

Gezonde lucht voor Utrecht

Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit

Nota van Antwoord

Inleiding

De inspraak op het ontwerp-Uitvoeringsprogramma 'Gezonde lucht voor Utrecht' liep van 27 februari tot en met 10 april 2013. Er zijn 137 reacties ontvangen van burgers, organisaties, wijkraden en andere overheden.

In deel 1 van dit document is een samenvatting gemaakt van de reacties die in het kader van de inspraak zijn ontvangen. Deze zijn geclusterd en hieraan is de reactie van de gemeente toegevoegd.

In deel 2 van dit document zijn de ontvangen reacties van burgers integraal weergegeven. Aan de reacties is de bovengenoemde samenvatting in trefwoorden toegevoegd. De meeste reacties zijn per email ontvangen, waardoor niet altijd duidelijk is of de afzender in Utrecht woont of niet. Waar dit bekend was, is dit aangegeven. Het merendeel van de reacties komt van inwoners van de stad Utrecht. De overige reacties komen over het algemeen van inwoners van rand- en regiogemeenten. Veel reacties zijn gebaseerd op een voorbeeldreactie die Milieudefensie heeft opgesteld. Dit is in de tabel aangegeven, en er is aangegeven welke persoonlijke noten de inspreker hieraan heeft toegevoegd.

Naast reacties van burgers zijn reacties ontvangen van een tweetal wijkraden, een aantal belangenverenigingen, ondernemers(verengingen) en overheden. Deze zijn in deel 3 integraal weergegeven. Ook deze reacties zijn samengevat en in deel 1 beantwoord. In de bijlage bij dit document zijn scans opgenomen van alle ontvangen brieven.

Het volgende antwoord is naar alle insprekers verzonden:

Geachte heer/mevrouw,

Hartelijk dank voor het indienen van uw inspraakreactie op het ontwerp-Uitvoeringsprogramma "Gezonde Lucht voor Utrecht (2013-2015)". De inspraakperiode loopt tot 10 april aanstaande. Daarna worden de zienswijzen gebundeld en voorzien van een reactie vanuit de gemeente.

Het ontwerp-Uitvoeringsprogramma wordt vervolgens opnieuw aan het college van burgemeester & wethouders aangeboden, met hierin verwerkt de resultaten van de inspraak. Het college kan (naar aanleiding van de reacties) besluiten om het ontwerp aan te passen. Na dit collegebesluit stuur ik u het verslag van de inspraak toe, en het definitieve Uitvoeringsprogramma. De nota wordt vervolgens ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.

Met vriendelijke groet,
Programmasecretariaat Luchtkwaliteit

Deel 1: Samenvatting reacties burgers, organisaties en overheden – met antwoord gemeente

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Milieuzone	
Milieuzone (gefaseerd) uitbreiden in omvang en/of qua voertuigen (54x)	Milieuzone (gefaseerd) uitbreiden in omvang en/of qua voertuigen Er is in eerste instantie niet voor gekozen de milieuzones groter te maken dan de huidige milieuzone voor vrachtverkeer, omdat de risicolocaties zich in het huidige milieuzonegebied bevinden en de effectiviteit op deze locaties door uitbreiding niet zal toenemen. Naar aanleiding van veel inspraakreacties zijn de voor- en nadelen van een grotere milieuzone voor personenvervoer en bestelverkeer nader onderzocht ¹ . De haalbaarheid en de kosteneffectiviteit zullen door een uitbreiding afnemen: bijvoorbeeld, bij uitbreiding tot de stadsring is circa € 6 miljoen extra nodig ten behoeve van compensatiesubsidies. Uitbreiding naar andere voertuigen maakt de invoering aanzienlijk complexer en nader onderzoek is nodig, het effect op de luchtkwaliteit van bijvoorbeeld uitbreiding naar motoren, brommers, scooters of pleziervaart is beperkt en de kosteneffectiviteit neemt af. Het college stelt voor de milieuzone op uiterlijk 1 januari 2015 te starten, op basis van de huidige geografische milieuzone voor bestelvoertuigen en personenvoertuigen. De milieuzone voor vrachtverkeer blijft de komende jaren in stand. In 2017 zal de milieuzone worden geëvalueerd. Afhankelijk van de resultaten zal bekeken worden of verdere geografische uitbreiding en/of verbreding naar andere vervoerscategorieën (eventueel gefaseerd) nodig is.
Diesels zonder roetfilter weren (47x)	
Schrap de milieuzone (2x)	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	
Milieuzone goed maar in bepaalde gevallen (zoals bij weinig gebruik van de auto) onredelijk.	
Niet alleen toetsen op bouwjaar.	
Verbieden oudere auto's is discriminatie.	
Inzet op bussen, vrachtverkeer en taxi's, niet op oudere auto's.	
Dring auto's in de hele stad terug.	Diesels zonder roetfilter weren
Milieuzone alleen voor diesels.	Milieuzone alleen voor diesels Wij zetten in op selectie op basis van de uitstoot die de basis vormt voor de euroclassificatie. De meest vervuilende emissieklassen worden geweerd uit de milieuzone. Hieraan is de techniek (zoals wel of geen roetfilter) ondergeschikt.
Duitse milieuzones hebben geen effect.	

¹ Zie de bijlage 'Vragen n.a.v. inspraak herprogrammering luchtkwaliteit gemeente Utrecht'.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Schrap de milieuzone Reden voor het invoeren van een milieuzone is dat milieuzone voor personenauto's één van de meest effectieve maatregelen is (conclusie onderzoek RHDHV en TNO in opdracht van de gemeente). Deze maatregel is nodig om overal aan de grenswaarden te kunnen voldoen, zoals blijkt uit doorrekening van het maatregelenpakket op wegvakniveau (zie figuur 7 in het Uitvoeringsprogramma). Milieuzone goed maar in bepaalde gevallen (zoals bij weinig gebruik van de auto) onredelijk Met het oog op handhaafbaarheid en het uitgangspunt 'gelijke monniken gelijke kappen' gelden de toegangseisen voor alle voertuigen die niet aan de toelatingseisen voldoen. In bijzondere gevallen kan ontheffing worden verleend. Niet alleen toetsen op bouwjaar De gemeente is voornemens te gaan toetsen op emissieklasse. De emissieklasse is het beste te achterhalen via de gegevens van de RDW, gekoppeld aan het kenteken. Die koppeling is op dit moment helaas nog niet beschikbaar voor de handhaving (camera's en scanauto). De gemeente vraagt het rijk om deze koppeling wel te maken in verband met het (mogelijk) invoeren van milieuzones in verschillende steden in het land. Indien dit niet gebeurt, dan wordt gehandhaafd op basis van 'datum eerste toelating' (DET), af te lezen op elk kentekenbewijs. Dit is iets minder nauwkeurig. Op basis van DET is ook automatische handhaving met camera's mogelijk. Verbieden oudere auto's is discriminatie Inzet op bussen, vrachtverkeer en taxi's, niet op oudere auto's Omwille van de gezondheid van de inwoners en de luchtkwaliteit kiest de gemeente Utrecht er bewust voor om oude auto's met een bepalende, zeer vervuilende, emissieklasse te weren, en andere, schonere, vervoersmiddelen (waaronder auto's met een minder vervuilende emissieklasse) te stimuleren. Oude personenauto's die rijden op diesel stoten namelijk minimaal net zo veel gezondheidschadelijke stoffen uit als de huidige generatie bussen (Euro V/EEV).

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Ontheffing voor gehandicapten. Ontheffing voor camper i.v.m. in- en uitladen vakantiespullen. Ontheffing voor bepaalde youngtimers (Jaguar uit 1987). Overgangsregeling voor auto's waar mensen al jaren mee rijden. Ontheffing voor oude auto's met emissierapport. Uitzondering maken voor Regiotaxi.	Dring auto's in de hele stad terug Naast het pakket verschoningsmaatregelen voor gemotoriseerd verkeer wil het college het inkomende gemotoriseerde verkeer aan de rand van de stad ook terugdringen. De maatregelen mobiliteits- en verkeersmanagement zijn hierop gericht. Duitse milieuzones hebben geen effect In Duitsland dragen de milieuzones wel degelijk bij aan een schonere lucht op lokaal niveau: de strengere milieuzones zijn daar de meest effectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren, want door versnelde modernisering van het wagenpark daalt de fijnstof- en stikstofdioxideconcentratie met vijf tot tien procent. De verschoning wordt waargenomen in alle straten van de milieuzone en zelfs daarbuiten. Nb. De meeste zones in Duitsland omvatten een veel groter gebied, zoals in Berlijn waar 1 miljoen mensen binnen de milieuzone wonen. Ontheffing voor gehandicapten Ontheffing voor camper i.v.m. in- en uitladen vakantiespullen Ontheffing voor bepaalde youngtimers (Jaguar uit 1987) Bepaalde, nader te bepalen, doelgroepen komen in aanmerking voor een ontheffing. Ontheffingsmogelijkheden worden tegelijk met de subsidieregelingen uitgewerkt. Dan wordt ook bepaald of een permanente ontheffing wordt verleend, of een aantal dagontheffingen per jaar. Te denken valt aan doelgroepen als gehandicapten met een aangepaste auto. Voor 'echte' oldtimers wordt ook, in samenwerking met het rijk en met de oldtimervereniging FEHAC, gewerkt aan een ontheffingsregeling. De suggesties die gedaan zijn voor de nadere invulling van ontheffingen zullen mee worden gewogen bij de concretiseringsslag voor de in te zetten instrumenten. Overgangsregeling voor auto's waar mensen al jaren mee rijden Er is sprake van een overgangsregeling. Medio 2013 starten we met de subsidieregeling waar mensen (met een voertuig dat niet aan de toegangseisen voldoet) gebruik van kunnen maken. Deze

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	overgangsregeling loopt tot 1 januari 2015: het moment waarop de milieuzone personenvoertuigen van kracht wordt. Ontheffing voor oude auto's met emissierapport Zie het antwoord hierboven, in de categorie Milieuzone onder 'niet alleen toetsen op bouwjaar'. Uitzondering maken voor Regiotaxi Zowel landelijk als lokaal wordt de aanschaf van de schoonste generatie taxi's (Euro VI en elektrisch) gestimuleerd. De gemeente Utrecht sluit hierop aan door deze aanschaf van schone taxi's extra te belonen door deze categorieën toegang te geven tot de busbaan en lagere emissieklassen te weren van de busbaan. Deze regel zal gelden voor alle taxi's om verwarring te voorkomen en een efficiënte handhaving mogelijk te maken. Datum van invoering nog nader te bepalen.
Stimulerings- en compensatiesubsidies	
Stimuleringspremie aanschaf (elektrische) fiets (2x). <i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Belasten van vervuilende en oude auto's i.p.v. subsidies schone auto's. Subsidies differentiëren. Geen kop op landelijke subsidies en geen subsidies voor nutsbedrijven e.d.. Investering voor vervangen bestelvoertuigen erg hoog ook met subsidie. Spitsvrij subsidie aanbieden.	Stimuleringspremie aanschaf (elektrische) fiets We zetten reeds in op een uitgebreid fietsprogramma waar we onder andere ook inzetten op leenfietsen. Belasten van vervuilende en oude auto's i.p.v. subsidies schone auto's Motorrijtuigenbelasting is een landelijke aangelegenheid, en is niet te beïnvloeden door de gemeente. Subsidies differentiëren Hier gaan we ook van uit. Geen kop op landelijke subsidies en geen subsidies voor nutsbedrijven e.d. De bedoeling is om bedrijven die veel kilometers maken in de stad onder de subsidieregeling vallen. Wel zal het aantal subsidiabele voertuigen mogelijkerwijs voor grote ondernemers tot een maximum aantal voertuigen worden gelimiteerd.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Subsidies vervangen door korting op OV. Vervangen auto leidt tot meer gebruik hiervan. Slopen en vervangen van auto's is zeer milieu-onvriendelijk.	Investering voor vervangen bestelvoertuigen erg hoog ook met subsidie Over de hoogte van de compensatiesubsidie voor bestelvoertuigen zijn we nog in overleg met andere grote steden en de rijksoverheid. Het genoemde bedrag is een indicatie. Spitsvrij subsidie aanbieden Rond Utrecht werken we samen met de rijksoverheid aan een spitsvrij subsidie. Dit heeft ook gevolgen voor de mensen die in Utrecht moeten zijn. Een lokale subsidie hebben we daarom niet overwogen. Subsidies vervangen door korting op OV Kortingen op OV zijn al beschikbaar voor woon-werkverkeer in het kader van de Utrecht Bereikbaarpas. Vervangen auto leidt tot meer gebruik hiervan Hier hebben wij geen inzicht in. Dit is afhankelijk van het gedrag van de individuele gebruiker. Slopen en vervangen van auto's is zeer milieu-onvriendelijk Hier wordt al veel onderzoek naar gedaan. Het gemeentelijke doel is om op korte termijn de gezondheidsschadelijke uitstoot terug te brengen. Omdat juist oude voertuigen hier een zeer belangrijke veroorzaker van zijn is ervoor gekozen deze voertuigen niet meer toe te laten in de binnenstad van Utrecht. De individuele eigenaar van een voertuig dat niet aan de toelatingseisen voldoet, heeft na uitwerking van de diverse regelingen de keuze om gebruik te maken van de aangeboden sloop- en stimuleringssubsidie en kan, indien gewenst, zijn voertuig buiten de milieuzone blijven gebruiken.
Verkeerskundige maatregelen	
Autoverkeer (stadsbreed) (meer) ontmoedigen (4x). VRI's beter afstemmen of weghalen (3x).	Bevorder doorstroming autoverkeer VRI's beter afstemmen of weghalen Doorstromingsmaatregelen worden toegepast om stagnatie te voorkomen, ten behoeve van vermindering van de uitstoot. Echter, het veelvuldig, geschakeld toepassen van doorstromingsmaatregelen kan negatieve effecten hebben, zoals afname verkeersveiligheid,

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Dosering afstemmen met de regiopartners (3x)	oversteekbaarheid, leefbaarheid en een aanzuigende werking op verkeer waardoor het gewenste effect teniet wordt gedaan. Per situatie moet daarom bekeken worden of doorstromingsmaatregelen de oplossing zijn.
Effecten doseren monitoren met kwaliteitsnet (2x).	Doseren aan de randen
Bevorder doorstroming autoverkeer (2x)	Het college stelt voor om het verkeer van buiten de stad naar binnen op een andere, slimme manier de stad in te geleiden, ook om daarmee meer ruimte in de stad te creëren voor fiets en openbaar vervoer. Het uitgangspunt hierbij is dat dit leidt tot een volumereductie van het autoverkeer, waardoor dit een positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit. Voor de risicolocaties in de stad zijn met name maatregelen van belang die het verkeer kunnen reduceren op de invalsroutes Biltsestraatweg, Biltse Rading, Koningsweg en Amsterdamsestraatweg. Echter, om te kunnen komen tot daadwerkelijke stadsbrede reductie van de verkeersintensiteiten zal het systeem op alle belangrijke invalswegen moeten worden toegepast. Een uitzondering is de invalsroute centrum via het 24 Oktoberplein. Dit verkeersmanagementsysteem voor slimme routes en slimme regelingen is in lijn met Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.
Doseren opnemen als beleidsvoornemen i.p.v. als besluit en nader onderzoeken (2x).	Doseren opnemen als beleidsvoornemen i.p.v. als besluit en nader onderzoeken
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	Nader onderzoek is nodig om op de verschillende invalswegen te bezien wat nodig is om het gewenste effect van volumereductie te bereiken. Dit is nodig om de luchtkwaliteitknelpunten aan te pakken. Zodoende maakt het integraal onderdeel van het aanvullend pakket maatregelen.
Doseren aan de randen.	Dosering afstemmen met de regiopartners
Kosten dosering voor de degene die doseermaatregelen treft.	Over de wijze waarop en de planning zullen nadere afspraken worden gemaakt met de regiopartners, omdat we terugslag op de wegen van andere wegbeheerders zo veel mogelijk willen voorkomen.
OV uitzonderen van dosering.	Effecten doseren monitoren met kwaliteitsnet
Doseren en minder rijstroken om autoverkeer te beperken.	Bij de concrete invulling van de dosering zal bekeken worden hoe vinger aan de pols gehouden kan worden om het gewenste effect te kunnen blijven volgen.
Economische effecten in beeld brengen van dosering.	
Betere bewegwijzering in de binnenstad voor auto's.	
Afsluiten en versmallen van wegen om automobilisten te stimuleren andere vervoerswijzen te kiezen.	
Doorgaand verkeer in de binnenstad	

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
blokkeren. Sterke inzet op reductie autoverkeer richting binnenstad. Oudegracht alleen voor goederenbestemmingsverkeer en fietsers. 80km/u op alle snelwegen.	Kosten dosering voor de degene die doseermaatregelen treft Indien nodig zullen we hiervoor nadere afspraken maken met de regiopartners. OV uitzonderen van dosering Het college staat voor bevordering van het OV. Derhalve zal het OV een belangrijk aandachtspunt zijn, met als opgave dit zoveel mogelijk te ontzien of juist te bevorderen. Doseren en minder rijstroken om autoverkeer te beperken Op de verschillende invalswegen te bezien wat nodig is om het gewenste effect te bereiken is nader onderzoek nodig. Economische effecten in beeld brengen van dosering Dosering aan de rand van de stad kan gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en economische effecten sorteren. Economisch effectenonderzoek zal onderdeel uitmaken bij de definitieve besluitvorming. Betere bewegwijzering in de binnenstad voor auto's Een van de projecten in het lopende programma is het wegnummer- en informatiesysteem, om zoekgedrag te voorkomen. Bewegwijzering zal ook onderdeel uitmaken van de milieuzone. We kunnen niet voorkomen dat mensen gaan omrijden, maar we verwachten dat het totale aantal kilometers zal dalen. Autoverkeer (stadsbreed) (meer) ontmoedigen We zetten in op bereikbaarheid van de stad via verschillende modaliteiten. OV en fietsen worden gestimuleerd. De autobereikbaarheid wordt niet onmogelijk gemaakt. Binnen de UAB-kaders zullen de verschillende modaliteiten al dan niet extra worden gefaciliteerd. Afsluiten en versmallen van wegen om automobilisten te stimuleren andere vervoerswijzen te kiezen In Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) zijn maatregelen beschreven voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de stad, waaronder het doorgaand verkeer stimuleren om van de ring

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Utrecht gebruik te maken. Doorgaand verkeer in de binnenstad blokkeren In het UAB wordt de binnenstad benoemd als A-zone waarbij de voetganger en de fiets optimaal gefaciliteerd zullen worden. Doorgaand autoverkeer wordt hier zoveel mogelijk onmogelijk gemaakt. Sterke inzet op reductie autoverkeer richting binnenstad Hierop zetten we in, met uitzondering van de route Martin Luther Kinglaan–Graadt van Roggenweg–Daalsetunnel, richting de parkeergarages in de binnenstad, om ook de binnenstad per auto bereikbaar te laten blijven. Oudegracht alleen voor goederenbestemmingsverkeer en fietsers In de Nota Parkeren en Stallen wordt autoverkeer hier ontmoedigd door het weghalen van de parkeervoorzieningen. 80km/u op alle snelwegen Het bepalen van de snelheid op de rijkssnelwegen valt niet binnen de bevoegdheid van de gemeente Utrecht. Wel heeft de gemeente in het kader van het terugdringen van de achtergrondconcentratie, samen met andere grote steden in Nederland, bij het rijk aangedrongen op een beperking van de maximumsnelheid op snelwegen.
Locatiespecifiek	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Linksafverbod Martin Luther Kinglaan niet uitvoeren. 50km per uur op Kardinaal De Jongweg. Aandacht voor de gevolgen van de knip bij de Monicabrug voor Ondiep.	Algemeen De gekozen locatiespecifieke ingrepen in het kader van dit aanvullend maatregelenpakket zijn in eerste instantie gericht op het terugdringen van de luchtkwaliteitsknelpunten. De suggesties ten aanzien van andere locatiespecifieke maatregelen worden doorgegeven en afgewogen in het kader van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB).

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Vorrang Groenedijk/ Langerakbaan aanpassen. Stadsbus lijn 8 uit Tuindorp Oost weren. Fijnstofscherp Marnixlaan plaatsen. Knip Daalsetunnel maken. Kantorenpark Rijnsweerd bereikbaar houden, ook na dosering.	Linksafverbod Martin Luther Kinglaan niet uitvoeren Een nadere verkenning heeft uitgewezen dat het Linksafverbod Kinglaan–Pijperlaan niet wenselijk, is omdat het verkeers- en luchtkwaliteiteffect op de PHL erg laag is en maatschappelijke draagvlak voor deze maatregel ontbreekt. De verwachting is dat deze maatregel zal leiden tot sluipverkeer door de wijk, dat niet wenselijk wordt geacht. Daarom wordt door het college voorgesteld deze maatregel te laten vervallen. Het aanvullende pakket bevat voldoende vervangende maatregelen. 50km per uur op Kardinaal De Jongweg In het Uitvoeringsprogramma is de verlaging van de snelheid op de Kardinaal de Jongweg van 70 naar 50 km/u meegenomen met behoud van de groene golf. De verkeerslichten worden zodanig ingeregeld dat de wachttijden voor overstekend (langzaam) verkeer korter worden. De maatregel wordt in augustus 2013 uitgevoerd. Aandacht voor de gevolgen van de knip bij de Monicabrug voor Ondiep Bij de voorbereiding van de knip bij de Monicabrug (locatie waar de knip Paardenveld uit het ALU 2009 wordt uitgevoerd) is nader onderzoek uitgevoerd naar mogelijk sluipverkeer door Pijlsweerd en Ondiep. Waar nodig worden maatregelen getroffen om dit te voorkomen. Vorrang Groenedijk/ Langerakbaan aanpassen In Leidsche Rijn zijn geen luchtkwaliteitsknelpunten geprognosticeerd. Derhalve is daar ook niet gekeken naar luchtkwaliteitsmaatregelen. De huidige situatie aldaar is gebaseerd op een bewuste keuze. De Groenedijk is een hoofdfietsroute. Daar waar de Groenedijk wordt gekruist door woonstraten (30 km/u straten) krijgen bestuurders op de Groenedijk voorrang op het kruisende verkeer. Dit komt in Langerak voor op locaties waar straten als de Damraklaan en de Houtrakgracht de Groenedijk kruisen. Er zijn echter ook situaties waarbij de bestuurders op de Groenedijk geen voorrang krijgen op het kruisende verkeer. Zo moeten de (brom)fietzers op de Groenedijk voorrang verlenen aan bestuurders op de busbaan door Langerak. Dit geldt ook voor de oversteken, dan wel kruisingen, met hoofdinfrastructuur, zoals in dit geval de Langerakbaan. Bij de kruising van de Groenedijk met de

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Langerakbaan ter hoogte van de Burgemeester Verderlaan dienen fietsers ook voorrang te verlenen aan het autoverkeer. Hiervoor is gekozen omdat de Langerakbaan onderdeel uitmaakt van de hoofdinfrastructuur, die zorgt voor de ontsluiting van Leidsche Rijn. De doorstroming van het autoverkeer en OV is hier belangrijk. Stadsbus lijn 8 uit Tuindorp Oost weren We willen het OV stimuleren. Hiervoor is het van belang dat alle wijken goed worden ontsloten. Daarnaast wordt zestig procent van het huidige bussenpark vervangen door de schoonste exemplaren, die voldoen aan de emissie-eisen Euro VI. Fijnstofscherp Marnixlaan plaatsen Op de Marnixlaan is geen sprake van een fijnstofoverschrijding, daarom is het plaatsen van een fijnstofscherp niet noodzakelijk. Ook is het effect van het plaatsen van een scherm erg beperkt. Inzet van het college is om het verkeer in de stad te verschonen, waardoor de uitstoot van gezondheidschadelijke stoffen zal verminderen van de voertuigen in de stad. Knip Daalsetunnel maken De Daalsetunnel is de belangrijkste toegang tot het centrumgebied Daalsesingel/Catharijnesingel en de parkeergarages onder Hoog Catharijne, c.q. de binnenstad (Mariaplaats). In de Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar is de invalsroute M.L. Kinglaan – Weg der Verenigde Naties – Graadt van Roggenweg – Westplein – Daalsetunnel ook als de belangrijkste invalsroute vanaf de Ring Utrecht naar het centrum benoemd. Een knip in de Daalsetunnel maakt Utrecht-centrum per auto onbereikbaar. In het ALU 2009 was al een maatregel opgenomen om doorgaand verkeer vanaf de Weerdsingel richting Oudenoord en vice versa te voorkomen; de zogenaamde Paardenveldknip die nu technisch wordt uitgevoerd op de kruising bij de Monicabrug. Kantorenpark Rijnsweerd bereikbaar houden, ook na dosering De doseringen aan de rand van de stad worden zodanig uitgevoerd dat bestemmingsverkeer naar de economische kern/werkgebieden aan de rand van de stad hier geen hinder van ondervindt.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Parkeren, P+R's	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	
Voorkomen zoekverkeer naar parkeerplaatsen.	Voorkomen zoekverkeer naar parkeerplaatsen Er wordt al gewerkt aan een Parkeerinformatiesysteem om zoekgedrag te voorkomen.
Parkeergarages centrum alleen voor schone auto's en fietsen.	Parkeergarages centrum alleen voor schone auto's en fietsen. Differentiatie in parkeertarieven op basis van emissies is wettelijk niet mogelijk. Juist in de binnenstad staat het fietsparkeren volop in de belangstelling om de verrommeling door fietsen te voorkomen.
Stadsbreed betaald parkeren.	Stadsbreed betaald parkeren
Hoog starttarief parkeren.	Hoog starttarief parkeren De gemeente hanteert al een betaald parkeren beleid. Dit is opgenomen in de nota Parkeren en Stallen. Uitbreiding (betaald parkeren gebied) en aanscherping (tarieven) van dit beleid zal plaatsvinden (bijvoorbeeld op aangeven van inwoners of op basis van tellingen door de gemeente) als daar aantoonbaar aanleiding toe is.
Betaald parkeren op (koop)zondag om autoverkeer te ontmoedigen, of parkeergarages sluiten op zondag.	Betaald parkeren op (koop)zondag om autoverkeer te ontmoedigen, of parkeergarages sluiten op zondag. Invoering van de koopzondagen is het gevolg van een burgerinitiatief waar de raad mee heeft ingestemd. Op basis van de gang van zaken op koopzondagen in eerdere jaren worden geen problemen verwacht met betrekking tot bereikbaarheid of parkeren. Wel is ook voor de extra koopzondagen recent betaald parkeren van kracht geworden in de binnenstad (hetzelfde gebied waar voorheen op koopzondagen ook betaald parkeren was).
Parkeerplaatsen beperken.	
Geen uitbreiding parkeerplaatsen.	
Parkeerplaatsen binnenstad beperken.	
Parkeervergunning buiten zone voor getroffen bewoners zone.	
Geen stop uitgifte parkeervergunningen.	
Meer P+R's.	Parkeerplaatsen beperken
Meer reclame voor P+R's.	Geen uitbreiding parkeerplaatsen Parkeerplaatsen binnenstad beperken In de nota Parkeren en Stallen zoekt de gemeente Utrecht reeds naar een balans tussen een beperkt aantal parkeerplaatsen om het autogebruik zoveel mogelijk te ontmoedigen en een leefbare en bereikbare stad voor bewoners en bezoekers. Dit is een beleids- en belangenafweging.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Parkeervergunning buiten zone voor getroffen bewoners zone Geen stop uitgifte parkeervergunningen De gemeente Utrecht wil het gebruik van zeer vervuilende auto's ontmoedigen. Dat geldt niet alleen voor het gebied met de grootste luchtkwaliteitsknelpunten maar voor de gehele stad. In de stad worden daarom geen parkeervergunningen meer verleend aan zeer vervuilende auto's. Het zou onlogisch zijn om deze auto's dan vlak buiten de zone te faciliteren met parkeervergunningen. Meer P+R's Meer reclame voor P+R's Utrecht zet reeds geruime tijd in op realisatie van P+R's. Er zijn reeds meerdere P+R's gerealiseerd (Westraven, Papendorp, et cetera) en in aanbouw (Uithof, LR Centrum). Het P+R beleid wordt weergegeven in de nota Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Tegen laag tarief, inclusief OV-gebruik, kan hiervan gebruik worden gemaakt. De verwachting is dat ontmoediging van inkomend autoverkeer en verhoging van de parkeertarieven in de stad en een betere aansluiting op OV het gebruik van de P+R's zal stimuleren. De P+R's bieden daarnaast de beperkte mogelijkheid gebruik te maken van OV-fietsen. In de Nota Parkeren en Stallen, die in april 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt het parkeerbeleid nader toegelicht.
Fiets Inzet op fiets en OV (3x) Fietsenstallingen uitbreiden (2x) <i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Gratis OV of leenfiets vanaf P+R's. Langer en meer voorrang voor fietsers.	Inzet op fiets en OV Regionale snelfietsroutes aanleggen i.o.m. regio Doorfietsroutes Hoofd fietsnetwerk aantrekkelijker en beter zichtbaar Verbeteren fietsroutes Meer kans voor milieuvriendelijker transport zoals fietskoerier Het realiseren van goede fietsverbindingen van buiten de stad naar de binnenstad is een van de prioriteiten in het lopende fietsprogramma, dat zich richt op alle gebruikers van de fiets. In het ALU

