de meetpunten gemeten wordt. De onderzoekers denken dat meetpunt 30 de beste plek is om te meten, en dat die ook representatief is voor de aangrenzende woonbuurt. Daar wordt bij aangetekend dat nu nog niet bekend is welke maximumsnelheid er op de NRU zal gaan gelden.

Zijn er eerder al dergelijke metingen gedaan? De wijkraad dringt erop aan om ook die te betrekken, bijvoorbeeld de meting in de binnenstad van enige tijd geleden. Volgens de heer Segaar zijn die metingen niet zondermeer vergelijkbaar. De gemeenteraad heeft deze wijze van meten gekozen, en daar een besluit over genomen. Toch dringt de wijkraad aan op herhaalbaar onderzoek; dat zal in het wijkraadsadvies expliciet vermeld worden.

Waarom wordt er geen fijnstof gemeten, conform de EU richtlijnen? Voor het meten van fijnstof blijken er nog geen normen te zijn; die zijn nog in onderzoek. Stikstofdioxide (NO₂), geeft al goede indicaties met betrekking tot verkeer.

Aandachtspunt: de wijkraad verzoekt de onderzoekers om ook de verkeersintensiteit zorgvuldig te meten, liefst maandelijks, bij het ophalen van de buisjes.

Er heerst in Overvecht vaak een zuidwestenwind, komend vanaf Lage Weide. Is daar wel rekening mee gehouden? In dat verband ziet de wijkraad ook graag meetpunten aan de andere kant van de weg (noordelijk van de A2 en zuidelijk van de A27) en op de Gageldijk. Volgens de heer Segaar geldt er voor snelwegen een ander model dan voor binnenstedelijke wegen. Bij snelwegen wordt de windrichting meegenomen. Met die methode zal, zo verwacht hij, binnenstedelijk ook wel wat worden geëxperimenteerd.

Het is de wijkraad opgevallen dat er opvallend veel meetpunten in parken zijn geplaatst. Waarom is dat? De heer Segaar legt uit dat hiervoor gekozen is om een goed beeld te krijgen van stedelijke achtergronden.

Zoals gezegd kunnen aanvullende suggesties nog tot 31 oktober a.s. doorgemailed worden. De wijkraad is erg blij dat er nu gemeten gaat worden.

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Utrecht
Postbus 16 200
3500 CE Utrecht

Datum : 18 november 2010
Betreft : advies meetnet luchtkwaliteit
Kenmerk : ak/2010-02
Contact : Henri Koopman

Geacht College,

Hierbij legt de wijkraad NoordOost u haar advies voor over het "Meetnet luchtkwaliteit". We realiseren ons dat we de gegeven deadline hebben overschreden en vragen daarvoor excuus. De wijkraad is op 28 september geïnformeerd over de uitvoering van de wens van de gemeenteraad om te komen tot een meetnet met gebruik van Palmes buisjes. We hebben de volgende voorstellen ter zake.

- De gemeenteraad heeft niet alleen besloten tot het meten van luchtkwaliteit maar ook tot nauwkeurig tellen van verkeersintensiteit; helderheid hierover achten wij van het grootste belang .
- Het is niet geheel duidelijk welke aannames hebben geleid tot de keuze van meetlocaties. In Noordoost vinden wij het tenminste wenselijk te meten bij de kruising van de A27 en de Biltse Rading, zeker omdat hier de meest duurzame buurt van de stad wordt gebouwd. Er zijn meer van dergelijke locaties aan te wijzen.
- Presenteer gemeten waarden zo objectief en begrijpelijk mogelijk, zodat de burger een beeld krijgt van de situatie ter plaatse. Presenteer de cijfers direct op de website en niet pas nadat de gemeente conclusies heeft getrokken.
- Indien de buisjes indiceren dat de norm wordt overschreden – ook over een kortere periode – zoek dan direct uit waarom dat zo is, informeer omwonenden en neem maatregelen.
- Breng het meetnet onder bij de GG&GD. In Amsterdam en Rotterdam heeft die al jaren het voortouw, het gaat immers om de gezondheid van inwoners van de stad. Zo kan de schijn van tegenstrijdige belangen van verkeer en bereikbaarheid versus gezondheid worden vermeden.

De gemeenteraad heeft geruime tijd geleden besloten tot het opzetten van een meetnet, de wijkraad Noordoost is van mening dat nu zo snel mogelijk dient te worden gestart met uitvoering ervan om daarmee over voldoende gegevens te kunnen beschikken waarmee maatregelen uit het Actieplan Luchtkwaliteit kunnen worden geëvalueerd.

Wijkraad Noordoost,

Ab Kools,
Voorzitter.