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Verbeteren fietsroutes.	2009 zijn hier reeds besluiten over genomen. Zie ook de informatie hieronder en onder de categorie Openbaar Vervoer.
Meer kans voor milieuvriendelijker transport zoals fietskoerier.	
Fietssnelweg naar De Uithof.	Fietsenstallingen uitbreiden
Fietsbrug ARK snel realiseren.	Uitbreiden fietsparkeren bij CS
Uitbreiden fietsparkeren bij CS.	In het kader van het fietsprogramma wordt bij Utrecht CS een grote fietsparkeervoorziening gerealiseerd. Zo ook op meerdere plekken in de binnenstad, om de verrommeling door foutgeparkeerde fietsen tegen te gaan.
Hoofd fietsnetwerk aantrekkelijker en beter zichtbaar.	Langer en meer voorrang voor fietsers
Regionale snelfietsroutes aanleggen i.o.m. regio.	Dit is een belangrijk aandachtspunt op locaties waar autoverkeer en fietsverkeer elkaar kruisen. Hier wordt steeds naar een optimum gezocht.
Doorfietsroutes.	Fietssnelweg naar De Uithof
Ontbrekende deel snelfietsroute langs A2 aanleggen.	De fietsroute van west naar oost is een van de belangrijkste fietsroutes, we hebben volop aandacht voor het optimaliseren van deze route.
Veilig fiets kunnen stallen.	Fietsbrug ARK snel realiseren
BTW op fietsen afschaffen.	De oplevering van de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal is gepland in 2016. Recente informatie (april 2013) over de planning vindt u op onze website: http://www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=312830 .
	Ontbrekende deel snelfietsroute langs A2 aanleggen
	Dit deel is onderdeel van de zogenaamde fietsfilevrijroute. Een klein deel is inmiddels verbeterd en de rest zal in de loop van dit jaar worden aangepakt.
	Veilig fiets kunnen stallen
	Bij de uitvoering van de fietsmaatregelen uit het ALU wordt hier aandacht aan besteed. Juist in de binnenstad worden nieuwe fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	BTW op fietsen afschaffen De gemeentelijke overheid heeft geen invloed op landelijke belastingen. Gratis/korting op ov of leenfiets vanaf P+R's Bij parkeren in P+R's wordt voor de reizigers gratis vervoer naar de stad aangeboden. Ook bieden de P+R's de beperkte mogelijkheid gebruik te maken van OV-fietsen. Werknemers in Utrecht kunnen gebruik maken van de Utrecht Bereikbaarpas.
Openbaar Vervoer	
Transitie naar emissievrije bussen (46x). <i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Meer inzetten op verschonen bussen. Uitstoot bussen beperken. Bussen beter afstellen. Bus duurder maken. Busmotor uit op eindhalte en bus ventileren. Trams uitbreiden en tramnet versneld realiseren.	Transitie naar emissievrije bussen Meer inzetten op verschonen bussen De verantwoordelijkheid voor de bussen ligt bij het BRU. De gemeente is betrokken geweest bij het opstellen van de aanbestedingseisen voor nieuwe stadsbussen (circa 200 bussen: zestig procent van het totale bussenpark) door het BRU. Voor de bussen wordt de schoonste generatie motoren (Euro VI) geëist, waarbij ook elektrische bussen mogelijk zijn. Zodra deze bussen rijden beschikt Utrecht over een relatief schoon bussenpark. De bussen die niet worden vervangen zijn enkele jaren geleden aanbesteed. Deze voldoen allen aan de Euro V/EEV norm. Echter, in de praktijk is gebleken dat deze motoren bij lage snelheden meer uitstoten dan door de fabrikant is aangegeven. Directe investeringen van circa € 28 miljoen² zijn noodzakelijk om deze bussen te vervangen voor Euro VI-bussen. Een deel van de investering kan worden terugverdiend vanwege de restwaarde van de huidige bussen. Het gebruik van deze bussen zal echter van tijdelijke aard zijn, aangezien bij de ingebruikname van de tram naar De Uithof (2018) een groot deel van dit bussenpark zal worden afgestoten. Uitstoot bussen beperken Bussen beter afstellen De concessieverlener (BRU) stelt in de aanbesteding eisen ten aanzien van de controles op, onder andere de uitstoot van de bussen.

² Zie de bijlage 'Vragen n.a.v. inspraak herprogrammering luchtkwaliteit gemeente Utrecht'.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Bus duurder maken De gemeente heeft geen invloed op de landelijke tarieven voor het openbaar vervoer. Busmotor uit op eindhalte en bus ventileren Deze suggestie wordt doorgegeven aan de concessieverlener (BRU). Trams uitbreiden en tramnet versneld realiseren De huidige planning voor ingebruikname van de tram naar De Uithof is 2018, waarbij zoals het er nu uitziet geen versnelling mogelijk is. Er zijn plannen om in Utrecht het tramnetwerk verder uit te breiden, maar het zal nog enige tijd duren voordat dat gerealiseerd is.
Elektrisch vervoer	
Elektrisch vervoer (meer) stimuleren, o.a. door aanleg laadplaatsen (47x)	Elektrisch vervoer (meer) stimuleren, o.a. door aanleg laadplaatsen De gemeente Utrecht stimuleert schoon, waaronder elektrisch, vervoer. Het Actieplan Schoon Vervoer richt zich op het verschonen van voertuigen naar elektrische voertuigen voor zowel het gemeentelijke als het particuliere en bedrijfsmatige wagenpark, door het realiseren van een oplaadinfrastructuur voor personenauto's en de stimulering van elektrische scooters bij veelgebruikers, het stimuleren en ondersteunen van marktinitiatieven en het verschonen van het eigen gemeentelijke wagenpark.
Gemeente, gemeentelijke organisatie	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	
Gemeente moet het goede voorbeeld geven.	Gemeente moet het goede voorbeeld geven. Spoor regiogemeenten aan hetzelfde te doen De gemeente Utrecht verschoont het eigen wagenpark en probeert daarmee het goede voorbeeld te geven. De gemeente is in overleg met de regiogemeenten over de maatregelen die in Utrecht worden genomen. De omliggende gemeenten hebben eigen duurzaamheidprojecten en luchtkwaliteitmaatregelen, hoewel de luchtkwaliteitsproblematiek, gezien de geringere omvang van de kernen, minder nijpend is dan in het centrum van Utrecht. De gemeente Utrecht zoekt waar mogelijk de samenwerking. In het lopende programma is een gedragscampagne opgenomen.
Spoor regiogemeenten aan hetzelfde te doen.	
Stationair draaiende motoren (van gemeentepersoneel) tegengaan.	

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Stationair draaiende motoren (van gemeentepersoneel) tegengaan Gemeentemedewerkers worden gestimuleerd om bewust om te gaan met de voertuigkeuzes en niet onnodig de motor te laten draaien. Individueel gedrag is echter niet altijd controleerbaar.
Economie, ondernemers	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	
Leveringstijden goederenvervoer minimaliseren.	Leveringstijden goederenvervoer minimaliseren In het kader van het Actieplan Goederenvervoer wordt hier aandacht aan besteed. In de binnenstad wordt gewerkt met venstertijden waarbinnen de leveringen dienen plaats te vinden.
Maaltijdbezorgers op elektrische fietsen.	Maaltijdbezorgers op elektrische fietsen In het kader van het Actieplan Schoon vervoer worden subsidies voor elektrische scooters aangeboden aan het bedrijfsleven. Er is niet voor gekozen om in te zetten op elektrische fietsen.
Maak gebruik van ervaringen andere overheden met vervoersmanagement.	Maak gebruik van ervaringen andere overheden met vervoersmanagement Dit gebeurt, in het kader van mobiliteitsprojecten als Spitsmijden, Rij 2 op 5, en het Actieplan Schoon Vervoer. Daarnaast wordt tussen de grote steden veel informatie uitgewisseld over mogelijke luchtkwaliteitmaatregelen waaronder vervoersmanagement.
Andere bronnen luchtverontreiniging	
Aanpak brommers en scooters (7x).	Aanpak brommers en scooters Verschoning van brommers en scooters is onderdeel van het Actieplan Schoon Vervoer.
Aanpak barbecues, houtkachels en open haarden (6x).	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	
Brommers keuren.	Brommers keuren Gemeenten hebben niet de bevoegdheid om eisen te stellen aan keuringen van brommers.
Lokaal effect brommers en scooters zwaarder meetellen.	Lokaal effect brommers en scooters zwaarder meetellen De uitstoot van een tweetakt scooter/brommer is hoog, maar de bijdrage aan de totale concentraties luchtverontreiniging in de stad is verwaarloosbaar, door het relatief beperkt aantal brommers/scooters dat in de stad rondrijdt. Ook bij scooters ontwikkelt de techniek zich, waardoor de uitstoot de laatste jaren is afgenomen. Naast de moeilijke handhaafbaarheid en de maatschappelijke weerstand zijn dit

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Rookfilters in open haarden. Aanpak overlast door mest.	de redenen om geen milieuzone voor brommers/scooters op te nemen. In het aanvullend maatregelenpakket is een maatregel om brommers en scooters grootschalig aan te pakken in fase A van het onderzoek reeds afgefallen, omdat deze maatregel weinig (kosten)effectief is. In het kader van het Actieplan Schoon Vervoer zet Utrecht zich echter wel in op verschoning van de scooters en brommers door elektrische varianten bij veelgebruikers te stimuleren. Sinds mei 2012 is er een stimuleringsregeling voor elektrische scooters, om zo de overlast te verminderen. De regeling is gericht op bedrijven die veel met een scooter rijden in de stad (koeriersbedrijven, pizzabedrijven). Zij kunnen een elektrische scooter leasen voor drie jaar en krijgen daarvoor een financiële bijdrage. Voor meer informatie, zie de website van Utrecht Elektrisch: http://www.utrecht.nl/utrechtelektrisch. Aanpak barbecues, houtkachels en open haarden Rookfilters in open haarden Op bepaalde dagen kunnen deze warmtebronnen in de directe omgeving een grote impact hebben. Op de totale luchtkwaliteit is de bijdrage echter gering. Zeker in vergelijking met de bijdrage door bussen en auto's. Voor lokale overheden is geen beleid te voeren anders dan mensen bewust te maken van hun gedrag. In het aanvullende pakket, waar (kosten)effectiviteit een belangrijk criterium is, zijn maatregelen om hier iets aan te doen, afgefallen. Aanpak overlast door mest De luchtverontreiniging veroorzaakt door mest (methaangas) is in de gemeente Utrecht te verwaarlozen. Bij overlast veroorzaakt door agrarische bedrijven in de stad wordt gehandhaafd in het kader van de Wet milieubeheer.
Alternatieve maatregelen	
Stimuleren groen en stadslandbouw (3x) Geluidsoverlast tegengaan (3x)	Stimuleren groen en stadslandbouw Hierover zijn meerdere studies beschikbaar. In het kader van het groenprogramma krijgt dit aandacht.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	Geluidsoverlast tegengaan
Autovrije stad.	Geluidsoverlast bestrijden is met name aan de orde bij wegen waar hogere snelheden worden behaald, zoals langs snelwegen en wegen als de Waterlinieweg. Daar zijn ook schermen geplaatst. Stimuleren van elektrisch vervoer draagt ook bij aan de vermindering van de verkeerslawaaï.
Koopzondag afschaffen.	
Beroeps- en recreatiescheepvaart aanpakken.	Autovrije stad Het college heeft hier niet voor gekozen.
Aanpak schepen Amsterdam-Rijnkanaal.	Koopzondag afschaffen
Hardere aanpak youngtimers.	De gemeenteraad van Utrecht heeft besloten in plaats van vier maal per jaar iedere zondag koopzondag toe te staan. Zie ook het antwoord onder de categorie Parkeren/P+R.
Geluid- en fijnstofschermen langs snelwegen.	Beroeps- en recreatiescheepvaart aanpakken
Vluchtroutes luchtvaart over Utrecht veranderen.	Aanpak schepen Amsterdam-Rijnkanaal
Luchtzuiverende apparatuur in openbare gebouwen.	Metingen en berekeningen van de bijdrage van het scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal laten zien dat deze bijdrage het grootste is aan de rand van het kanaal. Op de achtergrondconcentratie in het centrum van de stad is de bijdrage van het Amsterdam-Rijnkanaal gering. Maatregelen om de bijdrage van het scheepvaartverkeer terug te dringen door de gemeente beperken zich tot het aanbieden van walstroom op plekken waar binnenvaartschepen aanmeren. Gemeenten hebben geen invloed op de uitstoot van de vaartuigen zelf. Dit geldt ook voor de uitstoot van dieseltreinen: in Utrecht is dit verwaarloosbaar zijn vanwege het sporadische gebruik van dieseltreinen op het baanvak door de stad.
Meer windenergie en minder zonnepanelen.	Voor wat betreft de beroepsvaart en de pleziervaart in de binnenstad wordt ook ingezet op elektrische vaartuigen als de bierboot en de afvalboot. Ook de rondvaartboten zijn deels vervangen door elektrische varianten. Door de gemeente zijn onderzoeken gestart of het mogelijk is om bepaalde locaties, bijvoorbeeld bij het wachten voor een brug, via bebording te verzoeken om de motor uit te zetten. De voor- en nadelen worden afgewogen.
Energie opwekken met e-tegels en andere projecten meer stimuleren.	
Geen CO ₂ certificaten kopen.	
Gedragscampagnes.	
Voorlichting belangrijk.	
Luchtverontreiniging visualiseren (barometers, internet, apps).	

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Slimme routeplanners/FASTLANE. Smog alarm afdwingen met referendum. Aanpak via olivijn.	Hardere aanpak youngtimers De gemeente Utrecht pakt met het instellen van de milieuzone en het stimuleringsbeleid op schonere auto's het bezit en gebruik van youngtimers aan. De gemeente Utrecht pleit samen met andere grote steden bij het rijk om invoeren (strengere) maatregelen tegen de import en het bezit van youngtimers.
Tuinafvalbelasting. Permacultuur: communicatie naar burgers.	Geluid- en fijnstofschermen langs snelwegen Dit valt onder de verantwoordelijkheid van RWS. Waar nodig worden schermen geplaatst. Vluchtroutes luchtvaart over Utrecht veranderen De gemeente heeft hierop geen invloed. Luchtzuiverende apparatuur in openbare gebouwen In de meeste openbare gebouwen zijn luchtfilterinstallaties aanwezig. Meer windenergie en minder zonnepanelen Energie opwekken met e-tegels en andere projecten meer stimuleren Geen CO2 certificaten kopen De gemeente Utrecht moedigt alle vormen van opwekken van duurzame energie aan. In het programma Utrechtse Energie! krijgt het Utrechste energiebeleid aandacht. Gedragscampagnes Voorlichting belangrijk In het lopende programma is het project 'De Gebruiker Centraal' opgenomen, de komende jaren wordt deze gedragscampagne verder uitgewerkt en gestart. Luchtverontreiniging visualiseren (barometers, internet, apps) Er komt steeds meer meetapparatuur voor luchtkwaliteit op de markt zodat mensen zelf ook metingen kunnen uitvoeren. Zowel de landelijke als gemeentelijke meetresultaten worden via internet inzichtelijk gemaakt.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	Slimme routeplanners/FASTLANE Hierin zien we steeds meer ontwikkelingen op de markt verschijnen. De gemeente volgt de ontwikkelingen en bekijkt mogelijke bruikbaarheid voor het eigen wegennet. Smogalarm afdwingen met referendum De gemeente heeft geen bevoegdheid om een landelijk referendum af te kondigen. Aanpak via olivijn We zetten in op verschoning van de bronnen door het stimuleren van schonere technieken en volumereductie van verkeersbewegingen in de stad. Wellicht dat andere technieken deze eerste maatregelen in latere jaren kunnen ondersteunen. Tuinafvalbelasting Dit is onderdeel van de afvalstoffenheffing. Permacultuur: communicatie naar burgers De gemeente Utrecht sponsort een scholenproject ten aanzien van permacultuur. Meer informatie is te vinden op de website http://permacultuurleertuinen.nl/projecten/utrecht/.
Bouwen en ruimtelijke ordening	
Gemeente moet kiezen voor schoonste aanbieder bij bouwprojecten (46x) Zware bouwmachines, pompen, aggregaten met roetfilter of elektrisch (46x) <i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Verkeersaantrekkende bouwplannen kritisch bekijken.	Gemeente moet kiezen voor schoonste aanbieder bij bouwprojecten Zware bouwmachines, pompen, aggregaten met roetfilter of elektrisch Bouwlogistiek wordt opgepakt met dit aanvullende pakket, waarbij ook gekeken zal worden hoe we kunnen komen tot het gebruik van schone mobiele werktuigen. Er is al een aantal maatregelen uitgevoerd in dit kader op basis van het Actieplan Luchtkwaliteit zoals de milieuzone goederenvervoer, elektrische bevoorrading binnenstad via water en weg. In de aanbestedingsvoorwaarden van de gemeente Utrecht is duurzaamheid en milieuvriendelijkheid als een van de selectiecriteria (belangenafweging) meegenomen.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Stimuleren vestiging bedrijven met veel bezoekers aan de rand van de stad.	Verkeersaantrekkende bouwplannen kritisch bekijken De verkeersaantrekkende werking van bouwprojecten wordt altijd meegenomen in de planprocedures.
Minder (ge)bouwen.	Stimuleren vestiging bedrijven met veel bezoekers aan de rand van de stad
Coffeeshops aan de rand van de stad.	Coffeeshops aan de rand van de stad In de Utrechtse ruimtelijke ordening worden de locaties van functies zorgvuldig afgewogen. Bereikbaarheid, functionaliteit, verkeersaantrekkende werking worden alle meegenomen in de belangenafweging. Dit programma richt zich op het weren van de meeste vervuilende auto's, en het nemen van snel uitvoerbare maatregelen. Vestigingsbeleid gericht op vestigingen van bedrijven met veel bezoekers aan de rand van de stad zal op korte termijn geen oplossing bieden voor verbetering van de luchtkwaliteit.
	Minder (ge)bouwen Bij nieuwbouw wordt altijd getoetst aan de milieuwetgeving. Daarnaast wordt de mate waarin intensiever of minder intensief wordt gebouwd per project afgewogen, binnen de wettelijke kaders. De schaarse ruimte in de stad laat het niet altijd toe om ruim te bouwen.
Onderbouwing maatregelen, meten, rekenen	
Maatregelen mogen situatie niet lokaal verslechteren ten gunste van verbetering elders in de stad (46x).	Maatregelen mogen situatie niet lokaal verslechteren ten gunste van verbetering elders in de stad De gemeente Utrecht streeft naar een verbetering van de luchtkwaliteit, niet alleen in het gebied waar nu de grootste knelpunten zijn, maar in de hele stad. Daarom wordt met het aanvullende pakket ingezet op verschoning van de verkeersbronnen. Dit zal over de gehele stad een positief luchtkwaliteiteffect opleveren. Hiermee is ook de gezondheid van de inwoners gebaad aangezien juist de verkeersemisies de veroorzaker zijn van de gezondheidschadelijke stoffen als roet.
Meetnet inkrimpen en wellicht op andere locaties gaan meten (2x).	Meetnet inkrimpen en wellicht op andere locaties gaan meten
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i>	Het meetnet in de gemeente Utrecht is opgezet om meerdere jaren te meten, om zo meerjarige trends te kunnen vaststellen en veranderingen per locatie te kunnen meten. Aanpassen van het aantal meetpunten of de locatie ervan is daarom ongewenst. Alleen in voorkomende gevallen kunnen
Vervuiling versus maatregelen cijfermatig onderbouwen.	
Gezondheid leidend.	

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Nader toelichten waarom gemeente niet voor strengere normen dan EU kiest en toelichting op afweging tussen gezondheid en mobiliteit. Verder gaan dan EU en Rijk.	gemotiveerd en na onderzoek/evaluatie wijzigingen worden aangebracht. In 2013 wordt het huidige meetnet geëvalueerd, en deze suggesties uit de inspraak worden in de evaluatie meegenomen. Vervuiling versus maatregelen cijfermatig onderbouwen De luchtkwaliteit en de maatregelen zijn onderzocht en gerapporteerd in het onderzoeksrapport door RHDHV/TNO. Gezondheid leidend Dit is in lijn met de gehanteerde uitgangspunten. Nader toelichten waarom gemeente niet voor strengere normen dan EU kiest en toelichting op afweging tussen gezondheid en mobiliteit Verder gaan dan EU en Rijk De gemeente Utrecht volgt de Europese en landelijke lijn. De ambitie van het college is om marges te creëren onder de grenswaarden omdat de gezondheid van de inwoners en de leefbaarheid daarmee gebaat is. Zo kunnen ook eventuele tegenvallers in de luchtkwaliteitconcentraties worden opvangen. Daartoe zet het college zich in om de automobilititeit terug te dringen en het gebruik van fiets en ov te stimuleren. De beïnvloedbaarheid van de luchtkwaliteit door lokale maatregelen is (helaas) beperkt waardoor normen als de WHO-normen buiten bereik liggen.
Overige suggesties	
<i>Deze suggesties zijn eenmalig gedaan:</i> Ruime marges nemen uit voorzorg. Doorgaan nadat de normen zijn gehaald. Neem alle mogelijke maatregelen. Maatregelen gefaseerd invoeren.	Ruime marges nemen uit voorzorg Doorgaan nadat de normen zijn gehaald Neem alle mogelijke maatregelen. Maatregelen gefaseerd invoeren Maatregelen pas uitvoeren na gewogen oordeel van BRU en regiogemeenten Maatregelenpakket is onvoldoende om knelpunten op te lossen Het Uitvoeringsprogramma is erop gericht om vanaf 2015 minimaal aan de grenswaarden te voldoen. Ingezet wordt op de meest (kosten)effectieve maatregelen die voor 2015 realiseerbaar zijn.

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
Maatregelen pas uitvoeren na gewogen oordeel van BRU en regiogemeenten. Maatregelenpakket is onvoldoende om knelpunten op te lossen. Grootste luchtknelpunten als eerste aanpakken. Maatregelen onnodig slecht uit voor bereikbaarheid centrum en niet voldoende gekwantificeerd of afgewogen. Alternatieve pakketten met hetzelfde luchtkwaliteiteffect overwegen. Meer inzet op terugdringen ultrafijnstof. Geld beter besteden aan prangender problemen.	Bronmaatregelen en een beperkt aantal mobiliteits- en verkeersmaatregelen komen hiervoor in aanmerking. Berekeningen laten zien dat we, aanvullend op het lopende programma, hiermee minimaal aan de grenswaarden gaan voldoen. Ook zetten we in op verkeersreductie door andere en slimmere routing van buiten naar binnen de stad. Hiermee verwachten we de marge nog enigszins te vergroten. Dit zal in nauw overleg met regiopartners worden vormgegeven. De maatregelen zijn zo gekozen dat ze ook de gezondheid ten goede komen, omdat ze bijdragen aan een reductie van de uitstoot van gezondheidsschadelijke stoffen als ultrafijnstof en roet. Na 2015 zal blijvend moeten worden voldaan aan de grenswaarden. Via de jaarlijkse monitor houden we vinger aan de pols en indien nodig aanvullende maatregelen treffen. Ook zullen we in 2017 een evaluatie uitvoeren ten aanzien van de werking van de milieuzone. Indien nodig kunnen nadere eisen worden gesteld . Grootste luchtknelpunten als eerste aanpakken We zetten in op verbetering van de luchtkwaliteit in de hele stad waarbij de luchtkwaliteitsknelpunten nauwlettend in de gaten worden gehouden en waar nodig zetten we extra maatregelen in. Dit is ook de wijze waarop het aanvullende programma vorm is gegeven. Maatregelen onnodig slecht voor bereikbaarheid centrum en niet voldoende gekwantificeerd of afgewogen Alternatieve pakketten met hetzelfde luchtkwaliteiteffect overwegen Pakket volledig overwegen en harde criteria voor de bereikbaarheid vaststellen plus bereikbaarheid monitoren en periodiek bespreken Op basis van het onderzoek van RHDHV en TNO is voor maatregelen gekozen die het meest (kosten)effectief zijn en snel uitvoerbaar zijn nadat een groot scala aan maatregelen in ogenschouw zijn genomen (in fase A van het RHDHV/TNO-onderzoek). Alternatieve maatregelen hebben onvoldoende effect om in 2015 overal in de stad minimaal aan de Europese grenswaarden te voldoen. De locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen bij de Daalsetunnel-Amsterdamsestraatweg en de Kardinaal De Jongweg zullen geen effect hebben op de autobereikbaarheid ten opzichte van de eerdere effectenstudie die op basis van het ALU 2009 is uitgevoerd. Slimmere sturing van het verkeer van buiten de stad naar binnen zal mogelijk wel effect hebben op de (auto)bereikbaarheid omdat

Samenvatting reacties	Reactie gemeente
	hiermee het uitgangspunt wordt gehanteerd om te komen tot reductie op meerdere invalsroutes. Nader onderzoek naar de economische impact hiervan zal plaatsvinden zodra duidelijk wordt hoe dit plaats zal gaan vinden. Meer inzet op terugdringen ultrafijnstof Naast de effecten op NO₂ wordt ook inzicht gegeven in de effecten op fijn stof. Bij de keuze van het maatregelenpakket is rekening gehouden met de voor de gezondheid schadelijk stofdeeltjes ultrafijnstof en met name elementaire koolstoffen (roet): de voorgestelde maatregelen dragen ook bij aan het terugdringen van de hoeveelheid (ultra)fijnstof. Geld beter besteden aan prangender problemen We werken aan de verbetering van de luchtkwaliteit ter bevordering van de gezondheid van de inwoners van de stad en omdat we hiertoe een wettelijke verplichting hebben. Hiermee willen we ook een mogelijke bouwstop en Europese boetes voorkomen, die beide tot hoge gemeentelijke kosten kunnen leiden waar niemand bij gebaad is.

Deel 2: Integrale weergave inspraakreacties burgers, met samenvatting in trefwoorden

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
001	28-02-2013	Theo Brouwer	Zorg ervoor dat auto's niet te vaak moeten remmen en optrekken aangezien dat de grootste vervuiling geeft. Dus geen onnodige stoplichten, liever rotondes. Tevens kunnen mensen best zelf nadenken en zijn vele stoplichten volkomen overbodig. Te hoge verhogingen in de weg om auto's af te remmen in woonwijken weghalen of verlagen. Het zijn er zowieso veel te veel. Je moet elke tien meter afremmen en optrekken (Parkwijk). En zo kan ik nog wel 100 zaken bedenken zonder de auto te pesten om het milieu te verbeteren.	Bevorder doorstroming autoverkeer: minder stoplichten en verhogingen.
002	28-02-2013	Knut Grahlmann	Tot nu toe genoemde maatregelen zijn zeker niet verkeerd, mix uit symptoom- en probleembestrijding. Daarnaast zit ik ook nog aan een aantal "symptoommaatregelen" te denken: - geluids/fijnstofschermen langs de grote snelwegen, met name ring zuid en oost - verandering van vluchtroutes naar Schiphol, niet over Utrecht (think big) - betere afstemming van stoplichten op verkeersstromen (bijv. staat de Goylaan vanuit de Waterlinieweg-rotonde 's middags/'s avonds regelmatig vast; dit omdat de stoplichten niet handig zijn geschakeld zijn resp. totaal nutteloos zijn (voetgangerstoplicht bij het winkelcentrum... drie stoplichten op 500m). Ander voorbeeld is de Catherijnesingel.) En ja, het zou fijn zijn als mensen minder met de auto rijden, maar dat kan bij veel banen/werklocaties gewoon niet.	Geluid- en fijnstofschermen langs snelwegen. Vluchtroutes luchtvaart over Utrecht veranderen. VRI's beter afstemmen. Voorkomen zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

³ De samengevatte suggesties zijn door de gemeente beantwoord in deel 1.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			– Slimmer parkeren: in veel buurten wordt niet handig geparkeerd door bewoners en bezoekers, bijv. te groten afstanden, kleine auto's op grote plekken etc. Daardoor moeten vaak veel zoekrondjes worden gedraaid. --> Campagne "parkeren doe je zo" :-) Zo maar een paar ideeën...	
003	02-03-2013	eins2 (anoniem: emailadres bestaat niet)	Gezonde lucht misschien door openbare gebouwen te voorzien van apparatuur die luchtzuiverend werkt..misschien op zonne-energie..de ene en de andere hand..	Luchtzuiverende apparatuur in openbare gebouwen.
004	02-03-2013	Frank	Neem de houtkachels eens onder de loep. Dan zult u zien dat de uitstoot van houtkachels extreem zijn op fijnstof gebied. Tijd om wakker te worden. Ook als u een houtkachel thuis hebt. Gezellig of niet de sigaret was ook gezwellig.....	Aanpak houtkachels.
005	Vanaf 02-03-2013, de reacties zijn via meerdere emails ingediend maar in dit document gebundeld.	Kerstin Steinhart, Utrecht	Bezorgers van pizza e.a. producten op de (electrische) fiets ipv de gevaarlijke en vervuilende scooters net als in Amstelveen. Alleen voor grotere afstanden zou je net als nu al kleinschalig gebruikt wordt de e-scooter kunnen inzetten. Goed voor Milieu, Gezondheid en Verkeersveiligheid! Het kan, zie New York pizza in Amstelveen artikel: http://www.fietsen.123.nl/entry/13874/pizzakoerier-ruilt-brommer-in-voor-milieuvriendelijke-e-bike?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter	Maaltijdbezorgers op elektrische fietsen. Stimuleren groen en stadslandbouw. Meer windenergie en minder zonnepanelen. Energie opwekken met e-tegels en andere projecten meer

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			=====	stimuleren. Geen CO2 certificaten kopen.
			Groene daken, daktuinen, greveltuinen meer stimuleren. Naast milieu (CO2 reductie) ook voor de biodiversiteit.	Gedragscampagnes.
			Zonnepanelen en of groen?	Luchtverontreiniging visualiseren
			Ik hoop dat er snel meer windenergie gaat komen zodat het aantal zonnepanelen beperkt blijft, het wordt er niet mooier op (helaas).	(barometers, internet, apps).
			=====	Slimme routeplanners /FASTLANE.
			Energie opwekken door gebruik te maken van e-tegels vooral in openbare ruimtes waar veel gelopen, gefietst wordt of gereden. Stationsgebied, centrum Utrecht (oudegracht e.d.), fietspaden zoals naar Uithof e.a.	Smog alarm afdwingen met referendum.
			Daarnaast op schoolpleinen/ terreinen en speelplaatsen.	Parkeergarages centrum alleen voor schone auto's en fietsen.
			Utrecht innovatief! Zie bijvoorbeeld: http://www.grijsen.nl/E-tegel-dingt-mee-naar-Accenture-Innovation-Awards-2012.aspx?NL-1-147-0	
			In Toulouse is hier ook al een experiment mee gedaan. Daarnaast zijn er experimenten met dansvloeren TU Delft en Eindhoven zijn daarbij betrokken.	Betaald parkeren op (koop)zondag om autoverkeer te ontmoedigen, of parkeergarages sluiten op zondag.
			PS ik weet van het e-scooter beleid maar zou eerder e-bikes gebruiken, dan heb je 3 vliegen in 1 klap: Milieu Gezondheid (immers je gaat ook fietsen) en Verkeersveiligheid (deze laatste ben ik nog aan het uitzoeken, maar mijn intuïtie en ervaring geven aan dat het ook veiliger is – bij SWOV en CROW heb ik gevraagd of hier al onderzoek naar is gedaan).	Gratis OV of leenfiets vanaf P&R's.
			Interessant groen en leegstand (kantoren/ panden) verbinden (stadslandbouw), minder transport nodig, werkgelegenheid in de directe omgeving:	Leveringstijden goederenvervoer

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Idee heb ik via twitter – weblog inzake verse groente uit de buurt met hoge led klimaatkamers: http://www.hetkanwel.net/2013/02/14/verse-groente-uit-de-buurt-met-8-meter-hoge-led-klimaatkamers/?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter&utm_campaign=Feed%3A+hetkanWel+%28hetkanWel%29 Integrale oplossing! Zeker iets voor Utrecht! Educatie van burgers (campagnes) gericht op gedrag verandering nog meer stimuleren. Samenwerken met studenten/ scholen zodat jongeren het "meenemen" hun patronen liggen nog niet vast, betrek ze erbij en stimuleer hen om het thuis nog meer te vermarkten. Gebruik meer barometers om te visualiseren waar je staat. Op buurtniveau bijvoorbeeld bij afval inzamelpunten: vergelijken op buurt/wijk en stadniveau. Knop waar je kunt kiezen op thema. Maak via internet (ook app) zichtbaar op straatniveau, voorkeur gaat zelfs op huishoudniveau, uiteraard met dezelfde thema's. Ps ik werk hier graag aan mee (tegen betaling)! Zorg voor een competitie waarmee een straat of wijk bij verbetering in aanmerking komt voor de realisatie van een ambitie als prijs. CO2 reductie projecten in de directe omgeving meer stimuleren. Dus meer groene gevels, e.d. Zoek naar duurzame oplossingen. Koop geen CO2 certificaten meer, immers dan moeten er weer mensen controleren op uitvoering e.d.	minimaliseren. Langer en meer voorrang voor fietsers. Fietssnelweg naar De Uithof.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Verminder het aantal reizen naar het buitenland (vliegen) dan blijft onze lucht schoner! Dit is mijn laatste:) ===== filevoorspellingen via FASTLANE (uit verkeersnet) De ontwikkelde methoden kunnen toegepast worden door wegbeheerders, ontwikkelaars van navigatiesystemen en transporteurs om automobilisten en vrachtwagenchauffeurs nauwkeurige filevoorspellingen en beter advies te geven. Hierdoor zullen vrachtwagenchauffeurs en automobilisten hun route slimmer kiezen en op deze manier sneller, met minder kosten en met minder uitstoot hun bestemming bereiken. De onderzoeksresultaten worden nu al toegepast op de website www.regiolab-delft.nl/boshbr. (Verkeersnet.nl, 15 maart 2013) http://www.verkeersnet.nl/9095/nieuw-verkeersmodel-houdt-beter-rekening-met-vrachtwagens/ ===== Smog alarm – snelheid reductie op snelwegen (via Matrix borden) Is het zinvol een referendum hierover te houden om het Ministerie onder druk te zetten (alleenrecht van gebruik van matrix borden doorbreken)? Via wijkraad e.a. wil ik dit wel oppakken. O.a. bewustwording bij burgers vergroten en meteen maatregelen (ook handhaven) niet alleen vragen. NL zijn nu eenmaal niet zo volgzzaam als Duitsers.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			=====	
			Parkeergarage in centrum. Alleen toegang voor schone auto's – voorkeur alleen elektrisch. Rest parkeergarage voor fietsen gebruiken.	
			=====	
			Koopzondag: geen autos van bezoekers in centrum. Trekt mensen uit de omgeving aan die vaak per auto komen omdat in meerdere wijken rond de binnenstad op zondag vrij parkeren is.	
			Ontmoedigen door helaas ook op zondag in de omliggende wijken betaald parkeren in te voeren.	
			Daarnaast de parkeergarage in het centrum op zondag dicht houden. Bij de P+R in de omgeving gratis bus/ tramvervoer, of leenfiets naar de stad aanbieden met een gratis kop koffie/ thee.	
			=====	
			Vrachtvervoer. Vrachtwagens die nog geen schoner voertuig hebben nog meer beperken. Leveringstijden minimaliseren. Vinden ze allemaal uitermate vervelend. Is voor handhaving ook prettig immers die weten dat tussen x uur de vervuilers nog kunnen komen en ook voor mensen met gezondheidsproblemen fijn om te informeren dat er bepaalde momenten op de dag/ week zijn waar helaas er meer vervuiling is omdat....	
			=====	
			Fietzers langer en meer voorrang geven (tijdens ochtendspits en avondspits).	
			Met name rondom station.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			=====	
			Fietssnelweg (tijdelijk) naar Uithof Ik weet helemaal of dit mogelijk is... zelfs tijdelijk een deel van de weg daarvoor gebruiken. Meteen zichtbaar.	
			Net als snelwegen smaller of breder (extra rijstrook) kunnen krijgen dit ook voor fietsen faciliteren tijdens piekuren.	
			=====	
			Parkeergarage centrum: zondag sluiten (alternatief). Mensen uit de gemeente Utrecht gratis OV aanbieden op zondag (try out). Bij besteding van meer dan x bedrag 10 euro of 15 euro (bij voorkeur vanuit alle winkels) – gratis OV kaart (retour). Je kunt het dus ook beperken tot een enkeltje..	
006	02-03-2013	H. Hessel	Het verbieden van oudere auto,s is pure discriminatie en asociaal.ik wordt buiten gesloten van normaal leven in de stad omdat ik ondanks hard werken mij geen dure (lease) auto kan veroorloven.ik moet dus maar hopen dat iemand een procedure aan spant tegen dit idiote plan.	Verbieden oudere auto's is discriminatie.
007	03-03-2013	Patricia	Heel goed dat er aandacht is voor de luchtkwaliteit, alleen jammer dat de focus op het verkeer ligt. Inmiddels zijn er in Nederland 1,3 miljoen houtkachels actief, een groot deel van het jaar, en die zijn verantwoordelijk voor meer dan 5 procent van de totale fijnstofemissie. Veel mensen hebben last van houtrook. Zij kunnen hun huis niet meer ventileren en doordat er tal van giftige en kankerverwekkende stoffen in houtrook zitten, loopt hun gezondheid gevaar. De overheid is aan zet, zoals dat gelukkig ook met tabaksrook is gebeurd.	Aanpak houtrook/-kachels.
008	03-03-2013	M.C. Slootweg, Bilthoven	Kan er nog iets gedaan worden om de uitstoot van de bussen te beperken? Wanneer ik uit Bilthoven met de bus naar Utrecht ga krijg ik altijd astma als ik in Utrecht op de bus (Neude of Centraal)) sta te wachten. Ik krijg daardoor de	Uitstoot bussen beperken.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			neiging toch de auto te pakken, wat natuurlijk niet de bedoeling is. Ook vind ik dat Utrecht op moet treden tegen het stoken van open haarden. Bovenop de zeer slechte lucht in de stad nog een bom van fijnstof toelaten is echt geen optie lijkt mij.	Open haarden.
009	03-03-2013	Familie Boer, Utrecht	Weg met die onnodig vervuilende stadsbus lijn 8 uit onze wijk, Tuindorp Oost, expliesiet voor onze voordeur!! ja elke 7 minuten stopt er zo'n verlengt exemplaar, en wie stappen daar uit, scholieren van de Marnix Academie, jong en lui zo te zien, slecht voor hun gezondheid om uit zo'n bus te vallen, zij hebben de toekomst toch als aankomend leraar(lerares) ga toch lopen! Geef het goede voorbeeld! Dus ons motto, geen bus meer door onze wijk!! zou zoveel goedkoper en beter voor het milieu zijn.	Stadsbus lijn 8 uit Tuindorp Oost weren. Goede voorbeeld geven.
010	03-03-2013	Marieke van Osch, Utrecht	Ik ben een voorstander van het weren van vervuilende auto's uit de binnenstad. Maar ik wil graag aandacht vragen voor campereigenaren. Wij hebben een VW-camper uit 1991. Deze staat BUITEN de binnenstad gestald. Gemiddeld zes keer per jaar komen wij met de camper in de binnenstad: drie keer om de vakantiespullen in te laden en drie keer om ze weer uit te laden. Naast de camper hebben wij géén andere auto. Wij zijn dus geen grote binnenstadsvervuilers. Gaat de maatregel in zonder verlichting voor camperbezitters, dan hebben wij niets meer aan onze camper. Want hoe moeten we hem dan inladen? Inruilen voor een nieuwer, schoner exemplaar zal ons zo'n 25.000 euro kosten. Dat vinden wij wel een erg hoge boete voor mensen die zo weinig met hun auto in de binnenstad rijden!	Ontheffing voor camper i.v.m. in- en uitladen vakantiespullen.
011	03-03-2013	J.J. Elshout	Waarom wordt er niets gedaan aan de enorme luchtvervuiling door brommertjes? Als astmapatiënt heb ik hier veel last van en het kost extra	Aanpak brommers.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			medicatie en ziekteuitval, soms zelfs ziekenhuis-(spoed-)opnames.	
012	04-03-2013	Myrthe Mandemakers	Het verminderen van schade aan de luchtkwaliteit is een goede manier om te zorgen dat het minder slecht wordt. Ik stel voor om de lucht te zuiveren, te zorgen dat de lucht goed is en niet alleen minder slecht te maken. Er zijn veel planten die fijnstof opnemen. Er zijn veel creatieve oplossingen om met meer groen de lucht te zuiveren. Ik denk graag met de gemeente mee naar oplossingen om de lucht te zuiveren.	Luchtzuivering door groen.
013	04-03-2013	Karel Baas, Utrecht	Ik ben modaal verdienende binnenstadbewoner met een oudere auto. Mijn vriendin, ook modaal verdienend, heeft voor haar woon-werk verkeer een seat leon (Diesel) uit 2006. Ook wij beseffen ons dat de luchtkwaliteit in de stad beter moet. Hierom heb ik in 2011 een 'eco' auto gekocht voor mijn dagelijkse woon werk kilometers. Mijn oudere auto, een klassieke jaguar uit 1987, gebruik ik nu nog een keer of 30 per jaar voor tripjes met mijn vriendin. Ik wil heel graag meehelpen aan een beter milieu, heb hier ook ongeveer 22.000 Euro in geïnvesteerd, maar vraag u om een ontheffing voor mensen zoals ons te maken. De auto is dus ook geen recent geïmporteerde mercedes 190D, zoals in de beeldvorming veel gebruikt wordt.	Ontheffing voor bepaalde youngtimers.
014	05-03-2013	Jan-Jelle Witte	Ik maak graag gebruik van de mogelijkheid om inspraak te geven op het concept rapport Gezonde lucht voor Utrecht. Hoewel er in het rapport wel aandacht is voor de overlast door brommers en scooters, vind ik dat dit onderbelicht is.	Lokaal effect brommers en scooters zwaarder meetellen en elektrisch vervoer stimuleren.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			In het rapport staat op pagina 31: <i>"Brommers en scooters worden in het huidige actieplan Schoon Vervoer aangepakt, door ondernemers die veel gebruik maken van dit vervoersmiddel subsidie te verschaffen om de overstap te kunnen maken naar elektrische scooters en brommers. Ervaring uit andere steden, waar de vervanging van particuliere scooters is gestimuleerd, leert dat dit weinig tot geen effect oplevert."</i> Ik vraag me af of het effect van vervanging van scooters inderdaad zo weinig effect kan hebben. Als je kijkt naar de concentratie van uitlaatgassen in de stad als geheel hebben brommers en scooters daar misschien geen heel grote rol in, maar heel lokaal kan het een enorm verschil maken. Voor fietsers, voetgangers en omwonenden van pizzakoeriers e.d. zijn brommers en scooters in mijn ervaring de grootste boosdoener. Mensen die veel fietsen (wat in dit rapport ook bevorderd wordt) zitten in de binnenstad erg vaak met hun neus tussen de walmen van brommers/scooters. En als je net naast een pizzakoerier woont, en de vorm van de straat en bebouwing is zo dat er minder doorstroming van lucht is (neem de Keizerstraat bijvoorbeeld), dan ruik je en proef je de uitstoot van de koeriers. Daarnaast is mijn ervaring dat koeriers vaak erg oude typen scooters gebruiken om geld te sparen, met nog meer lokale uitstoot als gevolg. Ik wil voorstellen om het effect op (zeer) lokaal niveau (fietsers in de walm van brommers/scooters, omwonenden van pizzakoeriers) even zwaar te laten tellen als het effect op het niveau van de stad als geheel. Volgens mij blijkt dan dat stimulering van elektrische brommers/scooters een belangrijk actiepunt is dat meer (financiële) aandacht verdient. Bij voorbaat dank voor jullie inzet.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
015	05-03-2013	Martin van Leeuwen	Ik heb nog steeds de indruk dat te weinig onderkend wordt dat de Utrechtse binnenstad al één van de ergste "vallen" is om met je auto in terecht te komen in Nederland. Er is al zo veel geknutseld met verkeersremmende maatregelen, dat het voor automobilisten een regelrechte ramp is hierin verzeild te raken. Ik pleit daarom voor ontremming, duidelijke bewegwijzering ook hoe je er uit kunt komen en maatregelen die het verkeer in de zone efficiënt en transparant reguleren. Zet ook kaarten bij de grenzen die inzicht geven je efficiënt op je bestemming komt zonder de zone te hoeven doorkruisen. Dit ontbreekt momenteel a l l e m a a l.	Betere bewegwijzering in de binnenstad voor auto's.
016	05-03-2013	Franck van Amstel, Almere	Wij overwegen als bedrijf de aanschaf van hybride voertuigen en de introductie van een aanschafsubsidie zal zeker bijdragen aan een positieve beslissing. Het college moet dan wel haast maken aangezien de aanschafbeslissingen voor de zomer genomen moeten worden i.v.m. vervanging van het huidige wagenpark. Persoonlijk ben ik van mening dat los van alle maatregelen de eenvoudigste, meeste effectieve en goedkoopste maatregel zou zijn als de gemeente eens werk zou maken van de doorstroming in de stad. Ik rijd dagelijks Almere-Utrecht Centrum en of ik nou de route Veemarkt neem, Noord-Overvecht of Rijnsweerd. Het is allemaal hetzelfde liedje. De reistijd door Utrecht is langer dan Almere-Utrecht incl. spits. Allemaal door een belabberde afstelling van stoplichten, veel te veel stoplichten, geen enkele doorstroming en gewoon heel slecht verkeersbeleid. Ik heb het laatst eens geklokt. Ik stond 22 minuten stil voor stoplichten. Om aan te geven hoe slecht de afstelling is: als ik rond 07:00 of 22:30 naar of vanaf kantoor reis kan ik heel snel de stad in of uit. Dan moet ik continue 70-80 km/h rijden, dan heb ik bijna alle stoplichten groen. Houd ik me aan de max. snelheid, doe ik 20 minuten over minder dan 5km.	Doorstroming in de stad verbeteren door VRI's beter af te stellen of weg te halen.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Pak dit eens grondig aan, haal de helft van de stoplichten weg of zet ze veel vaker uit en u zult zien dat de doorstroming met sprongen vooruit gaat en de uitstoot significant zal dalen.	
017	05-03-2013	P. van der Heiden	Ik hoop dat u ook aandacht besteed aan de veel vervuilerder houtkachels. Deze richten zeer veel schade aan (70-90% fijn stof en ultra fijnstof plus nog 25 toxische stoffen). Een houtkachel treft dagelijks vele omwonenden. Tabaksrook veroorzaakt schade in het lichaam gedurende ongeveer 30 seconden nadat het wordt geïnhaleerd. Hout rook blijft echter chemisch actief en veroorzaken schade aan cellen in het lichaam tot 20 minuten, of 40 keer langer.	Aanpak houtkachels.
018	06-03-2013	■■■■■■■	Middels dit schrijven wil ik graag formeel bezwaar maken tegen het voorgenomen pakket aan maatregelen per 2015. Voornaamste reden is dat op basis van de in de bijlagen genoemde cijfers er een disproportioneel bedrag zou worden uitgegeven aan maatregelen die weinig tot geen effect hebben op het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar wel verregaande negatieve implicaties hebben voor de betrokkenen. In de onderstaande tabel 1 (overgenomen uit de bijlage) kan eenvoudig de volgende conclusie worden getrokken: meer dan 69% van de positieve effecten worden bereikt met slechts 6% van de kosten (nl. schone bussen). Dit klinkt als een goede investering! Echter: de overige 94% van de voorgenomen 29 miljoen euro zal dus minder dan 1/3 van het voorspelde positieve effect opleveren. Meer dan 17% van deze 29 miljoen euro belasting geld is/wordt bijvoorbeeld gebruikt voor het actieplan schoon verkeer. Een actieplan, waarvan het effect niet eens gemeten of ingeschat kan worden. Als belastingbetalende burger vraag ik mij af in hoeverre ik blij zou moeten zijn met een kostenpost van 5 miljoen euro met 0% rendement... Ik vraag me verder af waarom er niet voor een alternatief scenario is gekozen,	Teveel geld voor maatregelen met weinig of geen effect. Zet als alternatief meer in op verschonen bussen.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			zoals bijvoorbeeld: 1) het doorvoeren van de schone bussen, 2) de effecten hiervan te evalueren en 3) de additionele maatregelen ALLEEN te overwegen indien de schone bussen niet het gewenste resultaat hebben bereikt. Op deze wijze zou potentieel zo'n 25 miljoen euro aan belastinggeld kunnen worden bespaard. In tijden van crisis zou dit m.i. een heel valide aanpak zijn. Los van de discussie over het (gebrek aan) rendement van de investeringen, is het effect op de burgers die door de maatregelen (m.n. die voor de personen auto's) zullen worden getroffen het overwegen waard. Een 'compensatie-' en 'stimulerings-subsidie' klinkt op papier leuk, maar ik vraag me af welk bedrag de gemeente heeft ingeschat voor de aanschaf van een euro 6 diesel of een euro 3 benzine auto? Het lijkt mij dat de 2000 euro aan subsidies hiertoe niet toereikend zal zijn. De paar duizend euro aan extra aanschafkosten zullen dus –tegen hun zin in– door de bewoners moeten worden gemaakt. Dit zijn geen bedragen die 'zomaar ergens klaar liggen' voor een ongewenste en (vanuit het perspectief van de bewoners) onnodige uitgave. Met betrekking tot de 500 euro 'compensatie'... hier kan alleen maar het soort auto van worden aangeschaft wat volgens het plan juist geweerd zou moeten worden uit de stad...	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
-----	-------	------------------	-----------------	------------------------------------

	NO2	kosten gemeente	kosten totaal	% van totale milieu effect	% van totale kosten
bedrijfsautos	0,24	1,9	4,2	3,4	14,4
taxis	0,31	2,1	2,5	4,4	8,6
personen autos	1,01	5,9	5,9	14,2	20,3
gem wagenpark	0,04	0,2	0,5	0,6	1,7
actieplan schoon vervoer	0	5	5	0,0	17,2
bestelverkeer	0,35	1,8	6,4	4,9	22,0
vrachtverkeer	0,01	0,3	0,4	0,1	1,4
goederen vervoer	0,14	1	1,6	2,0	5,5
bouwlogistiek	0,07	0,1	0,4	1,0	1,4
schone bussen	4,9	0	1,8	69,1	6,2
convenant U15	0,02	0,4	0,4	0,3	1,4
totaal	7,09	18,7	29,1	100	100

TABEL 1

Naast mijn bezwaar heb ik ook nog een aantal vragen naar aanleiding van uw schrijven:

In de tekst wordt regelmatig de termen benzine/diesel Euro X of ouder gebruikt. Heeft u misschien een lijst van bijvoorbeeld bouwjaren van deze auto's, die gebruikersvriendelijker is voor gewone burgers?

In de bijgevoegde brief wordt gerefereerd naar een enquête die is uitgevoerd onder de bewoners van Utrecht. 50% van de bewoners zou iets zien in de

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			voorgestelde milieuzone met 14% neutraal. Een simpele rekensom laat zien dat dus 36% van de bewoners TEGEN de milieuzone is. Een aanzienlijk aantal. Ik ben erg benieuwd naar de uitslag van de enquête binnen het belangrijkste subsegment van respondenten, nl. degenen die daadwerkelijk binnen de voorgenomen milieuzone wonen. Ik neem aan dat de steekproef voldoende groot is geweest om deze subsegmentatie te maken. Verder ben ik erg benieuwd naar de opzet van de enquête en de vraagstelling die tot de in de brief genoemde conclusies hebben geleid. Is er in alle milieu analyses rekening gehouden met het milieu effect van een fors aantal functionerende auto's dat door de 'stimulerende' maatregelen voortijdig op de sloop zullen eindigen? Indien ja: wat is de uitkomst hiervan? Indien nee: waarom niet en zijn er nog plannen om deze analyses te maken? Tot slot nog het volgende verzoek: Indien ik met deze brief de verkeerde route heb gekozen om mijn bezwaren en suggesties kenbaar te maken, zou u mij alstublieft aan kunnen geven op welke wijze ik dit beter zou kunnen doen? Alvast hartelijk bedankt voor uw reactie.	
019	07-03-2013	Alies van den Hijligenberg	Mijn voorstel zou zijn om bedrijven en (onderwijs)instellingen die veel bezoekers van buiten de stad ontvangen die met de auto komen te stimuleren zicht te vestigen aan de rand van de stad. Hierbij moet worden voortgeborduurd op huidige concepten (woonboulevard / autoboulevard / de uithof voor onderwijs). Goed voorbeeld is de Marnix Academie in Tuindorp-Oost. Bij oprichting van de school zat deze aan de rand van de stad, maar daar is nu geen sprake meer van. Tevens is de van oorsprong dagschool uitgebreid met een avondschool en worden er avondcursussen gegeven. Veel werkende mensen komen daardoor	Stimuleren vestiging bedrijven met veel bezoekers aan de rand van de stad.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			met de auto naar de school om de lessen te volgen. Het zou beter zijn deze school te verplaatsen naar de Uithof. Op die manier kan de school ook goede parkeermogelijkheden bieden voor haar studenten. Dit is slechts één voorbeeld. Het zou fijn zijn als er bij de Gemeente een afdeling wordt opgericht die in overleg met diverse instellingen bekijkt of er onevenredig veel luchtkwaliteitsbelasting is door bezoekers en of zij en de stad erbij gebaat zouden als deze instellingen worden verhuisd.	
020	07-03-2013	G.C. Cool	Als de Gemeente eens begon met de chauffeurs van Gemeente vrachtwagens, of namens de Gemeente ingeschakelde vrachtwagens/Trekkers op te dragen hun motoren uit te zetten tijdens pauzes voor overleg/koffiedrinken/of gewoon wachten op collega's die niet komen op het afgesproken tijdstip etc.? De Gemeentechauffeurs, firma's Achterberg, Bron, en Jos... (bomenplanter) en andere aannemers (trambaan), bussen bij het station, hebben er geen enkele moeite mee om de motoren stationair te laten draaien, zelfs als ze niet in het voertuig zitten en er geen enkele reden is om de motor te laten draaien. Uren lang. Wat een verspilling/VERVUILING! Heeft u wel eens aandacht besteed aan de afstelling van de GVV bussen? Zeer de moeite waard als u luchtkwaliteit belangrijk vindt. Wat mij verder opvalt is dat er geen enkele cijfermatige onderbouwing is over de mate van vervuiling en wat de beoogde maatregelen daar aan denken te veranderen. Dat is niet vreemd. Daar maakt alles en iedereen die zegt zich te bekommeren om het klimaat zich schuldig aan. De Gemeente dus ook. De binnenstad is al decennia lang onbereikbaar voor particuliere auto's! Wat	Stationair draaiende motoren (van gemeentepersoneel) tegengaan. Bussen beter afstellen. Vervuiling versus maatregelen cijfermatig onderbouwen. Geld beter besteden aan prangender problemen

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			draagt die zeldzame oudere auto nu aantoonbaar bij aan vervuiling? Heeft u daar concrete cijfermatige onderbouwing voor? Of gaat het weer eens over ongeverifieerde aannames? Is het geld dát de Gemeente nog heeft, of veronderstel;d te hebben. niet beter te besteden andere véél prangender problemen?	
021	07-03-2013 en 05-04-2013	Ank Noordhuizen, Utrecht	<i>1^e reactie:</i> Vraag hoe kan dat wij in nederland al die oude mercedes rijden die in duitsland verboden zijn. Op de Marchallaan kanaleneiland stonderen er laatst 27. De mensen vinden het leuk om te gaan rijden van de ene kant naar de andere kant van de Rooseveltlaan. Hoe zo schone lucht als dit allemaal maar kan. ==== <i>2^e reactie:</i> Goedevond, waarom staan wij in Nederland toe dat we in hele oude diesels kunnen rijden die in duitsland verboden zijn. Hier op Kanaleneiland is het volgens mij dikke mik om met zo `n vieze stank verslindende auto te rijden laatst stonder er 27 in een straat en ook geen wegen belasting betalen nee want daar zijn ze te oud voor. Lekker makkelijk in een wijk waar de mensen het niet uitmaakt of er afval ligt of dat ze 2 uur met een draaiende oude mercedes voor de deur staan. Dan nog de uitstoot van de fijnstof van de schepen voor onze deur u moet maar eens komen kijken naar mijn ramen hoe vies dat is.	Aanpak youngtimers. Aanpak schepen ARK.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Jammer dat dat allemaal mag, als ij naar duitsland ga moet ik een milieusticker hebben gek hoor. Ik hoop dat er snel verandering in komt	
022	18-03-2013	Lammert Bonenberg	Hartelijk dank voor het toesturen van uw stukken betreffende Ontwerp- uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht. Ik heb hiervan kennis genomen. Ik heb in het verleden ook gereageerd inzake de aanpak van de overlast veroorzaakt door openhaardenstook in woonwijken. In één van uw bijlagen schrijft u daar vervolgens het volgende over: <i>Daarnaast werd verzocht om het aanpakken van brommers/scooters en open haarden/barbecues. Brommers en scooters worden in het huidige Actieplan Schoon Vervoer aangepakt, door ondernemers die veel gebruik maken van dit vervoersmiddel subsidie te verschaffen om de overstap te kunnen maken naar elektrische scooters en brommers. Ervaring uit andere steden, waar de vervanging van particuliere scooters is gestimuleerd, leert dat dit weinig tot geen effect oplevert. Open haarden en barbecues hebben een zeer lokaal effect. Interessant is dat mensen zich bewust worden van het effect. Echter, gemeentelijke maatregelen hierop zijn weinig effectief, mede omdat handhaving hierop onmogelijk is.</i> Het is teleurstellend te moeten vernemen dat gemeentelijke maatregelen op openhaardenstook weinig effectief zijn, mede omdat handhaving hierop onmogelijk is. Dit laatste wil ik betwijfelen.	Rookfilters in open haarden. Aanpak barbecues.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Er zijn ook gemeenten die de burger hondenbelasting laten betalen. Met vertrouwt hierop de goodwill van de burger om deze belasting ook daadwerkelijk te betalen. Ook zijn er ambtenaren actief die het bezit van een hond controleren. Dus wordt het ook niet maar afgeschaft.	
			Eenzelfde opzet kan ook inzake de openhaardenstook gedaan worden. De burger is verplicht om een roet/stankfilter en/of katalysator te laten monteren als men een open haard heeft en de gemeente eveneens laten vertrouwen op de goodwill van de burger dat dit gebeurt en de gemeente ook laten controleren of dit ook werkelijk gebeurt (is). Daarvoor hoeft alleen het bouwbesluit aangepast te worden.	
			U kan als een van de grootste gemeentes in Nederland een voorbeeldfunctie zijn voor andere gemeenten en zo iets landelijks in gang zetten.	
			Kortom: u maakt zich er nu wel heel gemakkelijk van af om het aandeel openhaarden/barbeques te ontzien. Of raakt met dan teveel heilige huisjes?	
			In de bijlage heb ik een ingezonden stukje over overlast van openhaardenstook in het dagblad Metro bijgevoegd dat toevallig vorige week gepubliceerd werd.	
			Verder schrijft u dat open haarden en barbecues een zeer lokaal effect hebben. Dat kan zo zijn, maar dat effect is wel precies midden in woonwijken aantoonbaar.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Longen Roken is slecht, maar houtkachel ook Roken schaadt de gezondheid, een duidelijk verhaal van longartsen. Onderbelicht is wellicht het vele gebruik van houtkachels in woonwijken. Daar komt een partij stank en vuil uit. Zo hebben we er een aantal hier in de omgeving. Je raam open voor frisse lucht? Vergeet het maar, de stank komt ook je slaapkamer in. Er is ook iemand in de buurt die van dat behandelde hout stookt, dat slaat echt op je luchtwegen! Feitelijk zou men wetgeving moeten maken om alle "houtstokers" een filterinstallatie op de schoorsteen te laten plaatsen. Een anti-stankfilter, dat ook gelijk een groot deel fijnstof uit de lucht haalt. Vergelijkbaar met die filters bij restaurants! Ben benieuwd wat de longartsen hierover kunnen vertellen! CORNELIS HAGEN	
023	19-03-2013	K. Terpstra, Utrecht	Graag wil ik middels dit schrijven mijn reactie insturen. Over het algemeen zie ik veel initiatieven die helpen in de doorstroming van het verkeer. Hier ben ik voorstander van en ondersteun ik daarom ook. Ik heb meer moeite met het zetten van knippen in de ring om de oude binnenstad (Catharijne singel/Paardenveld/Westplein/Oudenenoord) en toevoerwegen ervan. Dit beperkt de bereikbaarheid in de stad voor stadsbewoners nog meer. Waardoor het m.i. voor bewoners van West vrijwel onmogelijk maakt richting Oost te komen zonder enorme omrijd tijden en afstanden. Helaas moet ik wel met de auto omdat ik ver weg werk maar had de auto graag laten staan voor de fiets. Daarom wil ik een voorstel doen voor een Spitsvrij subsidie voor stadsbewoners die in de stad werken en niet per se met de auto naar het werk hoeven. Door deze te belonen voor niet auto gebruik in de stad	Verbeteren doorstroming verkeer. Spitsvrij subsidie aanbieden.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			neemt de druk enorm af.	
024	20-03-2013	Fons Mantel, Utrecht	De ontwerp nota gezonde lucht geeft me aanleiding tot de volgende reactie. Het sterk stijgend autobezit en -gebruik is mede veroorzaakt door massale immigratie in de afgelopen 40 jaar. Mogelijk willen wethouders, ambtenaren en politici graag vergeten dat ons Parlement de afgelopen 40 jaar een actief immigratiebeleid heeft gevoerd, waardoor de bevolkingsomvang in ons zeer dichtbevolkte land sterk is gestegen. Hoe meer mensen, hoe meer vraag naar vervoer. Dat is bijzonder slecht nieuws, in deze tijd van mondiale aandacht voor grondstofschaarste, CO2 uitstoot, energiebesparing, hoge olieprijs en klimaatverandering. Het maakt de beloften van gemeente en Parlement om te streven naar natuurbeschoud en duurzaamheid volkomen belachelijk en zal het vertrouwen in politici verder ondermijnen. Rust, natuurschoon en stilte zullen in ons land steeds schaarser worden door de massale immigratie en door de zeer kostbare wegeaanleg (besloten door wethouders, ambtenaren en politici) en het daardoor gestimuleerde autobezit en -gebruik. Teneinde de volksgezondheid te bevorderen dienen burgemeester en wethouders zoveel mogelijk af te zien van het gebruik van hun dienstauto's en afstanden lopend, met het OV of per fiets af te leggen. Het afsluiten en versmallen van wegen bieden prikkels voor de automobilist om uit te zien naar andere vervoerswijzen.	Afsluiten en versmallen van wegen om automobilisten te stimuleren andere vervoerswijzen te kiezen.
025	22-03-2013	Natascha Lensvelt	Ik heb 3 aanbevelingen / opmerkingen: 1. Het is noodzakelijk beter te handhaven op illegaal rondrijden van vervuilende diesel-auto's, bussen en vrachtauto's. Er rijden veel auto's die eigenlijk niet door de APK zouden mogen komen, maar die daar met trucjes (zoals testen met warme motor) toch doorheen komen. Investeren in handhaven en controleren van de APK loont. 2. Maak afspraken met woningcorporaties over het verwijderen (dichtzetten)	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			van openhaarden en kachels uit oudere sociale huurwoningen. Dat betekent een hogere veiligheid én een schonere lucht. 3. Zorg voor minder CO2 en afvang fijnstof door zoveel mogelijk levend groen in de stad, maakt niet uit in welke vorm: groene daken, groene gevels, etc.	
026	26-03-2013	Erik van Beers, Utrecht	Ik pleit voor maximale maatregelen voor schonere lucht in Utrecht. Het verbeteren van het leef- woonklimaat zal de stad goed doen. En een goed leefklimaat verdient zichzelf op termijn beslist terug doordat minder mensen (die zich het kunnen permiteren) de stad zullen verlaten. Met bovenstaande uiteenzetting wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun.	
027	26-03-2013	Michelle Franke, Utrecht	Graag wil ik hierbij een inspraak-reactie geven op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Allereerst wil ik benadrukken dat ik blij ben dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in Nederland zijn aanzienlijk en op veel locaties worden de normen overschreden. Een pakket maatregelen waardoor de luchtverontreiniging sterk gereduceerd wordt is daarom hard nodig. Ik ben blij dat de gemeente deze urgentie onderschrijft en inzet op bronmaatregelen: maximale maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen. Het pakket maatregelen dat wordt voorgesteld in het programma zal een forse reductie van de luchtverontreiniging betekenen. Zoals de gemeente aangeeft, is het hoogste effect te verwachten binnen het voorgenomen milieuzonegebied. Daar treedt op veel wegvakken een reductie van 2 µg/m3 NO2 of meer op.	Milieuzone t.z.t. uitbreiden.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Aangezien deze reductie wordt behaald met bronmaatregelen, zal het effect op de meest schadelijke bestanddelen van de luchtverontreiniging zoals roet verhoudingsgewijs nog groter zijn. Een enorme verbetering dus voor de omwonenden! Ook buiten de milieuzone zijn de verwachte effecten van het voorgenomen maatregelenpakket aanzienlijk: meer dan 1 µg/m³ op veel locaties die nu (bijna) knelpunten zijn. In Utrecht zorgt 5,7% van de personenauto's (Euro 3 diesel of ouder) voor bijna 25% bij aan de NO₂-uitstoot van personenauto's. Ik ben blij dat Utrecht als de eerste gemeente in Nederland dit grote probleem durft aan te pakken en ondersteunt de milieuzone voor personenauto's dan ook van harte. In Duitsland werkt dit al jaren en er is geen reden voor ons om achter te blijven. Uiteindelijk zou de zone zelf alsmede de criteria wel moeten worden uitgebreid. Het is raar dat er nog überhaupt diesels zonder roetfilter de stad in mogen. Er zou, net als met de milieuzones in Duitsland, een gefaseerd plan moeten komen dat telkens iets strenger wordt, zodra dat kan. Met bovenstaande uiteenzetting wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun.	
028	26-03-2013	Nanette Danckaerts, Utrecht	Ik wil schone lucht in Utrecht! als ik buiten kom dan ruik ik gewoon de uitlaatgassen! buiten dat het echt stinkt voel je gewoon dat dat niet gezond kan zijn. zeker nu ik een baby heb weet ik gewoon niet meer waar ik nog kan wandelen zonder dat mijn kleintje stinkende troep binnen krijgt. het is echt overal in Utrecht. het stinkt! het is slecht voor ieders gezondheid! bovendien zijn auto's zijn, maken ze lawaai en nemen ze teveel plek in. ik ben voor een autovrije, groene stad met schone lucht! bouwprojecten mogen ook wel een keer ophouden, het staat al helemaal propvol in de stad. meer groen en minder gebouwen en schonere lucht!	Autovrije stad, meer groen, minder (ge)bouwen en schone lucht.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
029	26-03-2013	Lars, Houten	Ik sluit me aan bij het reeds gezegde,,, Laten we hopen dat er meer gedaan wordt om onze luchtkwaliteit te verbeteren. Zowel in Houten als in Utrecht is er nog veel te verbeteren en te verduurzamen op het gebied van transport. Hoop dan ook dat milieuvriendelijker transport als bijvoorbeeld de collega-fietskoerier Utrecht meer kansen krijgen!	Meer kans voor milieuvriendelijker transport zoals fietskoerier.
030	26-03-2013	Jesse	Je moet gewoon je boeren verstand gebruiken Wand ons probleem is zo op gelost er is een soort zand wat co2 dat heet olvijn	Aanpak via olivijn.
031	26-03-2013	Aleid Groothoff, Houten	Hierbij geef ik u mijn inspraak-reactie op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht, dat binnenkort wordt besproken in uw raad. Het is een goede zaak dat u een speerpunt heeft gemaakt van het verbeteren van de luchtkwaliteit in Utrecht. Zelf woon ik in Houten maar kom vaak in de stad (meestal per fiets) en ervaar dan onmiddellijk een groot verschil. Het is zorgelijk dat op zoveel plaatsen in Nederland de normen van luchtverontreiniging worden overschreden en gezondheidseffecten daardoor aanzienlijk zijn. Ik ben heel blij dat de gemeente Utrecht dit onderkent en inzet op bronmaatregelen. Want maatregelen waardoor de luchtverontreiniging sterk gereduceerd wordt zijn hard nodig. Heel goed dat u het gebruik van openbaar vervoer en fiets gaat stimuleren, en het gebruik van de auto wilt afremmen. Ik weet zeker dat dit een enorme verbetering zal betekenen voor de omwonenden! Ook buiten de milieuzone! Ik wil u aanmoedigen er helemaal voor te gaan om de Europese normen ook echt te halen. Houd u er rekening mee dat er altijd tegenvallers zijn. Ik raad u dan ook aan, ruime marges te nemen uit voorzorg.	Ruime marges nemen uit voorzorg. Diesels zonder roetfilter weren. Inzet op fiets en OV.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Het is een goede zaak dat u vooral kiest voor maatregelen die niet alleen bijdragen aan het behalen van de officiële normen voor stikstofdioxide en fijnstof, maar dat u er een schepje bovenop doet door juist de nog kleinere deeltjes, ultrafijnstof en roet aan te pakken. Want juist die deeltjes zijn zo schadelijk voor onze gezondheid. Ik wil u een compliment maken, omdat u onderschrijft dat de normen eigenlijk een factor 2 lager moeten liggen. U gaat echt voor veilige grenswaarden voor de gezondheid van de Utrechtse inwoners. Hulde! Ik ben heel blij dat Utrecht als de eerste gemeente in Nederland een milieuzone voor personenauto's instelt. Met de milieuzone voor personenauto's toont Utrecht lef. Ik hoop dat andere grote steden uw voorbeeld volgen. Wel vind ik dat diesels zonder roetfilter ook uit de stad zouden moeten worden geweerd. Waarom kiest u daar (nog) niet voor? Wat zal de leefbaarheid er op vooruit gaan als er emissievrije bussen rijden, de tram naar de Uithof is gerealiseerd, veel minder (vervuilende) auto's rijden en fietsers ruim baan krijgen en fietsers ook eindelijk hun fiets beter kunnen stallen.... Wat zal het schelen in luchtverontreiniging en geluidshinder! Maar ook zal de verkeersveiligheid toenemen en de kwaliteit van de openbare ruimte. Wie weet wordt Utrecht nog eens uitgeroepen tot FIETSSTAD van het jaar... Zelfs ondernemers zullen u (uiteindelijk) dankbaar zijn voor uw beleid omdat ze ontdekken dat Utrecht een veel aantrekkelijker stad wordt om in te wonen, werken en recreëren. Uiteindelijk moeten we natuurlijk toe naar emissievrij verkeer in de stad en dat	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			geldt ook voor het OV. Emissievrije bussen (elektriciteit of waterstof) en elektrische personenauto's moet veel meer gestimuleerd worden, door o.a. voldoende laadplaatsen op groene energie te creëren. Kortom, gemeente Utrecht, word en blijf koploper als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit en de gezondheid van uw burgers!	
032	26-03-2013	A.N. de Vries, Amersfoort	Als inwoner van Amersfoort hoop ik van harte dat de gemeente Utrecht besluit om te werken aan schonere lucht, in de hoop dat Utrecht zo een voorbeeldfunctie vormt voor Amersfoort.	
033	26-03-2013	Martijn Reintjes	Hulde voor een schonere lucht. Keep up the good work!	
034	26-03-2013	Marjo Somers, Utrecht	De deskundigen moeten zich maar bezighouden met de verontrustende cijfers en statistieken, ik wil u graag vertellen wat voor de simpele burger de consequentie is van het steeds maar toenemende snelverkeer. Geen mens zal mij kunnen vertellen of het feit, dat wij huis aan huis in ons woonwijkje enigerlei vorm van kanker hebben, met luchtvervuiling samenhangt. Wel weet ik dat er een kruispunt van drukke autowegen pal naast ons complex ligt. En aangezien de gemeente 4 heuselijke wolkenkrabbers (resp. 22, 20, 16 en nog 16 etages hoog bij dat kruispunt gaat realiseren, zal dit niet minder, maar meer verkeer opleveren. Maar vanwege mijn wens om meer in de hoogte te bouwen omdat de trend van grotere en nog grotere huizen zoveel openbare ruimte verslindt, zal ik niet protesteren. En mij maar neerleggen bij nog meer verkeershinder. Ik ben een warm pleitbezorger voor het bevorderen van openbaar vervoer en fietsverkeer, omdat ik besef dat de wereld om ons heen er niet leefbaarder op wordt. Alles wordt aangepast aan de auto, intussen wordt er bij het realiseren van nieuwe woonwijken rekening gehouden met 2 auto's per gezin.	Bevorderen OV en fietsverkeer, autoverkeer ontmoedigen.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Als ik, om een dag naar Den Haag te gaan, opper om de trein te nemen omdat er een rechtstreekse treinverbinding is, wordt dat voorstel weggehoond door mensen die nog nooit in de trein hebben gezeten! Die bestaan! Als de trein een kwartier vertraging heeft, wordt er de spot mee gedreven; als ze een half uur in de file stonden en een kwartier naar een parkeerplaats moesten zoeken, is het heel normaal dat ze te laat zijn. Als je iets zegt over minder vervuiling van lucht, landschaps- en stedschoon als je eens anders zou kiezen dan de auto, ben je de gek die niet serieus genomen hoeft te worden. Toen ik iemand die klaagde over de drukte op de wegen, aanried om ook eens de fiets te pakken voor die 4 km, probeerde ze het 3 dagen en stapte toen weer in haar auto. Waarom? Omdat ze zo misselijk werd van al die happen uitlaatgas die ze rechtstreeks in haar gezicht kreeg zo onbeschermd. Dat schiet lekker op...van kwaad tot erger. En als het nu allemaal bittere noodzaak was, al dat automobilisme. Maar er zit vast maar een zeer gering percentage in de auto vanwege invaliditeit. Ik zie hoofdzakelijk jongeren, die meededen aan het automatisme: 18 jaar=rijbewijs=auto! En waar is de tijd dat je met elkaar meereed? Ik zie vrijwel uitsluitend 1 persoon per auto. Wij zijn gewoon te rijk en te verwend en te a-sociaal geworden. Er zijn minimaal 4 plaatsen beschikbaar per auto= 4x kortere files en 4x minder uitstoot. Hoe verslaafd we zijn, is ook af te lezen aan het feit, dat in 1973 de autoloze zondag door iedereen als een feest werd ervaren! Dus voor herhaling vatbaar, zou je denken. En wat een verbetering van de luchtkwaliteit! En eindelijk kunnen mensen die slecht ter been zijn en spelende kinderen en 'gewoon' mensen die van rust en stilte houden zich weer op straat wagen. Weg die stress en die hectiek, voor eventjes. En een autoloos leven kan zelfs prima: ik heb drie kinderen grootgebracht	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			zonder rijbewijs of auto en was veel op pad met hun en kwam overal waar we heen wilden. Ik vind het walgelijk om te merken, dat de tijd niet ver meer is, dat ik de overkant van de weg niet meer kan halen in de tijd die het voetgangerslicht mij geeft: ik ben tegenwoordig nog maar op driekwart van de drukke autoweg als het licht alweer op rood staat. Voor bejaarden is er geen plaats meer, maak ik daaruit op. Terwijl ik een burger ben, die zich inzet voor de maatschappij, wordt de maatschappij te ongeduldig. Ik zie bij die stoplichten dan ook geen ouders met kleine kinderen meer (die zitten in de auto, dat is veiliger), en ook invaliden met een scootmobiel wagen zich niet meer buiten, laat staan degenen met een rollator. Ik vind dat verontrustend en duidend op een zieke maatschappij. In een beschaafd land houd je rekening met elkaar en voel je je gemeenschappelijk verantwoordelijk. De oorzaak is ook te zoeken bij de overheid, die hierin meegaat. Als zelfs de minister (die helaas de macht heeft) als EERSTE prioriteit na haar aantreden de maximum snelheid gaat verhogen 'waar het kan', voorbijgaand aan de nadelen daarvan, dan is dat toch te wijten aan een armetierigheid van denken, die bestreden ipv getolereerd resp. toegejuicht zou moeten worden. Ik ben teleurgesteld en ontmoedigd omdat ik vrees dat deze kortzichtigheid de moraal wordt in een egocentrische maatschappij. Ik had het mijn kinderen en kleinkinderen beter gewenst. En de wereld is eigenlijk zo mooi en wordt zoveel lelijker door de onverzadigbare zucht van de mens die maar industrieterreinen en autowegen aanlegt en dat vooruitgang noemt. Ik hoop toch, dat men niet doorgaat met de dwaling dat we gelukkiger worden van veel grote auto's die steeds harder mogen rijden en steeds meer brandstof zullen slurpen, waardoor er steeds nieuwe gebieden moeten worden opgeofferd aan olie- en gaswinning, we consumeren ons kapot! En ik denk in middels: het zij zo; ze willen niet anders; ik heb m'n best gedaan! Ik wens u veel wijsheid en goede wil om bij te dragen aan een betere wereld. Ik	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			ben het moe.	
035	26-03-2013	Bram Leusink	Er rijden nog altijd belachelijk veel auto's in de Utrechtse binnenstad! Waarom gaan plannen om het doorgaande verkeer te blokkeren niet door?	Doorgaand verkeer in de binnenstad blokkeren.
036	26-03-2013	Radboud Wanders, Utrecht	Graag wil ik hierbij een inspraak-reactie geven op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Dagelijks fietsen mijn 2 zonen en ik door de hele stad. Naast het feit dat de fietspaden vaak afgezet, of opgebroken zijn, zoals bijvoorbeeld bij de Damstraat om plaats te maken voor tientallen dampende auto's is het aantal auto's dat we elke dag tegenkomen schrikbarend. Veel oude Mercedessen en Golfjes waar vaak 1 persoon 1 zit. Trots op hun dampende stuk blik. Hoe vieser hoe mooier. Hun ego hangt er mee samen. Dit geldt voor 90% van de mensen volgens mij. Je ziet mensen alleen in een auto die een paar straten verderop wonen en even bij vrienden langs gaan. Mensen die anderen van het station halen, omdat ze anders een half uurtje zouden moeten lopen. Terwijl de autorit retour dat ook zeker duurt. Even de boodschapjes. Kinderen naar school. Mensen vanuit andere grote steden die even met het autootje naar Utrecht komen. Omdat ze de trein niet in durven want dat hebben ze nooit gedaan. Een klusser die een offerte komt maken bij mij thuis. Hij is te laat, want hij heeft er een uur over gedaan in de file in Utrecht. Hij heeft alleen een duimstok en een notitieblok mee. Op de fiets was hij er 3 kwartier eerder. Maar dat is hij niet gewend. Als hij dat wel deed was zijn en onze conditie een stuk beter geweest. Dan was hij en wij blij, en was hij op tijd! En leefde hij en wij allemaal	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			een beetje langer. Toeristen die verdwaald 6 X de binnenstad van Utrecht door puffen. Oude diesel vrachtauto's en busjes midden door de stad, Ik heb de politie er naast zien staan. Ik heb hen er nog nooit tegen op zien treden! Er bestaat zelfs geen elektronische nummerplaatcontrole! Daar zou de gemeente het kwaad behoorlijk mee terug kunnen dringen, en een beetje mee kunnen verdienen. Maar nee, "de economie." Een bankmedewerker woonachtig in Amsterdam, werkzaam in Utrecht, komt een bankmedewerker woonachtig in Utrecht, werkzaam in Amsterdam 2 keer per dag in de file tegen. Is dat goed voor de economie? Wie me dat kan uitleggen! Het zou een idee zijn om net als in de USA auto's waar meer mensen in zitten op de binnenbaan te laten rijden, en auto's waar slechts 1 persoon in zit tussen de vrachtauto's. De motor van een auto zou wel 500 mensen kunnen vervoeren, wisten jullie dat? Heel langzaam optrekken natuurlijk, maar toch. Tenopzichte van een auto met 1 persoon is dit dus een verspilling van 50000%!!!! Als het om de pendelende bankmedewerker gaat zou de verspilling natuurlijk oneindig groot zijn. De mensen zijn ijdel en lui, egoïstisch en sommigen misschien ook onwetend. En niet gewend te fietsen. Het past niet in hun cultuur. Of bang voor kou of regen. Ze zijn ondoorgrondelijk! Net als de fietsdiploma en het rijbewijs mag er ook wel geleerd worden wanneer je de auto mag gebruiken en wanneer dat echt alleen maar schadelijk is. Een examen rijbewijs B onderdeel "de auto nu niet pakken" bepleit ik! En dan de gevolgen voor ons fietsers en bewoners rondom de Vleutenseweg.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Die ergernissen ontstaan omdat je weet dat je hier constant gif inademt. Vooral op droge windstille dagen. Gif langs de fietspaden, gif wachtend bij de stoplichten en gif in onze slaapkamers op de beneden verdieping van ons huis. Ik heb het gevoel dat mijn kinderen en ik constant roken. Echt afschuwelijk! Het is slecht voor de automobilisten, zij zitten! En zitten in de rook, de winkeliers, lopen in de rook en wij lopen, fietsen en wonen erin. Al vlucht ik af en toe op windstille dagen wel de stad uit als ik daar de kans voor krijg. Iedere maatregel, of het nu tol is, nummerbord controle, borden met "auto te gast", accijns op brandstof, overal in Utrecht, ook bij de bedrijven, een heffing op parkeren. Een verbod op auto's ouder dan 15 jaar. Een verplichting voor elke automobilist in een apparaat te fietsen die de lucht weer zuivert die hij heeft bedorven. Na afloop van zijn autoritje. Apparaten die ik heb ontwikkeld en die langs de wegen zouden kunnen komen te staan. Meer elektrische treintjes en boten voor winkelende boertjes en bevoorrading van de winkels. Verplichtte wachtplekken voor auto's (wachtend met de motor uit) om zo met tijd te betalen. Parkeerplekken rondom Utrecht. Goedkoper openbaar vervoer voor de gehandicapte mens die niet fietsen kan, zelfs niet op 3wielers. Sowieso goedkoop rijdende treinen, rijdend op groene stroom zodra dat kan. Dus alstublieft gemeente maak van deze zure gifbel weer een vrolijke gezonde frisse groene lente stad! Met gezonde mensen. Met beweging, een goed hart, een goed gemoed, en schone longen.	
037	26-03-2013	Rob Leenhouts, Utrecht	Hierbij ontvangt u mijn inspraak-reactie op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Al jaren draagt het Utrechtse college uit dat het belangrijk is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Al jaren roept men dat men het autoverkeer wil	Milieuzone uitbreiden.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			beperken en het fietsen wil bevorderen. Er was een tijd dat ik blij was met deze goede voornemens. Maar al evenzoveel jaren stoort het mij dat er vrijwel niets van de grond komt dat hier aan bijdraagt. In veel gevallen treedt zelfs verslechtering op. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging zijn aanzienlijk. Zelf moet ik medicijnen gebruiken om voldoende lucht binnen te krijgen. Dankzij de vuile lucht. Terwijl ik zelf geen auto bezit en alles op de fiets doe. Maar voor autobezitters wordt keer op keer een rode loper uitgerold. Denk aan een groene golf op veel wegen (Kard. de Jongweg) of een fly-over op het 24 oktoberplein waardoor weer veel extra auto's de stad worden ingezogen. Voetgangers en fietsers treffen onneembare hindernissen. Zie de ongelijkheid op het Westplein of Kardinaal de Jongweg. Langdurig groen voor autoverkeer tegenover enkele seconden groen voor voetgangers en fietsers. Op veel locaties worden de vervuilingsnormen overschreden. Ook u weet dat, maar in fraaie volzinnen wordt er al jaren omheen gedraaid. Terwijl die normen nog steeds niet voldoende streng zijn om longschade te voorkomen. Een gemiddeld vervuilingsniveau rekenkundig uitsmeren over een hele dag is misleidend omdat de meeste mensen juist tijdens die vervuilingsspiek op straat zijn en dan alles inademen. Maatregelen zijn nu hard nodig. Ik ben blij dat de gemeente deze urgentie onderschrijft maar nu graag na zoveel jaren een keer resultaat: maximale maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen. Automobilisten zijn geen betere klanten van de winkeliers dan anderen. Laat dus niet steeds de winkeliers het beleid bepalen. Zij hebben al veel te veel hun zin gekregen bij het verkeersbeleid. Het pakket maatregelen dat wordt voorgesteld in het programma zou de luchtverontreiniging kunnen reduceren. Dat het gaat om bronmaatregelen ben	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			ik blij mee. Wel ben ik van mening dat het voorgenomen milieuzonegebied uitgebreider zou moeten zijn. Ook in de andere delen van de stad wonen mensen en moet men zonder gezondheidsschade de straat op kunnen. Door de wereldgezondheidsorganisatie worden normen aangeraden die een factor 2 lager zijn dan de huidige normen. Verspreiden van vervuiling is daarom uit den boze. Dat is alleen cosmetisch een vervuilingsprobleem oplossen. De leefbaarheid en fietsbereikbaarheid neemt toe Maar een milieuzonegebied is slechts één van de dringend noodzakelijke maatregelen. Ook het in omvang verminderen van het autoverkeer zowel in de binnenstad als op de toeleidende wegen zal de leefbaarheid op meerdere manieren verbeteren: minder luchtverontreiniging, minder geluidshinder, maar ook grotere verkeersveiligheid en veel betere bereikbaarheid (maar dan voor fietsers en voetgangers). Als fietser de stad doorkruisen kan al snel een kwartier sneller als niet overal de auto de eerste rang krijgt toebedeeld. Uiteindelijk maakt dit Utrecht een nog aantrekkelijker stad, hetgeen ook voor ondernemers in de binnenstad een positief effect zal hebben. Kortom, ik ondersteun van harte de invoering van milieuzones maar zie dit slechts als een deelmaatregel.	
038	26-03-2013	Peter Ras	Graag wil ik hierbij een inspraak-reactie geven op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Allereerst wil ik, niet in de laatste plaats namens mijn twee kleine kinderen die aantoonbaar last hebben van huidige (ultra)fijnstofgehaltes, benadrukken dat ik blij ben dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in Nederland zijn aanzienlijk en op veel locaties worden de normen overschreden.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Een pakket maatregelen waardoor de luchtverontreiniging sterk gereduceerd wordt is daarom hard nodig. Ik ben blij dat de gemeente deze urgentie onderschrijft en inzet op bronmaatregelen: maximale maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen. Ik zou verder ook erg groot voorstander zijn van verlaging van de maximumsnelheid op de snelwegen rondom Utrecht. Ten aanzien van fijnstof en kinderen: Rijkswaterstaat en onze weinig fijngevoelige minister Schultz geven geen enkele blijk in daadwerkelijke interesse om (ultra)fijnstof tegen te gaan. Ik ben blij dat de gemeente hier wel oor naar heeft. Diverse huisartsen hebben onafhankelijk van elkaar aangegeven dat de benauwdheid en het hoesten waar onze kinderen vaak last van hebben verergerd kan zijn/worden door (ultra)fijnstof. Het is verschrikkelijk om je kinderen 's nachts uren- en urenlang te horen hoesten: zwaar, diep, hard en heftig. Ik dank u nogmaals hartelijk voor uw initiatief en interesse om (ultra)fijnstof tegen te gaan.	
039	26-03-2013	Rob den Heijer, Utrecht	Met de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren ben ik blij. Zorgt u svp dat de plannen ook werkelijkheid worden – nooit minder dan het beloofde maar liefst nog meer. Ik wil graag op een gezonde manier oud worden; dat is iets wat ik mijn kinderen ook toewens. Ook u wens ik dat toe. Daarbij realiseer ik mij dat zulke inspanningen geld kosten. Tegelijk ben ik ervan overtuigd dat het niet doen van de benodigde inspanningen meer kost, zowel door botweg achterblijven als door hogere ziektekosten en meer verzuim.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Gaat u alstublieft de beloofde weg in.	
040	26-03-2013	I.J.C. Harms	Over enige tijd zal Uw College van B & W het ontwerp programma 'Gezonde Lucht voor Utrecht' bespreken. Ik ben blij dat de gem. zich ervan bewust is dat de luchtkwaliteit dermate is verslechterd en de gevolgen hiervan letterlijk aan den lijve worden ondervonden!	
			<i>Milieudefensie (hierna: MD) heeft een voorbeeldreactie opgesteld en aangeboden op haar website. Deze reactie is door een aantal insprekers overgenomen en in een aantal gevallen met persoonlijke noten aangevuld. Hieronder de tekst van de voorbeeldreactie. In de rest van de tabel is aangegeven waar deze is overgenomen, en welke aanpassingen en aanvullingen hierop zijn gemaakt.</i> Graag wil ik hierbij een inspraak-reactie geven op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Allereerst wil ik benadrukken dat ik blij ben dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in Nederland zijn aanzienlijk en op veel locaties worden de normen overschreden. Een pakket maatregelen waardoor de luchtverontreiniging sterk gereduceerd wordt is daarom hard nodig. Ik ben blij dat de gemeente deze urgentie onderschrijft en inzet op bronmaatregelen: maximale maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen. De luchtkwaliteit verbetert	Milieuzone (gefaseerd) uitbreiden in omvang en/of qua voertuigen. Diesels zonder roetfilter weren. Maatregelen mogen situatie niet lokaal verslechteren ten gunste van verbetering elders in de stad. Transitie naar emissievrije bussen. Elektrisch vervoer (meer) stimuleren, o.a. door aanleg laadplaatsen Gemeente moet kiezen voor schoonste

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Het pakket maatregelen dat wordt voorgesteld in het programma zal een forse reductie van de luchtverontreiniging betekenen. Zoals de gemeente aangeeft, is het hoogste effect te verwachten binnen het voorgenomen milieuzonegebied. Daar treedt op veel wegvakken een reductie van 2 µg/m³ NO₂ of meer op. Aangezien deze reductie wordt behaald met bronmaatregelen, zal het effect op de meest schadelijke bestanddelen van de luchtverontreiniging zoals roet verhoudingsgewijs nog groter zijn. Een enorme verbetering dus voor de omwonenden! Ook buiten de milieuzone zijn de verwachte effecten van het voorgenomen maatregelenpakket aanzienlijk: meer dan 1 µg/m³ op veel locaties die nu (bijna) knelpunten zijn. De Europese normen worden (bijna) allemaal gehaald Als alle voorgestelde maatregelen worden ingevoerd en zo effectief blijken als gehoopt, dan moet het bijna overal lukken om aan de EU-normen te voldoen. Dat is belangrijk, maar niet genoeg. Vaak zijn de voorspellingen wat rooskleurig gebleken omdat de techniek niet levert wat is beloofd. We moeten dus een marge hebben om tegenvallers te kunnen opvangen. Meer vervuiling toevoegen op locaties die onder de grenswaarde zitten is wat mij betreft uit den boze. Wat schoon is moet schoon blijven. Er wordt gedacht aan de gezondheid De gemeente heeft specifiek gekozen voor maatregelen die niet alleen bijdragen aan het behalen van de officiële normen voor stikstofdioxide en fijnstof, maar juist aan de reductie van nog kleinere deeltjes: ultrafijnstof en elementaire koolstoffen (roet). Aangezien juist die deeltjes zeer schadelijk zijn voor de gezondheid, vind ik het erg belangrijk dat de maatregelen worden gekozen die daar het grootste effect op hebben. De berekende reductie van de wegbijdrage aan de jaargemiddelde fijnstofconcentratie van gemiddeld circa tien procent kan gezien worden als direct gezondheidseffect.	aanbieder bij bouwprojecten. Zware bouwmachines, pompen, aggregaten met roetfilter of elektrisch.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Daarnaast geeft het college aan dat zij de Europese grenswaarden ziet als minimale waarden, omdat ze weet dat dit geen veilige grenswaarden zijn voor de gezondheid van de inwoners van de stad. De Wereldgezondheidsorganisatie raadt normen aan die een factor 2 lager liggen dan de normen die nu gelden. Ik ben blij dat het college dit onderschrijft. De leefbaarheid neemt toe Door een vermindering van het autoverkeer in de binnenstad zal de leefbaarheid zeker toenemen, doordat er minder luchtverontreiniging en geluidshinder is, maar ook doordat de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte toenemen. Uiteindelijk maakt dit Utrecht een nog aantrekkelijker stad, hetgeen ook voor ondernemers in de binnenstad een positief effect zal hebben. Met de milieuzone voor personenauto's zet Utrecht een belangrijk voorbeeld neer In Utrecht zorgt 5,7% van de personenvoertuigen (Euro 3 diesel of ouder) voor bijna 25% bij aan de NO₂-uitstoot van personenvoertuigen. Ik ben blij dat Utrecht als de eerste gemeente in Nederland dit grote probleem durft aan te pakken en ondersteunt de milieuzone voor personenauto's dan ook van harte. In Duitsland werkt dit al jaren en er is geen reden voor ons om achter te blijven. Uiteindelijk zou de zone zelf alsmede de criteria wel moeten worden uitgebreid. Het is raar dat er nog überhaupt diesels zonder roetfilter de stad in mogen. Er zou, net als met de milieuzones in Duitsland, een gefaseerd plan moeten komen dat telkens iets strenger wordt, zodra dat kan. De gemeente kijkt ook naar zichzelf De gemeente is bezig haar eigen wagenpark aanzienlijk te verschonen en ziet daarnaast het verschonen van bussen als een van de belangrijkste maatregelen.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			De nu lopende aanbesteding zal de emissies van bussen waarschijnlijk sterk verminderen. Maar uiteindelijk moeten we toe naar emissievrij verkeer in de stad en dat geldt ook voor het OV. De transitie naar emissievrije bussen (elektriciteit of waterstof) is iets waar nu al naar gekeken moet worden. Elektrisch vervoer kan veel meer gestimuleerd worden, onder andere door het aanleggen van voldoende laadplaatsen op groene energie. Tenslotte is de gemeente een van de grootste opdrachtgevers voor bouwprojecten. Zware bouwmachines, bemalingspompen, aggregaten etc. zijn nu vaak nog veel vuiler dan nodig. Ook die zijn te krijgen met een roetfilter of kunnen elektrisch. De gemeente moet bij het aanbesteden van bouwprojecten kiezen voor de schoonste aanbieder. Ook bij omvangrijke particuliere bouwprojecten moet de gemeente aandringen op de schoonste variant. Met bovenstaande uiteenzetting wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun.	
041	26-03-2013	Jan Hein Knip	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
042	26-03-2013	Marinka Pet, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> En dat is hard nodig! Want elke dag dat ik door de stad naar mijn werk fiets, houd ik regelmatig mijn adem in, om niet de vuile uitlaatgassen van brommers en auto's in te ademen. Ik merk het echt aan mijn longen. Zozeer dat ik soms geneigd ben zelf de auto te pakken, wat natuurlijk het probleem alleen maar groter maakt! ik wil wel benadrukken dat ik blij ben dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. De gezondheidseffecten van.....	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
043	26-03-2013	Ientse van der Sluis, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> gestimuleerd worden, onder andere door het aanleggen van voldoende laadplaatsen op groene energie. De tramlijn naar de Uithof zal in de nabije toekomst hopelijk ook een verontreinigingsreductie opleveren, doordat er minder bussen zullen gaan rijden. Tenslotte is de gemeente een van de grootste.....	
044	26-03-2013	Marthy Hecker, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
045	26-03-2013	J.A. van der Spiegel	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
046	26-03-2013	Alex Leseman, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> bronmaatregelen: maximale maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen. Bv langs de lessinglaan haar verlengde wegen.	Stimuleren OV en fiets. Gebruik auto afremmen.
047	26-03-2013	Wytzia de Savornin Lohman, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
048	26-03-2013	Tanja Veenstra, Utrecht	<i>De standaardreactie van MD is aangepast door andere woorden te gebruiken maar niet inhoudelijk, behalve deze toevoegingen:</i> toenemen. Uiteindelijk maakt dit Utrecht tot een nog aantrekkelijker stad en zal het ook voor ondernemers in de binnenstad positief uitpakken. Een extra aandachtspunt is wat mij betreft de uitstoot van brommers en	Brommers en scooters.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			scooters. In het ontwerpprogramma valt te lezen dat de gemeente inzet op stimulering van elektrische scooters en hiermee het goede voorbeeld zal geven (en al geeft), een goede zaak! Ik lees dat uit ervaring in andere steden is gebleken dat stimulering van particulieren tot aanschaf van elektrische scooters weinig effect heeft. Dat is jammer, want “brommers en scooters stoten per seconde meer ultrafijnstof uit dan vrachtwagens, en twee keer zo veel als een gemiddelde auto. Een fietser ademt extreem veel ultrafijnstof in wanneer een brommer hem passeert. Dit blijkt uit <u>onderzoek</u> van de <u>Fietzersbond</u> in samenwerking met de <u>Universiteit Utrecht</u>.” (bron: de Volkskrant) De vraag is dan ook of er naast genoemde stimulans, nog andere manieren zijn om dit probleem aan te pakken. Als je oldtimers uit de stad kunt weren, waarom dan oude, vervuilende (en opgevoerde) brommers/scooters niet? Ik begrijp dat dit geen eenvoudige zaak is, maar wil je van Utrecht (o.a.) werkelijk een aantrekkelijke fietsstad maken, dan zou aanpak van het brommerprobleem grote winst betekenen. Tot slot is de gemeente een van de grootste opdrachtgevers voor bouwprojecten. Zware bouwmachines, bemalingspompen, aggregaten enzovoort zijn vaak veel vuiler dan nodig. Ook deze apparaten zijn verkrijgbaar met roetfilter of elektrische aandrijving. Ik zou de gemeente daarom willen vragen te kiezen voor de schoonste aanbieder bij het aanbesteden van bouwprojecten. En dit geldt evengoed voor omvangrijke particuliere bouwprojecten. Alles bij elkaar ondersteun ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte. Ik hoop dan ook dat het pakket er in zijn geheel door komt!	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
049	26-03-2013	Ceciel Hattinga, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> PERSOONLIJK: ik woon in de binnenstad. Ben oma van een kleindochter van ruim 2 jaar. Zij komt regelmatig logeren en natuurlijk zijn wij dan vaak buiten. Verreweg de meeste last hebben wij van de dieseluitlaatgassen van veelvuldige busjes en personenauto's. Voor mezelf vind ik het erg, maar helemaal erg voor haar. We weten dat het inademen en in je ogen krijgen van de uitlaat van diesel heel ongezond is. Daarnaast is de uitlaat van brommers ed. niet te verdragen. Wat zou het heerlijk zijn als we in de binnenstad voluit diep in en uit konden ademen zonder schade. Dat zou toch ook fantastisch zijn voor de mensen (o.a. van de gemeente) die in de stad buiten werken. Volgens mij is schone lucht onze allereerste levensbehoefte.	Brommers.
050	26-03-2013	Waldo Lamme, Vleuten	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
051	26-03-2013	Gio van den Heuvel, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
052	26-03-2013	Kees (C.G.) Berger, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
053	26-03-2013	Djoke Dam, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
054	26-03-2013	Lynn Speelpenning	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Met een zoontje van twee en als zwangere maak ik me extra zorgen over de luchtkwaliteit. Vooral rond de drukkerie autowegen en grotere straten met alle stoplichten, maak ik me zorgen over de uitlaatgassen en het fijnstof dat we inademen. Grote vervuilende auto's en verouderde stinkbrommers, daar fiets ik niet graag langs, met mijn kind voorop. Ik kan zelf nog bedenken dat ik door	Brommers. Bouwmachines.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			mijn neus moet ademen en niet door mijn mond zodat de vervuilde lucht door mijn neus gefilterd wordt en niet direct mijn longen ingaat, aan mijn zoontje kan ik dat nog niet uitlegen. Hij weet niet wanneer hij zijn adem in moet houden als ons grote stinkauto's en rokers passeren. Of bij de ronkende machines bij de chaterijnesingel. Graag wil ik hierbij een inspraak-reactie geven op....	
055	26-03-2013	Jeroen Havenaar, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
056	26-03-2013	Tom Lelikakis, Driebergen	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
057	26-03-2013	Floor Haalboom, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
058	26-03-2013	Astrid Schenk, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
059	26-03-2013	Jeanine Haarbrink, Zeist	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> ... doordat er minder luchtverontreiniging en geluidshinder is. Ramen kunnen weer wagenwijd opengezet worden om frisse lucht naar binnen te laten komen misschien kunnen we zelfs wel de geur van het fluitekruid waarnemen als teken dat de lente nu echt begonnen is we kunnen ook weer luisteren naar vogelgeluiden, wellicht een kikker die kwaakt i.p.v de ronkende motoren van auto's. We zien een libelle die door zo'n raam naar binnen vliegt op zoek naar lekkers. Een briesje dat zachtjes ons gezicht streelt. Kortom alle zintuigen worden zo op een natuurlijke wijze ontplooid en maken ook dat we optimaal	Busmotor uit op eindhalte en bus ventileren. Meer reclame voor P&R's. Stimuleringspremie aanschaf fiets.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			functioneren en goede keuzes in het leven kunnen maken. Ook de verkeersveiligheid neem toe. Kleine kinderen kunnen weer veilig met hun fiets door de stad reizen met een mobiliteit die nog in ontwikkeling is de kwaliteit van de openbare ruimte zal enorm toenemen. Uiteindelijk maakt dit Utrecht een nog aantrekkelijker stad, alle bewoners enwerkenden van de binnenstad zullen hiervan profijt hebben. ... onder andere door het aanleggen van voldoende laadplaatsen op groene energie. De buschauffeurs zouden weer even gewezen kunnen worden bij de eindhaltes de motoren van de bussen uit te zetten. I.p.v deze ronkend te houden om de warmte in de bus te kunnen handhaven. Even een bus ventileren bij de eindhaltes is ook in het kader van de volksgezondheid een belangrijke issue. De transferia aan de rand van de stad zijn ook een goede optie om de bereikbaarheid van de stad te ondersteunen. Daar kan tegen een kleine vergoeding een kaartje gekocht worden voor 4.50 euro en daar betaal je dan de dagelijkse parkeertarieven voor en het vervoer heen en terug naar de binnenstad van Utrecht. Voor 4 personen. Een geweldige oplossing. Daar zou iets meer reclame voor gemaakt mogen worden bij talloze evenementen die in Utrecht georganiseerd worden en grote groepen automobilisten betrokken zijn. Fietsen vormen een prachtig beweegprogramma en komt de gezondheid ten goede. De gemeente Utecht had in 2009 nog een programma waarbij jongeren een premie konden ontvangen bij het behalen van een brommercertificaat. Je zou dit kunnen ombuigen naar een stimuleringspremie op het aanschaffen van een nieuwe fiets bij een erkende fietshandelaar. ...En hier en daar heb ik nog tips gegeven om nog meer verbeteringen aan te brengen.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
060	27-03-2013	Corry van Peer, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
061	27-03-2013	S.W. Oskam, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
062	27-03-2013	M. Bousche, Houten	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> van harte ondersteun en dat ik blij ben dat de gezondheid van de inwoners en bezoekers van de stad meer prioriteit krijgen.	
063	27-03-2013	Linde Hoekstra, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Ik vind het tof te horen dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de ...	
064	27-03-2013	N. Best, Amersfoort	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Mijn gezin en ik zijn erg blij dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. Gezonde lucht voor onze kinderen! ! !	
065	27-03-2013	P.M. Turkenburg	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
066	27-03-2013	M.J.E. van Klink, Utrechtse Heuvelrug	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Dit zal ook zijn effect hebben op de gemeente Utrechtse Heuvelrug, waar men het goede voorbeeld kan volgen. In een dorp als Leersum, waar 30 km per uur gangbaar is in veel straten, maar waar veel harder gereden wordt, ligt er iedere ochtend op de vensterbank van de slaapkamer een laagje roet en fijn stof. Ook als ik de voordeur uitloop, hangt er op de oprit tussen heg en muur van het huis een benzinestank die aangeeft dat de kwaliteit van de lucht bij mijn huis slecht is. Ik woon aan de [straatnaam verwijderd, red.] met veel groen en	Spoor regiogemeenten aan hetzelfde te doen.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			bomen in een 30 km/h zone. Geef het voorbeeld gemeente en spoor andere gemeentes in de provincie aan hetzelfde te doen.	
067	27-03-2013	Paula Teutscher, Driebergen	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Persoonlijk Ik reageer mede zeer positief, omdat mijn ex-echtgenoot vanuit De Bilt naar Groningen heeft moeten verhuizen, omdat vanwege zijn longemfyseem de luchtkwaliteit rondom Utrecht te slecht was en dit hem heel veel klachten opleverde.	
068	27-03-2013	B.J. Groeneveld, Zeist	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> In de eerste plaats wil ik zeggen dat ik blij ben dat het één van de speerpunten van het Utrechtse college is om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging zijn in mijn eigen gezin alleen al aanzienlijk (3 van de 5 gezinsleden hebben luchtwegproblemen), en op veel locaties in de stad worden de normen overschreden. Het is hard nodig dat er een pakket maatregelen komt waardoor de luchtverontreiniging sterk teruggedrongen wordt. Ik ben blij dat	
069	27-03-2013	Arjen Slot	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> (ik heb een standaard reactie gebruikt waar ik volledig achter sta. Daarnaast heb ik een persoonlijke toevoeging. Enkele alinea's voor het einde, geel geaccentueerd.)	Brommers en scooters.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			 zodra dat kan. Daarnaast zou ik het erg op prijs stellen als het gebruik van 2-tact gemotoriseerde voertuigen als brommers en scooters ingrijpend wordt beperkt. Als hardloper ondervind ik dagelijks flinke overlast van brommers en scooters die ontoelaatbare hoeveelheden roet uitstoten. Ik ervaar zelf de verstikkende werking die er vanuit gaat vooral wanneer ik onder een viaduct door ren waar zojuist om brommer is gepasseerd. Daarnaast is inmiddels wetenschappelijk bewezen dat brommers en scooters onevenredig veel roet uitstoten. Ik zou het bijzonder waarderen als de gemeente Utrecht de eerste stad van Nederland zou zijn waar het gebruik van brommers en scooters alleen wordt toegestaan in geval van medische noodzaak. Een volgende stap zou dan zijn om de brommers en scooters van deze groep invaliden zo snel mogelijk van elektrische motoren te voorzien. De gemeente kijkt ook naar zichzelf De gemeente is ...	
070	27-03-2013	Allard Griffioen, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
071	27-03-2013	Angelique Visje	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
072	27-03-2013	Annemiek Harberink	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Met bovenstaande uiteenzetting wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun. Ik hoop dat het niet bij woorden en voornemens zal blijven en dat de gemeente het algemeen belang van een gezondere, duurzame en milieuvriendelijker stad boven individuele belangen van bijv. autobezitters zal	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			laten prevaleren.	
073	27-03-2013	Dilia van Kouwen, Bunnik	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> ...Met bovenstaande uiteenzetting wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun. Ik woon in Bunnik en wordt omgeven door wegen. Gelukkig is er ook groen in de buurt, waardoor ik het idee heb dat dat het wonen hier gezonder maakt. Nu u wat gaat doen aan de luchtkwaliteit, zal het wonen ook hier steeds beter worden en kan ik straks, wanneer ook de vervuilende auto's geweerd worden een hap gezondere lucht inhaleren en daarbij aan Het College van B&W van de Gemeente Utrecht denken.	
074	27-03-2013	Bob en Annechien Laporte, Maarsbergen	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> gelden. Ik ben blij dat het college dit onderschrijft. Wij zijn bezorgd om de gezondheid van onze kinderen en kleinkinderen, die naar Utrecht reizen voor school en werk. Dat is voor ons een reden om in te spreken bij dit ontwerp programma over de luchtkwaliteit in en rond Utrecht.	
075	27-03-2013	H. Wientjes, Utrecht	Ik ondersteun van harte de voorgenomen milieumaatregelen van de gemeente. Ik fiets heel veel in de stad –en van overvecht naar Uithof en doe dat met toenemende zorg in het bewustzijn dat al dat gezonde fietsen een ongezond neveneffect heeft (fijnstofopname). Zo goed als het 'grote' milieubederf bij verbreding van A27, zo goed is het relatief kleine van wezenlijk belang voor utrechtste burgers.	
076	27-03-2013	Alexander Germeau	1. Subsidies voor schone voertuigen: Risico/tegenargument: het is in feite een subsidie voor autogebruik. Mijn voorstel: belasten van vervuilende en oude	Belasten van vervuilende en oude auto's i.p.v. subsidies

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			auto's.	schone auto's.
			2. Scooters ontbreken in plan. Zijn erg vervuilend. Aanpak is erg kosteneffectief: met weinig kosten groot verschil in vervuiling.	Aanpak scooters.
077	27-03-2013	Anne Knol, Utrecht	Graag wil ik bij deze een inspraakreactie geven op de nota Gezonde Lucht voor Utrecht. Allereerst ondersteun ik van harte de inzet van de Gemeente om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zelf woon ik in het centrum van Utrecht. Het deel van de stad dat autovrij is nodigt uit tot wandelen en fietsen. Echter, zeker net buiten het centrum moet de fietser zich vaak voegen naar de auto. Ook worden grote delen van de openbare ruimte hier ingenomen door geparkeerde auto's. Ruimte die eigenlijk voor ons allemaal beschikbaar zou moeten zijn. Ik hoop daarom dat de gemeente sterk wil inzetten op reductie van autoverkeer richting de binnenstad en auto-ontmoediging door bv verminderde hoeveelheid parkeerplaatsen of verder verhogen van de tarieven. Om de bereikbaarheid te garanderen kan verder worden ingezet op schoon OV, ransferia buiten de stad en elektrische auto's. Zoals de Gemeente zelf ook schrijft zijn er ook onder de officiële normen negatieve effecten op de gezondheid. Eenmaal onder de norm zijn we dus nog niet klaar. Als inwoner van Utrecht hoop ik dat de Gemeente doorgaat met haar beleid ook nadat de nu geldende normen gehaald zijn en als stip op de horizon de door de wereldgezondheidsorganisatie geadviseerde normen hanteert, die half zo hoog zijn als de huidige EU normen.	Sterke inzet op reductie autoverkeer richting binnenstad. Doorgaan nadat de normen zijn gehaald.
078	27-03-2013	A. Dallinga, Utrecht	Hierbij wil ik een inspraak-reactie geven op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht 'Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit;	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013–2015’. Ik ben inwoner van Utrecht en woon hier met veel plezier. Utrecht is een bijzondere stad en de stad is het waard om in te investeren: zowel in bereikbaarheid als ook in leefkwaliteit (van burgers en bezoekers). Ik ben erg blij dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. Temeer omdat ik me zorgen maak over de impact die de voorgenomen verbreding van de A-27 ook op de leef- en luchtkwaliteit van de stad zal hebben. Dat luchtverontreiniging en (ultra)fijnstof de gezondheid van die burgers en bezoekers aanzienlijk schaden hoef ik u niet te vertellen en evenmin dat de normen hiervoor ook in Utrecht nog overschreden worden. Het enige dat ik u wil laten weten dat ik erg blij ben met het feit dat u dit vraagstuk serieus neemt. Dat u allerlei maatregelen wil nemen om de bron van luchtverontreiniging aan te pakken en dat u de urgentie ervan onderschrijft. Met dit signaal wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun.	
079	27-03-2013	Rikje Maria Ruiter	Laat alsjeblieft ALLE Mogelijke maatregelen genomen worden voor een betere luchtkwaliteit in Utrecht!	Neem alle mogelijke maatregelen.
080	27-03-2013	J. Schoute-Jansen, Utrecht	Dit omvangrijke en gedurfde plan heeft goeddeels mijn instemming. Het uitvoeren en handhaven lijkt me een heikel punt. De weerstand van oude auto-bezitters is begrijpelijk, maar het is net als met roken: je doet er anderen ongewild kwaad mee. VOORLICHTING over de noodzaak en de gevolgen, open communicatie van de gemeente zijn absoluut voorwaarden voor het doorgaan van dit plan. Voorlichting op alle terreinen en alle media : gemeente, maak er werk van, anders krijgt u tegenstand op verkeerde gronden. Wees er open over, dat werkt. Hoogachtend, J.Schoute-Jansen, Zuilen/Utrecht.	Voorlichting belangrijk.
081	27-03-2013	Michel Post	Ik ben tegen het weren van oude auto's in bepaalde gebieden. Iemand die een	Schrap de milieuzone

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			auto koopt in Nederland die is goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg mag er vind ik op kunnen rekenen dat dat geldt voor alle openbare wegen waar met auto's mag worden gereden. Deze groep te verplichten een nieuwe(re) auto te kopen betekent mensen met relatief weinig geld op hoge kosten jagen. Daarbij is vreemd dat het om een categorisch verbod gaat en er niet gekeken wordt naar het aantal kilometers dat deze auto's afleggen, waar gaat het nu om? Beter is het om het autoverkeer over de gehele linie zodanig terug te dringen dat we de normen ruim halen zonder bepaalde groepen buiten te sluiten. Dit is zondebokken aanwijzen terwijl ondertussen het probleem niet structureel wordt opgelost. Wél een fly-over op de belangrijkste invalsweg naar het centrum van de stad en wél een flinke toename van het aantal autoparkeerplaatsen op steenworp afstand van een treinstation rechtvaardigt niet een maatregel die onevenredig één bepaalde groep mensen treft. De fly-over en de parkeerplaatsen zullen duurzaam meer autoverkeer aantrekken terwijl oude vervuilende auto's in de loop van de tijd vanzelf verdwijnen. Schrap de milieuzone daarom uit het plan en dringt het autoverkeer in de hele stad terug. Ook in de wijken buiten het centrum willen we normaal kunnen ademen. Maak om te beginnen een autoknip in de Daalse tunnel. De dure ondertunneling van het Westplein is dan niet meer nodig. Steek het geld dat je daarmee overhoud in ultra goede gratis fietsenstallingen bij het station.	en dring auto's in de hele stad terug. Knip Daalsetunnel maken.
082	27-03-2013	Marc Uijland, Utrecht	De maatregelen om de luchtkwaliteit op bepaalde plekken in de stad te verbeteren, hebben een verslechtering van de situatie op andere plekken in de stad tot gevolg. De wijk Ondiep, met name de Laan van Chartreuse, de Roayaards van den Hamkade en Ondiep gaan de nadelige gevolgen ondervinden: een verdubbeling tot verviervoudiging van toch al forse verkeersintensiteit. Door de Laan van Chartreuse zullen 11000-16000 voertuigen per etmaal gaan rijden, tegen 4000 nu. Een slechtere luchtkwaliteit, meer lawaai, meer onveiligheid en meer stank zijn het gevolg. Uitgangspunt van alle maatregelen zou moeten zijn	Maatregelen mogen situatie niet lokaal verslechteren ten gunste van verbetering elders in de stad. Aandacht voor de gevolgen van de knip bij de Monicabrug voor

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			dat de situatie op andere plekken in de stad niet mag verslechteren. Waar dat wel wordt verwacht, moet de gemeente aanvullende maatregelen treffen. De verwachte gevolgen voor de wijk Ondiep zijn in directe tegenspraak met ander beleid van de gemeente, namelijk de ontwikkeling van Ondiep tot een groene buurt met een dorps karakter. De enorme verkeerstoename in Ondiep zal leiden tot een sterke achteruitgang van de wijk en het weer wegtrekken van gezinnen met kinderen en een hoger inkomen die er de afgelopen jaren zijn komen wonen. Ik en vrijwel alle bewoners van Ondiep zijn dan ook sterk tegenstander van de maatregelen zoals ze er nu liggen, en we doen een dringend beroep op de gemeente om de afspraken over Ondiep als groene, duurzame, dorpse wijk na te komen.	Ondiep.
083		Eunice van der Heijden	Voor mij is niet meer dan vanzelfsprekend dat u uw best doet voor gezonde lucht voor elke bewoner in Utrecht. Zonder gezonde lucht zijn we nergens. Tegelijkertijd zijn er natuurlijk ook allerlei andere belangen die meetellen en ook ruimte dienen te krijgen. Daarom wil ik u via deze reactie laten weten dat ik het erg waardeer en u zeer erkentelijk ben dat u kiest voor gezonde lucht. Dank u wel!	
084	28-03-2013	Jaap Verhage	zoals op de website staat: "Een goede luchtkwaliteit is van groot belang voor de gezondheid van alle Utrechters en in het bijzonder voor risicogroepen zoals kinderen of ouderen". Inmiddels hoor ik zelf met m'n 60 jaar bij een van de risicogroepen; en ik ben herstellende van een longontsteking. Ik ben dan ook heel blij met het pakket maatregelen dat de gemeente wil nemen m.b.t. de	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			luchtkwaliteit en steun het plan hiervoor dan ook van harte.	
085	28-03-2013	S. Smaal	Heel goed dat er wordt ingezet op verbetering van de luchtkwaliteit, maar begin dan met de aanpak van bussen, vrachtverkeer en taxi's. Ga niet personenauto's van een bepaalde leeftijd de toegang tot de stad ontzeggen. Dat komt neer op 'automobilistje pesten'. De slooppremie en andere compensatiemaatregelen gelden alleen voor inwoners van Utrecht en gaan voorbij aan het feit dat veel personenverkeer ook van buiten de stad komt. Juist in deze economisch moeilijke tijden kun je niet van mensen verwachten dat ze hun – wellicht oudere – auto nu ineens gaan inruilen voor een modernere, alleen maar omdat Utrecht zo nodig een deel van de stad af wil sluiten voor hen. Dat is niet reëel en niet redelijk.	Inzet op bussen, vrachtverkeer en taxi's, niet op oudere auto's.
086	28-03-2013	Noor van der Hoeven, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Als begane burger van Utrecht geef ik bij deze een inspraak-reactie op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Het doet mij genoegen dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. ... De Europese normen worden zo goed als allemaal gehaald ... De berekende reductie van de wegbijdrage aan de jaargemiddelde fijnstofconcentratie van gemiddeld circa tien procent kan gezien worden als direct gezondheidseffect. Als fervente hardloper en wielrenner vind ik dat erg belangrijk! ...Ik waardeer en ondersteun de inspanningen van de gemeente enorm om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren!!!	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
087	28-03-2013	Tobias Karsten, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
088	29-03-2013	F.J. Stuurman, Den Dolder	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
089	29-03-2013	J. van Ravenhorst	Ad 5.1.1 Personenauto`s particulier. Maak een overgangsregeling voor wie een auto op bijvoorbeeld 01-01 2015 reeds langer dan 5,10 of 15 jaar op zijn naam heeft staan. Zij die gewoon met een oude auto blijven rijden, worden dan ontzien. Het subsidiebedrag is wel te laag. Ook differentiëren naar gelang de auto op naam staat? Ad 5.1.2. Personenvoertuigen bedrijven. Niet bovenop de centrale overheid gaan subsidiëren. Bovendien betreft het hier een groep, die het goed zelf kan oplossen. Kabelmaatschappijen, Stedin etc. Geen gemeentegeld van het ene managementniveau naar het andere overmaken. Algemeen oude benzine auto`s vervuilen nauwelijks en de effecten van de maatregelen toch nog eens goed tegen het licht houden. Immers de minste oude auto`s straan geregistreerd in Flevoland en Utrecht. Sterkte en wijsheid gewenst met uw besluitvorming.	Overgangsregeling voor auto's waar mensen al jaren mee rijden. Subsidies differentiëren. Geen kop op landelijke subsidies en geen subsidies voor nutsbedrijven e.d..
090	29-03-2013	A. Geurts, Utrecht	Wat ik mis in het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht, is een voorstel voor het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen, m.n. bij het Centraal Station, met een aantal dat voldoende is om het fietsparkeerprobleem	Uitbreiden fietsparkeren bij CS.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			op te oplossen.	
091	29-03-2013	Mirte van Geenen, De Bilt	Ik fiets voor mijn werk van De Bilt, door de binnenstad van Utrecht en dan via Lombok, de Vleutenseweg af naar mijn werk in Lage Weide. Een gezonde drie kwartier fietsen en als het niet waait is het een prettige tocht. Toch vraag ik mij af hoe gezond die rit eigenlijk is. Want van het moment dat ik op mijn fiets stap tot ik op mijn werk aankom rijden de auto's met behoorlijke snelheid langs me heen. Eigenlijk ben ik dus een anderhalf uur lang uitlaatgassen aan het inademen. Geen prettige gedachte. Overigens is de lucht in Lage Weide ook ontzettend ongezond. Ik vraag me soms af hoeveel van de fabrieken daar de veiligheidsnorm voor luchtkwaliteit overschrijden. Ik vind het jammer dat deze zorgen er moeten zijn. Een overheid zou blij moeten zijn dan zo veel mensen kiezen voor de fiets en dus voor een bevorderlijke lichaamsbeweging. Ik hoop dat B&W van Utrecht in hun besluitvorming dit uitgangspunt ook de waarde toekent die het, naar mijn inzien, verdient. Veel succes.	
092	30-03-2013	Chantal Regout, Utrecht	Ik ben erg blij dat Utrecht de luchtkwaliteit als een serieus probleem ziet. Ik schrik ervan dat de luchtkwaliteit slechter is dan in de meeste andere steden. Hopelijk komt hier snel verandering in. Ik ben blij met de invoering van een milieuzone, dat is een goede zaak. Naar mijn mening mogen de maatregelen nog wel iets verder gaan dan een milieuzone voor de binnenstad. Zo erger ik me nog steeds aan het grote aantal auto's op de Oude gracht van het Ledig Erf tot aan het Wed. Hier zou eigenlijk alleen goederenverkeer voor bestemmingen aan de oude gracht hoeven te rijden. Het valt me op dat hier nog buitengewoon veel expliciete maar ook impliciete parkeergelegenheid is. Dat zou best wat minder mogen ten gunste van parkeergelegenheid van fietsers en meer ruimte voor de fietser op de weg.	Oudegracht alleen voor goederenbestemmingsverkeer en fietsers. Aanpak brommers.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Nemen jullie ook de uitstoot van brommertjes mee in jullie aanpak? Die is ook relatief groot en eigenlijk is het onzin dat 16 en 17-jarigen waarvan 99% perfect in staat is om op de fiets overal te komen allemaal op zo'n milieuvervuilend vervoermiddel zitten. Het verminderen van het gebruik van brommers onder deze groep zou op vele vlakken winst betekenen: vermindering uitstoot, vermindering overlast door onveilig niet sociaal rijgedrag, verbetering van gezondheid van deze jongeren, vermindering van geluidsoverlast.	
093	30-03-2013	Gerben Bijhold	Een belangrijk deel van de luchtvervuiling wordt veroorzaakt door stilstaande auto's die met draaiende motor voor slecht afgestelde rode stoplichten staan te wachten. Ik denk dat we de leefbaarheid van Utrecht en omgeving enorm kunnen verbeteren door alleen maar de stoplichten beter af te stellen. Daarmee wordt ook een deel van de files rondom Utrecht voorkomen wat ook weer scheelt in de luchtvervuiling. Een andere maatregel is de luchtvervuiling in de vorm van geluid. Ik denk dan aan de zeer lawaaige motoren en soms ook brommers die vooral in de zomer door het centrum rijden. Daar mag van mij best iets aan gedaan worden.	VRI's beter afstellen. Geluidsoverlast tegengaan.
094	30-03-2013	Dick van Zijderveld, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> ... Meer vervuiling toevoegen op locaties die onder de grenswaarde zitten is wat mij betreft beslist verwerpelijk. Wat „schoon” is moet „schoon” blijven, ja, zo mogelijk „schoner” worden. ... De Wereldgezondheidsorganisatie raadt normen aan die een factor 2 lager liggen dan de normen die nu gelden. Ik ben zeer blij dat het college dit onderschrijft en ik hoop dat dit ook in beleid vertaald wordt. ... een positief effect zal hebben. Hierbij wil ik ook wijzen aan het belang van de	Verminderen geluidhinder.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			vermindering van de geluidshinder; ook (verkeers)lawaai heeft nadelige effecten op de gezondheid. ... Zware bouwmachines, bemalingspompen, aggregaten etc. zijn nu vaak nog veel vervuilerder dan nodig. Ook deze machines zijn te verkrijgen met een roetfilter of kunnen elektrisch. De gemeente moet bij het aanbesteden van bouwprojecten kiezen voor de minst vervuilende aanbieder. Ook bij omvangrijke particuliere bouwprojecten moet de gemeente aandringen op de minst vervuilende variant.	
095	30-03-2013	Paul Fels	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
096	31-03-2013	Jeske Decock, Utrecht	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> ... en het gebruik van de auto af te remmen. => zeker met het toekomstige stationsgebied...kan er aub voor voldoende fietsrekken worden gezorgd, bij het station, en in de stad.	Voldoende fietsparkeerplaatsen.
097	31-03-2013	Esther Verhoef, Lopik	<i>Toevoeging op standaardreactie MD</i> Milieudefensie heeft mij laten weten dat u binnenkort het ontwerpprogramma <i>Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015</i> bespreekt, waarin maatregelen worden voorgesteld om de lucht in Utrecht gezonder te maken. Hoewel ik niet meer in Utrecht woon, vind ik gezonde lucht in Utrecht heel belangrijk. Ik kom meerdere keren per week in de stad en heb er familie en vrienden wonen. Verder vind ik gezonde lucht überhaupt wezenlijk, voor ieder mens en dier. Ik ben dan ook heel blij met het feit dat het verbeteren van de luchtkwaliteit een van uw speerpunten is. Maatregelen om de luchtverontreiniging terug te brengen zijn helaas hard	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			nodig. Gelukkig onderschrijft u deze maatregelen en zet u, naar ik heb begrepen, in op bronmaatregelen om het openbaar vervoer en het fietsgebruik te stimuleren en het gebruik van de auto af te remmen. Graag voeg ik daar deze inspraakreactie op het genoemde ontwerpprogramma aan toe. Voor wat de hierna genoemde feiten betreft, baseer ik me op informatie van Milieudefensie. ... , doordat er minder luchtverontreiniging en geluidshinder is, maar ook doordat de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte toenemen. Uiteindelijk maakt dit Utrecht een nog aantrekkelijker stad. Schoon en goed openbaar vervoer, goede P&R-terreinen en een uitgebreid en veilig fietspadennetwerk zijn hierbij wel belangrijke voorwaarden. ... In Utrecht zorgt 5,7% van de personenauto's (Euro 3 diesel of ouder) voor bijna 25% bij aan de NO₂-uitstoot van personenauto's. Ik ben blij dat Utrecht dit grote probleem wil aanpakken en ondersteun de milieuzone voor personenauto's. Uiteindelijk zou zowel de zone als ook de criteria daarvoor moeten worden uitgebreid. Er zou een gefaseerd plan moeten komen dat telkens iets strenger wordt, zodra dat kan.	
098	31-03-2013	N. Compier	De luchtkwaliteit baart mij zorgen, temeer omdat wij wonen tegenover een megastal. De stank is hier vaak niet te harden. Daarbij maak ik mij ernstig zorgen over de uitstoot van fijn stof en ziekmakende bacteriën in de uitgereden mest. (e coliebacterie) Ook ben ik tegen het verhogen van de maximum snelheid op de A 2. Ik hoop van harte dat de luchtkwaliteit in de hele provincie goed in de gaten wordt gehouden en dat er maatregelen komen bij overschrijding van de normen.	Aanpak overlast door mest. Veelvuldig handhaven.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Veelvuldige controles zijn noodzaak.	
099	31-03-2013	Mac Veggelers	Ik ben blij dat de leefbaarheid nu serieus genomen wordt, want de lucht is van ons allemaal en niemand, ook de gemeente of de regering niet, heeft het recht om de gezondheid van burgers te verkwanselen voor wat voor belangen dan ook.	
100	01-04-2013	Joost Brinkman	Fantastisch dat Utrecht ambities toont op het gebied van schone lucht. Hiermee wil ik graag aangeven dat ik groot voorstander ben om Fiets en (schoon) OV te stimuleren en (vervuilende) auto's volledig te weren uit de stad. Zoals een mooi engels gezegde luidt: "If you design for cars and traffic, you get cars and traffic; if you design for people and living , you'll get people and living!" Vervuilde auto's de toegang verbieden; het taxi-park en binnenstedelijke distributie elektrificeren en de fietser optimaal bedienen passen goed in deze ambitie die ook het tourisme zeker ten goede zullen komen. Op naar Auto-vrij Utrecht in 2015! PS: als jullie dan toch goed bezig gaan, pas dan ook de voorrangsituatie bij kruising Groene Dijk/ Langerakbaan aan en geef de fietser voorrang... zoonlief vorige week op haar na aangereden...	Voorrang Groenedijk/ Langerakbaan aanpassen.
101	02-04-2013	Sophie Albers	Als moeder van twee kinderen met wie ik dagelijks op de fiets zit om de oudste naar school te brengen en van school te halen (van huis naar school is bijna een half uur fietsen), wil ik het maatregelenpakket luchtkwaliteit graag onderstrepen. Ik hoop van harte dat de gemeenteraad zich in haar besluitvorming laat leiden door belangen die over gezondheid en milieu gaan.	Gezondheid leidend.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
102	02-04-2013	Peter van Bekkum	Ik ben blij dat de gemeente een heldere beleidslijn uitzet ten aanzien van luchtkwaliteit. Ik ben het eens met het college dat de luchtkwaliteit snel veel beter moet en dat een combinatie van bronmaatregelen, volumemaatregelen en locatiespecifieke maatregelen genomen worden. Ik deel de zorg van het college dat het behalen van de Europese norm mogelijk niet voldoende is en ik ben daarom blij dat het college streeft naar <i>ten minste</i> het behalen van de Europese norm en in het programma ook de WHO-norm noemt. Ik zie dat het college haast probeert te maken en ik ben blij dat het college mijn gevoel voor urgentie deelt. Ik ben het van harte eens met maatregelen zoals het verbieden van vieze personenauto's in de milieuzone en het verschonen van het eigen wagenpark. Ik kan en wil niet alle goede maatregelen van het college hier herhalen. Ik wil een aantal suggesties doen om de effectiviteit van het beleid te vergroten en de kans te vergroten dat Utrecht de gestelde normen gaat halen. 1. Vergroten van het gebied van de milieuzone. Wat Amsterdam kan, moet Utrecht ook doen: een heel groot deel van de woongebieden binnen de ring van snelwegen opnemen in de milieuzone. 2. Uitbreiden van de werking van de milieuzone, zodanig dat naast vrachtwagens en oude personenauto's ook andere voertuigen onder de regeling komen te vallen. Ik denk daarbij met name aan bestelbusjes en bromfietsen. 3. Vergroten van de aantrekkelijkheid en bekendheid van het hoofdfietsnetwerk, door de routes zichtbaar een hogere kwaliteit te geven. Daarnaast door de routes te markeren, bijvoorbeeld met een eigen verkeersbord.	Milieuzone vergroten in omvang en qua voertuigen. Hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker en beter zichtbaar. Regionale snelfietsroutes aanleggen i.o.m. regio. Ontbrekende deel snelfietsroute langs A2 aanleggen.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
				4. De gemeente moet bijdragen aan de aanleg van regionale snelfietsroutes, bijvoorbeeld langs de A12 naar Woerden en Bunnik, langs de A27 naar Hilversum en Vianen, langs de A28 naar Zeist. In overleg met buurgemeenten, het BRU en de provincie moet een netwerk van snelfietsroutes met een bijzondere kwaliteit worden gerealiseerd. De routes moeten woonwijken in de ene stad rechtstreeks verbinden met bedrijventerreinen in de andere stad en aansluitingen bieden naar OV-knooppunten en clusters van scholen en opleidingsinstituten. De routes moeten met relatief hoge snelheid (25 km/u) en zonder vertraging bij kruispunten gebruikt kunnen worden door snelle fietsers op e-bikes, race- en ligfietsen. 5. Een bijzonder geval is de snelfietsroute langs de A2 naar Maarssen, die in Breukelen en Maarssen al is aangelegd. Er zijn dringend enkele ingrepen nodig op bedrijventerrein Lage Weide, zodat het ontbrekende stuk van de route tussen de Westkanaaldijk in Maarssen en de Douwe Egbertsfabriek in Lombok snel alsnog dezelfde kwaliteit krijgt als in Maarssen en Breukelen. Verder breng ik graag de maatregelbrief Luchtkwaliteit onder de aandacht van het college, die twee werkgroepen van GroenLinks afdeling Utrecht vorig jaar opstelden. U vindt de brief in de bijlage.
103	03-04-2013	Paulus van Gent	Mooie plannen! Doen!	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Bijkomend effect. Heb je al die autouitlaatuitstoot op de ruiten wel eens gezien! Nou die Amelisweerdellende nog oplossen. (Zit de Reigerkolonie, (vlak bij de snelweg), daar nog?!	
104	03-04-2013	Karen Lammerink	–autoverkeer in de stad ontmoedigen, ook delen buiten de binnenstad. Utrecht is zo compact dat auto's blijven komen. Overal betaald parkeren voor bezoekers. –trams uitbreiden –alleen 80 op snelwegen rondom utrecht, ook op de A27 –burgers met tuinen belasten op tuinafval. Dit hoeft niet worden afgevoerd, hiervan kan je verhoogde bedden maken volgens de permacultuur: zie Sepp Holzer, google, afbeeldingen, "verhoogde bedden" –burgers informeren over permacultuur. –SWU over laten schakelen naar tuinieren op basis van permacultuur, een kringloop systeem. –biomassa is te duur!	Autoverkeer stadsbreed ontmoedigen. Betaald parkeren stadsbreed. Trams uitbreiden. 80km/u op alle snelwegen. Tuinafvalbelasting. Permacultuur: communicatie naar burgers.
105	03-04-2013	Liesbeth van Seumeren, Utrecht	Hiermee wil ik reageren op uw nota voor gezonde lucht in Utrecht. Ik ben erg blij met de maatregelen die voorgesteld worden in deze nota, en onderschrijf ze. Ik hoop dat Utrecht een voorbeeld wordt, van een groene leefbare stad. Als bewoner van de Johan Wagenaarkade, die tot minder dan een jaar geleden een ramp van autolawaai en fijnstof was, kan ik alleen maar benadrukken hoe	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
			belangrijk het is om verdere maatregelen te nemen om fijnstof te beperken.	
106	03-04-2013	P.F.M. Buters, Leusden	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
107	04-04-2013	Rick Wolleswinkel	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
108	04-04-2013	W. van Vliet	Utrecht mooi, maar veel vuile lucht. Erg goed meer aandacht van de gemeente voor dit probleem!!	
109	04-04-2013	Frans de Jong	wat ik niet begrijp is dat het speerpunt van het college is een schonere lucht in de stad en hiervoor dus eventueel individuele burgers door gedupeerd worden die hun auto moeten verkopen. Anderzijds wordt er wel een koopzondag ingevoerd die meer verkeer zal trekken, waardoor er weer extra aanvullende maatregelen nodig zijn die betrekking zullen hebben op de burgers. Meer overlast in de stad, , betaald parkeren voor bezoek, weg met de zondagsrust een vereenzaming van het winkelaanbod doordat kleine winkeliers niet meekunnen in deze trend van altijd zondags open zijn en als laatste ook nog eens vieze lucht toe. Anderzijds luisteren we wel naar een kleine groep burgers bij het realiseren van een windpark, maar bij de koopzondag heeft een ondernemerslobby tot een voor hun gewenst resultaat geleid. Helemaal voorbijgaand aan een referendum uit 2005 en de handtekeningen tegen de koopzondag die niet dezelfde mogelijkheden en tijd heeft gehad om handtekeningen te verzamelen. Daarnaast wordt er vooral gekeken naar hoe er schoner in de stad gereden kan worden en wordt er weinig gekeken naar hoe het verkeer geweerd kan worden. Te denken valt aan een hoog starttarief bij parkeren, coffeeshops aan de rand van de stad. Ik hoop dat het college daadwerkelijk de luchtkwaliteit als speerpunt ziet en	Verkeer weren door: Hoog starttarief parkeren. Coffeeshops aan de rand van de stad. Koopzondag afschaffen.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			terug naar de raad gaat om als eerste maatregel de koopzondag weer af te schaffen, zodat er niet nog extra maatregelen nodig zijn.	
110	04-04-2013	Yvonne van Rooij	Hierbij mijn reactie op het ontwerp programma Gezonde lucht voor Utrecht. Ik zie in het rapport dat u voornemens bent een links af verbod van de M.L. Kinglaan naar de Haydnlaan in te voeren. Hier is al vele malen door inwoners van Oog in Al en door Rond Uit Weg negatief op gereageerd omdat dit sluipverkeer door de wijk op zal gaan leveren. Waarom wordt er niet naar wijkbewoners geluisterd? Ik snap niet welk probleem u met dit links af verbod denkt te gaan oplossen. Wat gaat u doen aan het even grote aantal verkeersbewegingen vanaf de Majellaknoop over de Lessinglaan naar oprit 8 op de A2? Die is sinds de verplaatsing van de afslag 7 op de A2 naar het noorden gigantisch toegenomen. De luchtkwaliteit op de PHL-laan is daardoor flink achteruit gegaan. Wat gaat de gemeente daaraan doen? Ik zie daarover in het rapport niets geschreven. Dat snap ik niet. Ik zie dagelijks de rijen auto's op de Lessinglaan staan wachten voor het stoplicht Everard Meijsterlaan; wat uitstoot betreft geen goede zaak. Ik blijf het onbegrijpelijk vinden dat de gemeente deze situatie willens en wetens heeft gecreëerd. Voor de verplaatsing van afslag 7 was de Lessinglaan redelijk rustig, een gewone ontsluitingsweg voor de wijk Oog in Al. Waar eerst de auto's de kortste route namen naar de snelweg via de oude oprit 7 gaan dezelfde auto's nu via een woonwijk naar oprit 8. Dus uw uitspraak in het rapport dat de gemeente de gezondheid van de inwoners van Utrecht belangrijk vindt strookt niet met het toen genomen besluit. Ook toen is er geprotesteerd door wijkbewoners en Ronduit Weg en gewezen op de consequenties van deze keuze. Maar het moest en zou gebeuren met de grote toename van	Linksafverbod Martin Luther Kinglaan niet uitvoeren.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			verkeersbewegingen op de PHL laan tot gevolg. Dus uw goede voornemens voor het verbeteren van de luchtkwaliteit komt voor de PHL laan te laat. Door de keuzes die gemaakt zijn is hier de luchtkwaliteit alleen maar verslechterd.	
111	07-04-2013	Adeline Riesselmann, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
112	08-04-2013	Tineke Hoopman, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
113	08-04-2013	Rob Tulleken, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
114	09-04-2013	Michiel Kuik, Utrecht	<i>Identiek aan standaardreactie MD</i>	
115	09-04-2013	Saskia Idzerda, Utrecht	Ik ben blij met de voorgestelde maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit is het soort beleid waarvoor ik op Groen Links heb gestemd. Ik heb een gezin met 3 kinderen. Uit milieuoverwegingen hebben wij geen auto en dragen dus niet of nauwelijks bij aan de luchtvervuiling door auto's. In plaats daarvan verplaatsen we ons op de fiets door de stad. Dagelijks steek ik bijvoorbeeld de Kardinaal de Jongweg over. Het is wel zuur als ik dan als fietser bij het stoplicht sta te wachten in de uitlaatgassen van de auto's. Gelukkig krijgen de fietsers sinds kort vaker groen bij deze oversteek; hopelijk gaat de maximumsnelheid op deze weg ook nog omlaag naar 50 km per uur. Het is ook heel goed dat oude, vervuilende auto's worden aangepakt. Een paar jaar geleden las ik al dat in Duitse steden oude auto's verboden zijn. En dat als gevolg daarvan juist deze oude auto's in Nederland worden verkocht, omdat ze	50km per uur op Kardinaal De Jongweg.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			hier wel de steden in mogen. Dat is toch om woest van te worden! Hiervoor zouden in heel Europa strenge regels moeten komen, maar zolang die er niet zijn moeten we in elk geval ook uit Utrecht zulke vervuilende auto's weren. Ik hoop van harte dat we snel resultaten zullen zien en ervaren van de maatregelen tegen luchtvervuiling.	
116	09-04-2013	G. Schmeits	In het ontwerpprogramma 'Gezonde lucht voor Utrecht' wordt niet uitgelegd waarom Utrecht voor de Europese normen voor luchtkwaliteit kiest (en niet voor strengere normen). Kunt u in het definitieve programma toevoegen: (1) welk gezondheidsrisico de inwoners van Utrecht lopen op het moment dat aan de Europese normen is voldaan? (2) waarom u het gerechtvaardigd vindt om de inwoners van Utrecht aan dit risico bloot te stellen? Hoe maakt u precies de afweging tussen gezondheidsschade en mobiliteit?	Nader toelichten waarom gemeente niet voor strengere normen dan EU kiest en toelichting op afweging tussen gezondheid en mobiliteit.
117	09-04-2013	Pierre Buvelot	Ik reageer op de voorgestelde milieuzone voor particuliere auto's voor de binnenstad, waar ik zelf woon. Ofschoon ik de maatregel op zichzelf genomen toejuich, vraag ik mij af of het in de binnenstad verschil gaat maken voor wat betreft de daadwerkelijke uitstoot van fijnstof en stikstofverbindingen. In mijn particuliere geval werkt hij bovendien zeer onredelijk uit. Zelf ben ik in het bezit van een benzine Volvo 240 uit 1990, die op grond van zijn leeftijd niet meer bij mijn woning mag komen. De benzinemotor heeft een gereguleerde uitstoot en kathalysator, zodat de vraag is of de auto niet ook technisch voldoet aan de gestelde EURO 0 eis. Dit heb ik overigens kort laten testen bij de garage, geen problemen. De maatregel biedt helaas geen uitzondering voor auto's die technisch gezien aan de uitstooteisen voldoen. Uit de algemene gegevens op de webiste van utrecht.nl begrijp ik overigens dat het	Milieuzone goed maar in bepaalde gevallen onredelijk. Parkeervergunning buiten zone voor getroffen bewoners zone. Aandacht voor schade door geluidshinder.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			ook voornamelijk oude diesels zijn disproportionele fijnstofuitstoot veroorzaken in de binnenstad. Mocht mijn auto niet voldoen aan de uitstootemissies, en in het positieve geval geen uitzondering op de maatregel vormen, dan is het volgende van belang. Mijn auto wordt in Nederland minimaal aangewend (< 1500 km.) en voornamelijk voor vakanties ingezet. Ik belast de binnenstad dan ook niet of nauwelijks. Graag zou ik dan ook zien dat mijn auto (als er geen uitzondering voor auto's wordt gemaakt die technisch aan de eisen voldoen) net buiten de milieuzone een parkeervergunning krijgt, ik woon namelijk aan de rand van de zone. In dat geval kan ik gewoon naar mijn auto lopen en hem blijven gebruiken. Vergoeding bij vervanging van mijn auto staat wat mij betreft niet in verhouding tot de ingreep in het gebruik van mijn eigen vervoermiddel en de nodige aanschafkosten van een nieuwere auto, die ik ook weinig zal benutten, resultaat voor wat betreft uitstoot van fijnstof en overige is dus nul. Samengevat werkt de voorgestelde maatregel wat mij betreft sterk disproportioneel uit, zonder een daadwerkelijk effectieve reductie van de uitstoot. Nog een laatste noot, naast fijnstof en andere uitstoot zijn ook andere milieuzaken van belang, ik woon in de binnenstad aan een weliswaar matige intensief bereden straat. Het gebruik van deze straat gaat helaas gepaard met het nodige autolawaai (sportuitlaten, geluidsinstallaties en dergelijke, hard gas geven). Het zou fijn zijn als de gemeente zich zou beseffen wat een schade aan de gezondheid wordt toegebracht door geluidshinder die samenhangt met het gebruik van de auto, ook een vorm van milieuhinder die leidt tot gezondheidsbedreigende stress.	
118	09-04-2013	Boris Alers, regio	Dank voor initiatief, het lijkt mij een zeer goede (integrale) aanpak voor een groot huidig milieuprobleem in de stad Utrecht. Als bewoner van de	Maak gebruik van ervaringen andere

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat ³
		Utrecht	omliggende regiogemeenten wordt ik graag gestimuleerd om door middel van schone alternatieven de stad Utrecht te bereiken. Vanuit mijn eigen werk als milieuvergunningverlener wil ik u nog wijzen op het volgende: Op basis de Wet milieubeheer, Activiteitenbesluit zijn er door (met name gemeente Amsterdam en de DCMR) veel ervaringen opgedaan op het gebied van vervoersmanagement bij bedrijven op het gebied van handhaving en vergunning en stimulering door beleid. Wellicht ten overvloede, maar ik wilde u graag wijzen op deze schat van informatie. Indien u vragen hierover heeft kunt u mij mailen of bellen op [telefoonnummer verwijderd, red.]	overheden met vervoersmanagement.
119	09-04-2013	R.H. de Zeeuw	Hierbij mijn reactie op het hele verhaal van de luchtkwaliteit in en om Utrecht en met name het plan van de milieuzonering voor de Utrechtse binnenstad. Hele mooie plannen die volgens mij vooral door "Brussel" worden ingefluisterd en natuurlijk onderschreven worden door onze heerlijke Linkse Gemeenteraad..... Gisteren werd er op een bijeenkomst waar ik was (tijdens een presentatie door iemand van de Gemeente Utrecht), gemeld dat Utrecht zelfs wel eens een boete zou kunnen krijgen of een bouwstop voor het stationsgebied als ze de luchtkwaliteit niet zouden verbeteren. Mijn eerste reactie daarop was natuurlijk; nou èn? Zouden ze zich daar bijvoorbeeld in België (om Antwerpen en Luik maar eens te noemen) of in Frankrijk (Parijs, Lyon, Marseille etc.), Spanje (Barcelona) etc. druk om maken? Wij moeten volgens mij weer eens voorop lopen en zo nodig het "braafste jongetje van de klas" zijn! Sterker nog; de gemeente Utrecht heeft volgens uw site in samenwerking met een aantal andere gemeenten aan het Rijk gevraagd om strengere milieuregels als dat er door "Brussel" worden gevraagd..... Ik wil niet als "zeurende ondernemer" over komen, maar ik (en volgens mij met mij nog een aantal Utrechtse ondernemers) lopen tegen een groot probleem aan! Waar maak ik me nu druk over denk u dan? Welnu; Het geval wil dat wij o.a. de vaste cateraar zijn van de Domtoren in Utrecht en huisleverancier (o.a.	Investering voor vervangen bestelvoertuigen erg hoog ook met subsidie.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			voor lunches en hapjes) van een heel aantal bedrijven, stichtingen en gemeentelijke afdelingen in de binnenstad van Utrecht. Als de plannen door gaan zoals ze er nu liggen kan dit niet meer en is dit het eind van mijn bedrijf! Ik heb drie bestelauto's waarvan een Mercedes Sprinter (juni 1997), een Mercedes Vito (januari 2005) en een Renault Master met laadklep (januari 2000). Buiten het feit dat ik, in tegenstelling tot voorheen, niet meer dan twee ontheffingen krijg voor het oprijden en laden/lossen op het Damplein mogen wij (als de plannen door gaan), vanaf augustus van dit jaar met twee auto's de stad niet meer in! Zowel de Mercedes Sprinter als de Renault Master voldoen dan namelijk niet meer aan de normen en worden dan uit de stad geweerd. Nu kunt u zich natuurlijk de vraag stellen waarom deze auto's (nog) niet vervangen zijn. Het antwoord daarop is als volgt; Zowel de Mercedes Sprinter als de Renault Master worden veel gebruikt voor de catering in de Domtoren en de verzorging van feesten, bijeenkomsten e.d. in en om Utrecht. Dit betekent dat deze auto's een paar keer per week worden geladen, dan een paar kilometer naar de betreffende locatie rijden, vervolgens de hele dag stil staan en dan weer een paar kilometer terug naar ons bedrijf. De Mercedes Sprinter heeft zo bijvoorbeeld in de afgelopen 15,5 jaar niet meer dan 60.000 km gereden! Deze auto's zijn voor ons dus nog lang niet versleten (wij zijn er erg zuinig op) en nog steeds zeer bruikbaar. De tweede reden is dat er, gezien de huidige economische situatie, domweg geen geld beschikbaar is voor vervanging van deze beide auto's. Subsidie of geen subsidie, de investering voor het vervangen van deze beide auto's beloopt in totaal toch vlug zo'n € 75.000,00. Wat nu te doen?	
120	10-04-2013	Elise te Woerd, Bunnik	Ik ben inwoner van Bunnik en ondervind vaak longklachten door de slechte lucht hier, o.a. veroorzaakt door het verkeer op de snelwegen rondom. Daarom ben ik zeer blij met het feit dat het Utrechtse college schone lucht als	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			speerpunt in haar beleid heeft. Daar zullen wij hier ook zeker de positieve gevolgen van ondervinden. Ga zo door, Utrechts college, en dank voor de inspanningen.	
121	10-04-2013	F. de Wolff	De stukken behorend bij het Ontwerp-Uitvoeringsprogramma heb ik globaal bestudeerd. Wat ik niet heb aangetroffen is een conversietabel van milieuklassen zoals die op de kentekens staat geprint en de EUR1 t/m EUR6 klassen. Ik rijd zakelijk een gerestaureerde Volvo 240 Estate van het laatste bouwjaar 1993 (en in 1994 op kenteken gezet). Deze auto is van fabriekswege voorzien van een dubbel motormanagement systeem voor Eur95 brandstof (bezine) en LPG. Verder heeft deze auto een katalysator met lambda sonde. Op het kenteken staat milieucode U9. Auto's in milieuklasse U9 mochten tot en met 2010 nieuw worden verkocht in Nederland. In welke EUR? klasse valt deze auto? De bewering dat retrofit LPG installaties in oldtimers niet schoner zijn is niet van toepassing op auto's met een dubbel motormanagement. Ik heb een akoestisch adviesbureau en woon buiten de geplande milieuzone. Deze Volvo is de ideale auto voor dit beroep. Daarnaast moet ik bijna wekelijks met deze auto het centrum van Utrecht in voor het maken van opnames voor Concertzender (in Vredenburg/Leeuwenbergh en de Zaterdagmiddagmuziek in de Domkerk). Ik maak bezwaar tegen de voorgenomen systematiek om voertuigen uitsluitend op jaartal (bouwjaar) te toetsen of ze al dan niet de milieuzone in mogen. Ik maak ook bezwaar als de consequentie is dat auto's met milieucode U9 de milieuzone niet in mogen.	Niet alleen toetsen op bouwjaar. Milieucode U9 toestaan in de zone.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Mijn Volvo is 'for life' gerestaureerd, wordt goed onderhouden (dus niet afgejakkerd) en is getaxeerd conform art. 7:960 BW. Inruil voor een schonere wagen is een 'gepasseerd station' en is economisch niet haalbaar en niet verantwoord. Aanschaf van schone voertuigen kan gestimuleerd worden in het kader van 'natuurlijk verloop'. Dit kan niet worden afgedwongen. Graag ontvang ik een conversietabel van milieucodes c.q. klassen.	
122	09-04-2013 en 10-04-2013	Rein van Zwam, Utrecht	<i>1^e reactie (gericht aan Natuur en Milieufederatie en doorgestuurd aan gemeente)</i> Het weren van oude auto's lijkt in eerste instantie 'n goed idee. Het idee is echter niet onderbouwd met voldoende onderzoek Het is bv best mogelijk dat oude auto's maar voor bv 1 % de lucht in Utrecht vervuilen. 'n Bromfiets is 6 x vervuilender dan 'n auto met katalysator (volgens onderzoek van centrum voor schone technologie). Het aantal bromfietsen in Utrecht neemt steeds meer toe. De vervuiling door bromfietsen neemt ook steeds meer toe. daar komt bij dat bromfietsen zich tussen fietsers en langs trottoirs bewegen daarmee de lucht verzieken voor mensen die zich op 'n schone manier verplaatsen. Zelf heb ik 'n auto die 16 jaar oud is. de auto is voorzien van 'n katalysator en wordt ieder jaar gekeurd en goed onderhouden. De auto wordt door mij ongeveer 1 à 2 x per maand gebruikt om goederen bij klanten af te leveren. Ik heb namelijk 'n klein bedrijfje genaamd [website adres verwijderd, red.] en heb 'n 20-tal winkels door heel Nederland als klant. Het bezoek aan de klanten is doorgaans beperkt tot 1 bezoek per jaar. Verder heb ik 'n OV-jaarkaart en doe al mijn bezoeken door heel Nederland per trein	Ontheffing voor oude auto's met emissierapport. Fietsenstallingen uitbreiden. Veilig fiets kunnen stallen. BTW op fietsen afschaffen. Bus duurder maken. Brommers keuren.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			waarna ik 'n OV-fiets op het station huur. Ik vind dat ik en mijn bedrijfje al onredelijk zwaar belast zijn door de Wegenbelasting. Ik rijdt minder dan 5000 km per jaar betaal echter € 53 per maand aan wegenbelasting. De wegenbelasting zou in de bezineprijs verdisconteerd moeten zijn. Dat zou zeker invloed kunnen hebben op het aantal km dat mensen rijden. Door te verbieden dat ik in 2015 met mijn auto nog in de binnenstad zou mogen komen zou ik bijzonder zwaar gedupeerd worden (ik woon namelijk in de binnenstad en mijn bedrijfje [website adres verwijderd, red.] bevindt zich ook in de binnenstad). Het gebruik van 'n fiets door jongelui die nu nog met de bromfiets en met de bus gaan (vaak allochtonen en studenten) zou men ook eens kunnen proberen te stimuleren. Bv door betere fietsenstallingsvoorzieningen op het station. Fietslessen aan allochtonen. Motivatie bij studenten om ipv naar de sportschool te gaan te gaan fietsen. Btw op fietsen afschaffen (landelijk). Prijskaartje bus verhogen. Zelf ben ik in de 45 jaar dat ik in Utrecht woon slechts 1 keer met de bus geweest. De fiets is sneller dan 'n auto en met regenkleding in je fietstas het gehele jaar door 'n prima vervoermiddel in de stad verder 'n goede remedie tegen allerlei moderne ziektes (obesitas etc). Kortom het plan om oude auto's aan te gaan pakken is volgens mij niet efficient om iets aan de luchtkwaliteit in Utrecht te doen. Verder worden alle auto's ieder jaar verplicht gekeurd op de kwaliteit van de uitlaatgassen. Bromfietsen worden (nog) niet gekeurd op uitlaatgasemissie.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Verder maken brommers veel meer herrie dan auto's. Voordat de wethouder zijn stokpaardje betreffende 'het verwijderen van de auto's' hoop ik dat hij mijn artikel ook te lezen krijgt. Zoudt u [Natuur en Milieufederatie, red.] het aan hem door kunnen sturen? ===== <i>2^e reactie:</i> Ik schrijf deze brief nog even op de valreep van de inspraakdeadline van 10 april niet alleen omdat het onderwerp me boeit maar ook omdat het voor mij persoonlijk verregaande consequenties kan hebben. Als alternatief voorstel wil ik u vragen om de oude auto's waarvan de eigenaars 'n milieurapport kunnen overleggen waaraan wordt aangetoond dat hun voertuig ook aan de strengere uitlaatgas-emissieregels voldoet (zoals die voor nieuwe of nieuwere auto's gelden), niet uit te sluiten van het voorgestelde rijverbod betreffende de binnenstad. 'n Eigenaar van bv 'n oldtimer zou dan kunnen overwegen om 'n katalysator in zijn uitlaatsysteem aan te brengen (van de kosten ben ik niet op de hoogte, dat zou best bv € 2000 kunnen zijn) maar iemand die aan zijn auto gehecht is en veel plezier aan zijn voertuig beleeft zal dat er graag voor over hebben. Nu ik toch aan het schrijven ben even iets anders want 'n positief effect kan hebben op de luchtkwaliteit : Het aantal voorzieningen betreffende het stallen van fietsen rond het station zal verder uitgebreid moeten worden. Dit om jongeren niet van de bus gebruik te doen laten maken maar om hen zichzelf te vervoeren middels het fietsen (ook	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			prima om volksvijand nr 1 namelijk obesitas te bestrijden maar dit is 'n ander verhaal) De u-stal met 'n stallingsbedrag van € 0,50 vind ik echt 'n uitkomst maar voor veel jongelui is zelfs dit bedrag nog te hoog. Er zijn ook heel veel werkeloze jongeren (en materiëel arme studerenden) in Utrecht zonder uitkering en die kunnen dit gewoon niet betalen. Ipv van het geplande megalomane bibliotheekproject bij het station zou men op die plek 'n parkeergarage voor fietsen neer kunnen zetten. 'n Ander punt is de parkeerveiligheid van de fietsen. Iemand met geen of weinig geld maar met 'n redelijk mooie fiets durft nu zijn of haar fiets bijna niet te stallen buiten de betaalde stallingen. Misschien kan er 'n project voor werkeloze jongeren opgezet worden om de fietsen goed te gaan bewaken zodat iemand die toch al nauwelijks materiële bezittingen heeft niet van 'n koude kermis hoeft thuis te komen. De jeugdwekloosheid is echt 'n ramp voor duizenden jongeren. het moet toch mogelijk zijn om vanuit Den Haag geld te krijgen voor 'n fietsbewakingsproject in onze stad. Enfin ik hou het ff kort. Hierbij mijn dank voor uw betrokkenheid bij het leefmilieu van de stad Utrecht en met name uw goede voornemens betreffende de luchtkwaliteit. Alle auto's maar gelijk allemaal afschaffen is op het moment geen redelijke optie en er zal voorlopig geschipperd moeten worden met de te nemen maatregelen.	

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			Om nogmaals "to the point" te komen Wil ik u vragen mijn verzoek om de oude auto's die 'n acceptabel milieurapport betreffende de uitlaatgasemissie kunnen overleggen niet uit te sluiten van het rijden in de binnenstand. Bij voorbaat dank!	
123	11-04-2013	Peter van der Wilt	Heel goed dat de gemeente Utrecht een goede luchtkwaliteit een hoge prioriteit geeft. Maar het mag allemaal wel wat vooruitstrevender. Het is al geruime tijd bekend dat niet zozeer NOx, maar vooral de kleinste fijnstofdeeltjes, zogenaamde verbrandingsaerosolen, de meeste gezondheidsschade aanrichten. Deze komen voor een groot deel van (diesel)auto's, maar ook houtkachels en open haarden mogen in een stedelijke omgeving zeker niet als bron van ongezond fijnstof worden vergeten! Ik zou heel graag zien dat de gemeente streeft naar een 'Clean Air act' zoals in Engeland, die het gebruik van houtverbrandende verwarmingstoestellen in de gebouwde omgeving verbiedt. De juridische mogelijkheid om gebruik van deze toestellen te verbieden na klachten van omwonenden zijn er allang, maar hier wordt door Nederlandse gemeenten nauwelijks gebruik van gemaakt. De gemeente Groningen heeft hier overigens meer ervaring mee en kan nuttige input leveren. De bijdrage van deze kleinschalige emissiebronnen aan slechte luchtkwaliteit op straatniveau wordt enorm onderschat als gevolg van de focus op NOx en grote (PM 10) fijnstofdeeltjes, voortkomend uit Europese wetgeving die, onvermijdelijk, jaren op de feiten achterloopt. Dus gemeente: maak veel meer werk van het terugdringen van de PM < 2,5 verbrandingsaerosolen-emissies! Daarmee zou de gemeente Utrecht duidelijk laten zien dat het haar ernst is met de ambitie te zorgen voor een gezonder leefklimaat voor haar inwoners, en niet	Het mag vooruitstrevender: verder gaan dan EU en Rijk. Meer inzet op terugdringen ultrafijnstof. Houtkachels verbieden.

No.	Datum	Naam, woonplaats	Inspraakreactie	Suggesties samengevat ³
			vooral gaat om het voldoen aan Europese normen om zo 'groei' mogelijk te blijven maken. Tenslotte doet de volgende zin uit de Inleiding van de nota mij pijn: "De minimale ambitie is de groei van de automobiliteit in ieder geval te halveren in 2030" Let op het woord groei. Over 17 jaar willen we de jaarlijkse toename (!) enigszins beperkt hebben? Dit moet haast wel een fout zijn, want 17 jaar groei met een paar procent per jaar, ook al zou die groei langzaam wat afnemen, zorgt alsnog voor een verdubbeling van de genoemde automobiliteit. En in ieder geval in de verste verte nooit in een afname. Ik hoop dat de gemeente ditmaal daadwerkelijk bereid is echt verder te gaan dan EU of Rijk vereist en de gezondheid van haar inwoners werkelijk voorop gaat stellen.	
124	11-04-2013	Mirjam van Drecht	Geen inhoudelijke reactie, maar gewoon een reactie omdat ik aan wil geven dat ik het HEEL BELANGRIJK vind dat Utrecht werkt aan de verbetering van de luchtkwaliteit! Ik hoop van harte dat we er met z'n allen in slagen om de Utrechtse lucht schoner te maken.	

Deel 3: Reacties organisaties, ondernemers, wijkraden, andere overheden, met samenvatting in trefwoorden

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
01	04-03-2013	Solgu	In het AD dd 2-3-2013 stond een artikel dat vuile auto's mogelijk niet meer in het centrum van Utrecht mogen komen. Het Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) kan zich vinden in dit voorstel. Voor mensen met Astma en COPD zal dit een geweldige maatregel zijn. Tegelijkertijd maken wij ons zorgen over de gevolgen van de kleine groep gehandicapten en ouderen met een auto en een gehandicaptenparkeerkaart die zich moeilijk of niet met het openbaarvervoer kunnen verplaatsen. Het Solgu zou graag zien dat deze groep dispensatie krijgt.	Ontheffing voor gehandicapten.
02	29-03-2013	Rijkswaterstaat	Met interesse hebben wij kennis genomen van het rapport 'Gezonde lucht voor Utrecht, Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015'. Wij stellen het op prijs dat het college van B&W van de gemeente Utrecht zich inzet voor schone lucht en gezonde mobiliteit. Wij steunen de doelstelling van de gemeente Utrecht om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Als NSL-partner beseffen wij de grote opgave waar de gemeente voor staat om de luchtkwaliteitsknelpunten voor 1 januari 2015 op te lossen. Rijkswaterstaat (RWS) wil graag als partner met de gemeente Utrecht meedenken om de luchtknelpunten op te lossen en de doorstroming van het verkeer in de regio Utrecht te garanderen. In het Ontwerp Uitvoeringsprogramma is echter één maatregel opgenomen die consequenties heeft voor de taak van RWS als wegbeheerder. Het gaat om de maatregel "dosering aan de rand van de stad". Het doel van deze maatregel is het realiseren van volumereductie van het verkeer. De doseerlocaties zijn de Biltsestraatweg, de Biltse Rading en de Koningsweg (in)direct langs de rijksweg A27 en de Waterlinieweg, de Europalaan en de Churchillaan langs de rijksweg A12	Doseren opnemen als beleidsvoornemen i.p.v. als besluit. Doseringsmaatregelen eerst nader onderzoeken. Afstemmen met regiopartners. Uitbreiden milieuzone in reserve nemen. Effecten doseren monitoren met kwaliteitsnet.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			en de Vleutenseweg langs de rijksweg A2. Alleen de invalsroute naar het centrum via het 24 Oktoberplein wordt ontzien. In juli 2013 wordt het Ontwerp Uitvoeringsprogramma ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. In deze inspraakreactie geven wij onze zienswijze en doen wij voorstellen voor het vast te stellen Ontwerp Uitvoeringsprogramma. Hieronder volgen puntsgewijs onze voorstellen. 1. RWS voorziet als wegbeheerder van rijkswegen, door bovengenoemde doseermaatregelen, een mogelijk grote terugslag van verkeer op het netwerk van de stad. De (nadelige) effecten kunnen groot zijn op het provinciale en rijksdeel van het netwerk om de stad Utrecht en op omliggende gemeenten, met ongewenste doorstromingsproblemen en verkeersonveilige situaties tot gevolg. Dit soort verkeerskundige effecten, maar ook de effecten op de luchtkwaliteit van de doseringsmaatregelen zijn nog niet door de gemeente onderzocht. Wij beseffen dat een periode van 3–4 maanden te kort is om de effecten van de doseermaatregelen op de luchtkwaliteit en het verkeer te onderzoeken, voordat een besluit wordt genomen. <i>Wij verzoeken om de maatregel "dosering aan de rand van de stad" niet op te nemen als besluit maar als beleidsvoornemen zodat, pas nadat bekend is wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit en de doorstroming, een definitief besluit wordt genomen.</i> 2. Zoals bij punt 1 gesteld, zijn de luchtkwaliteits- en verkeerskundige effecten van de doseringsmaatregelen niet onderzocht en daarmee niet bekend. Als bijlage bij het Ontwerp Uitvoeringsprogramma is het rapport "herprogrammering maatregelen luchtkwaliteit Utrecht" van RoyalHaskoning DHV en TNO gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de andere voorgestelde verkeerskundige maatregelen niet of nauwelijks effectief zijn en in een aantal gevallen zelfs negatieve neveneffecten hebben als gevolg van het verplaatsen van de verkeersdruk. Wij vragen ons af of	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			dit laatste ook niet voor de doseringsmaatregelen aan de rand van de stad geldt. Een netwerkbrede analyse naar de verdeling van de belangrijkste verkeersstromen over de hoofdroutes en de praktische uitwerking van de doseermaatregel naar plaats, tijd en uitvoering is van belang en nodig. Door recente ontwikkelingen is het nu technisch mogelijk een stadsbreed dynamisch model te bouwen, waarmee de netwerkeffecten van het verkeer op een meer betrouwbare wijze in beeld kunnen worden gebracht. <i>Wij stellen voor om het advies van RoyalHaskoning DHV en TNO over te nemen. Voordat een besluit wordt genomen over de maatregel "doseran aan de rand van de stad", eerst een samenhangend onderzoek uit te voeren naar de effecten van de doseer- en andere verkeerskundige maatregelen op de luchtkwaliteit, doorstroming en veiligheid. Dit onderzoek zou niet stadsbreed, maar regiobreed moeten zijn, als dit mogelijk is.</i> 3. Aangegeven wordt dat met de regiopartners afstemming plaats zal vinden over de wijze en planning van doseermaatregelen, om terugslag op de wegen van andere wegbeheerders zo veel mogelijk te voorkomen. RWS vindt dit goed om te horen. Het geheel voorkomen van terugslag of andere negatieve effecten wordt echter niet gegarandeerd. Er bestaat behoefte aan een plan van aanpak waarin de te doorlopen stappen in dit proces van het betrekken van regiopartners bij de totstandkoming van de doseermaatregelen worden weergegeven alsmede de ruimte die er is voor alternatieven of effectbeperkende maatregelen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocaties. Wij zijn van mening dat in dit plan van aanpak aandacht moet zijn voor de samenhang met het programma 'Beter Benutten' en de plannen voor de NRU. Het programma 'Beter Benutten' en de plannen voor de NRU staan immers meer doorstroming voor van het autoverkeer in en rond de stad Utrecht. Vanzelfsprekend zullen ook deze maatregelen op effectiviteit moeten worden onderzocht. Ons uitgangspunt is dat extra kosten die ontstaan bij andere	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			wegbeheerders ten gevolge van doseermaatregelen voor rekening komen van degene die de doseermaatregel treft. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement. <i>RWS wil de afstemming met regiopartners koppelen aan:</i> <i>a) Een helder plan van aanpak met de te doorlopen stappen, de te betrekken regionale partners en de samenhang met 'Beter Benutten' en de NRU. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement.</i> <i>b) Ruimte in het proces voor de inbreng van alternatieven of effectbeperkende maatregelen zoals extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocaties.</i> <i>c) Financiële verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer voor extra kosten die ontstaan bij andere wegbeheerders.</i> 4. Met de uitvoering van het generieke maatregelpakket, zonder de doseringsmaatregelen, blijken de overgebleven (bijna) knelpunten voor luchtkwaliteit vooral gelegen te zijn langs het gemeentelijk deel van de NRU en in het centrum (figuur 9a). Er liggen (met uitzondering van het gemeentelijk deel van de NRU) géén (bijna) knelpunten vlak bij de geplande doseermaatregelen langs de invalswegen van de A27, A12 en A2. Verder blijkt dat een alternatieve maatregel, het uitbreiden van de milieuzone tot de "stadsring", op wegen buiten de huidige milieuzone met relatief hoge concentraties (Amsterdamsestraatweg, Albastrosstraat, Kruisstraat, Vondellaan) ook een aanvullend effect kan opleveren. <i>Wij stellen voor om de maatregel "uitbreiden milieuzone tot de stadsring" in reserve te houden en mee te nemen in de discussie als alternatief voor de</i>	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			<i>doseringsmaatregelen.</i> 5. RoyalHaskoning DHV en TNO stellen in hun onderzoek voor om de verkeersstromen te monitoren door middel van een kwaliteitsnet waarmee real time informatie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van kruispunten kan worden verkregen. Zij merken op dat de uiteindelijke vorm van de meeste maatregelen nu moeilijk te voorspellen is. Daardoor kunnen de uiteindelijk te behalen effecten nog fluctueren en is monitoring nuttig. <i>Wij stellen voor om de verkeersstromen bij eventueel uitgevoerde doseringsmaatregelen te monitoren met een kwaliteitsnet.</i> Samenvattend doet RWS de volgende voorstellen: 1. De maatregel "dosering aan de rand van de stad" niet op te nemen als besluit maar als beleidsvoornemen zodat, pas nadat bekend is wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit en de doorstroming, een definitief besluit wordt genomen. 2. Voordat een besluit wordt genomen over de maatregel "doseren aan de rand van de stad", eerst een samenhangend onderzoek uit te voeren naar de effecten van de doseer –en andere verkeerskundige maatregelen op de luchtkwaliteit, doorstroming en veiligheid. Dit onderzoek zou niet stadsbreed, maar regiobreed moeten zijn, als dit mogelijk is. 3. Afstemming met de regiopartners organiseren aan de hand van een plan van aanpak waarin aandacht is voor de inbreng van alternatieven of effectbeperkende maatregelen zoals extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocaties, kostenconsequenties van doseermaatregelen (financiële verantwoordelijkheid initiatiefnemer) en de samenhang met 'Beter Benutten' en de NRU. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			verkeersmanagement. 4. Om de maatregel, "uitbreiden milieuzone tot de stadsring", in reserve te houden en mee te nemen in de discussie, als alternatief voor de doseringsmaatregelen. 5. Om de verkeersstromen bij eventueel uitgevoerde doseringsmaatregelen te monitoren met een kwaliteitsnet.	
03	08-04-2013	ANWB	De ANWB maakt graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het Ontwerp Uitvoeringsprogramma Schone Lucht. Hoofdpunt van onze reactie is dat wij u dringend verzoeken geen milieuzone in te voeren waarin personenvoertuigen diesel EURO 3 of ouder en benzine EURO 0 of ouder worden geweerd en voor deze auto's parkeervergunningen te blijven uitgeven voor bewoners. Wij vinden dergelijke ingrijpende maatregelen niet in verhouding staan met de te verwachten effecten. Uw algemene uitgangspunt: "aantrekkelijke en bereikbare stad", onderschrijven wij van harte, juist die combinatie is ook het uitgangspunt voor de ANWB bij de belangenbehartiging. Op basis van de informatie in het Uitvoeringsprogramma kunnen wij constateren dat alle locaties in Utrecht voldoen aan de norm voor wat betreft PM10. Voor de gezondheid is vooral PM10 van belang, zoals ook de GG&GD aangeeft. NO2 is weliswaar een indicator voor luchtkwaliteit maar dit heeft geen directe invloed op de volksgezondheid. Kennelijk is het bestaande beleid al zeer effectief geweest. Ten aanzien van de maatregelen merken wij het volgende op: - Wij vinden de volgende maatregelen goed: Inzet op een schoon OV. Uit het onderzoek van Haskoning blijkt de meeste winst	Geen milieuzone. Geen stop uitgifte parkeervergunningen. Inzet op OV en P&R. Maatregelen gefaseerd invoeren.

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			te halen uit schonere bussen. Wij vinden dat hier dan ook voluit op ingezet moet worden. Met de nieuwe concessie worden de bussen eind 2013 verbeterd naar EuroVI. Wij vinden het jammer dat niet nog verder gegaan is met inzet op zero emissie bussen. Wij stellen voor om halverwege de looptijd van de concessie alsnog in te zetten op zero emissie bussen. Alternatieven om zonder auto naar het centrum te komen kunnen zijn: P+R en fiets. Wij verwachten dat met de nieuwe inzet van de gemeente op het gebied van fietsparken en P+R locaties rond de stad, naast verbetering van de bereikbaarheid, ook veel winst te behalen is voor de luchtkwaliteit. Wij stellen voor om op een aantal P+R locaties, degene die goede fietsverbindingen hebben, ook fietsen beschikbaar te stellen en op deze locaties Park&Bikes te ontwikkelen. Inzet op een schoner wagenpark. De ANWB ziet veel perspectief in elektrisch rijden, inzet hiervoor juichen wij van harte toe. Zowel voor het eigen gemeentelijke wagenpark als voor deelauto's. Op strategische plekken moeten hiervoor laadpunten komen. – Waar wij niet mee kunnen instemmen: Het verbieden van oude auto's in een deel van de stad en het niet meer verstrekken van parkeervergunningen voor oude auto's. Wij twijfelen ernstig aan het effect voor Utrecht. Naar onze mening wordt het effect door u te hoog ingeschat, terwijl de maatschappelijke gevolgen en de invoerings- en handhavingskosten groot zijn. Het aantal kilometers dat gereden wordt met personenauto's in het Centrum is beperkt, zeker ten opzichte van de gebieden rondom het centrum en het aantal bus kilometers. Wij hebben geen goede onderbouwing gezien van de inschatting van het effect op basis van het aantal kilometers met oude auto's gerelateerd aan andere effecten. Onderzoeken in Duitsland hebben aangetoond dat verbetering van de luchtkwaliteit in de milieuzones, na een verbod op vuile auto's niet of nauwelijks meetbaar is.	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			Bovendien is de invoer van dergelijke auto's door rijksmaatregelen drastisch teruggelopen en is het rijden met dergelijke auto's minder aantrekkelijk geworden door wijzigingen in de motorrijtuigenbelasting. Het probleem, voor zover aanwezig, zal zich binnen afzienbare tijd oplossen, zonder dat er drastische en kostbare maatregelen nodig zijn. Eerder hebben wij al aangegeven tegen een verbod voor oude auto's te zijn in het centrum (de milieuzone). Wij vinden het onterecht en ook onrechtvaardig dat mensen die een auto hebben gekocht niet meer in een deel van ons land mogen rijden, vanwege de leeftijd/milieuklasse van de auto. Wij begrijpen dat de import van oude (vervuilende) dieselauto's uit Duitsland een doorn in het oog is bij het streven naar schone lucht, maar wij zijn van mening dat dit niet met lokale toegangsverboden voor delen van ons Nederlandse wagenpark opgelost moet worden. Dit dient op landelijk niveau geregeld te worden. Met name diegenen die een dergelijke auto hebben aangeschaft worden nu gedupeerd en gediscrimineerd. Deze auto's zijn goedgekeurd om op de Nederlandse wegen te mogen rijden. Bij de aanschaf van de auto was ook niet te voorzien dat overheden verboden zouden gaan invoeren op delen van het openbare wegennet. Dat zelfde geldt voor het niet meer verstrekken van parkeervergunningen voor dergelijke auto's. De huidige eigenaren van dergelijke auto's die woonachtig zijn in de voorgestelde milieuzone, worden dan ook gedwongen duizenden euro's kosten te maken voor een nieuwere auto, dan wel voortaan van autobezit af te zien. Op zich kunnen we wel instemmen met subsidies voor slopen van vervuilende auto's. Al denken wij dat de maatregel voor de gemeente zeer kostbaar zal zijn. U stelt dat de meerkosten voor een schonere auto tot een minimum beperkt worden met het subsidiebedrag. Als dat zo is zullen al veel eigenaren vrijwillig hun oude auto inleveren. - Gefaseerd invoeren van maatregelen Wij dringen er dan ook bij u op aan om nu nog geen besluit te nemen over het	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			invoeren van een verbod op oude auto's, maar eerst stevig in te zetten op schone bussen, bij voorkeur zero emissie en de effecten hiervan te monitoren. Ook vragen wij u om de effecten van de rijksmaatregelen met betrekking tot de oude auto's af te wachten en de invloed hiervan op het Utrechtse personenautopark. Door middel van goede monitoring is te bepalen of er andere verdergaande maatregelen, die zeer ingrijpend zijn voor de rechten en keuzevrijheid van burgers, nodig zijn.	
04	08-04-2013	BRU	Door middel van deze brief willen wij reageren op het ontwerp uitvoeringsprogramma Schone Lucht voor Utrecht dat door het college op 26 februari jl. is vastgesteld. Wij bespraken dit uitvoeringsprogramma reeds ambtelijk met de gemeente Utrecht en hebben het ook, in het bijzijn van de gemeente Utrecht, besproken in het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer & Vervoer d.d. 8 april 2013. De BRU-gemeenten delen de zorgen van Utrecht omtrent luchtkwaliteit. Niet voor niets is het BRU hard aan de slag om er voor te zorgen dat vanaf eind 2013 relatief zeer schone euro VI-norm bussen in de stad rijden in plaats van de huidige euro IV bussen. Deze maatregel is niet voor niets de meest effectieve maatregel uit het voorgenomen programma. BRU begrijpt dat de zorgen over luchtkwaliteit verplichtingen jegens de inwoners van de stad met zich mee brengen, maar ziet in het voorgenomen uitvoeringsprogramma een tweetal zaken staan die het regionale mobiliteit in gevaar kunnen brengen, namelijk de voorgenomen maatregelen om taxi's zonder euro 6-norm niet toe te laten op businfrastructuur en een aantal doseringsmaatregelen die genoemd staan onder Mobiliteitsmanagement. In deze inspraakreactie zal BRU de feitelijke bezwaren tegen deze maatregelen op een rij zetten. Wij gaan er van uit dat BRU en gemeente vervolgens met elkaar in gesprek gaan over de wijze waarop de maatregelen uiteindelijk geïmplementeerd worden.	Uitzondering maken voor Regiotaxi i.v.m. eerder gemaakte afspraken. Doseringsmaatregelen in regionaal verband bekijken ivm terugslag op randgemeenten. Dosering niet bedoeld voor OV, bezorgd over negatieve effecten, graag in gesprek. Maatregelen pas uitvoeren na gewogen oordeel van BRU en regiogemeenten.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			Regiotaxi In het Programma van Eisen van de aanbesteding van Regiotaxi Utrecht is Euro 5 als minimum eis opgenomen. Dit Programma van Eisen is op 14 januari 2013 vastgesteld door het DB BRU. Deze eisen zijn voor akkoord voorgelegd aan alle 9 gemeenten waaronder de gemeente Utrecht. Van alle gemeenten heeft BRU een getekende akkoord verklaring. Vervolgens heeft het DB het Bestek (inclusief Programma van Eisen) op 11 maart 2013 vastgesteld. Indien de gemeente Utrecht gedurende de looptijd van de overeenkomst (periode 2014–2020) hogere milieu eisen gaat stellen dan in het Programma van Eisen worden geëist, ontstaat een probleem. In het ontwerp uitvoeringsprogramma staan diverse stimuleringsmaatregelen voor schone (Euro 6–norm) taxi's die niet direct botsen met het bestek. Er staat echter ook een voornemen in om na 2015 een maatregel in inspraak te brengen die alleen nog euro 6–norm taxi's toelaat op businfrastructuur. Het mag duidelijk zijn dat deze voorgenomen maatregel niet in lijn is met het vastgestelde bestek voor de nieuwe concessie van Regiotaxi terwijl volgens ons alle partijen er wel veel belang bij hebben als de Regiotaxi, als onderdeel van het gehele CV–systeem, gebruik kan blijven maken van de businfrastructuur in de stad. De kosten die de vervoerder moet maken om gedurende de lopende concessie aan nieuwe eisen te voldoen, zal de vervoerder in rekening brengen bij de opdrachtgever. Deze kosten komen op basis van de overeengekomen afspraken met betrekking tot de financiering van Regiotaxi Utrecht vanaf 1 januari 2013 voor rekening van de negen BRU gemeenten. De kosten zullen niet alleen de gemeente Utrecht betreffen, maar ook de andere gemeenten, omdat de er vanuit alle gemeenten ritten worden gemaakt met een bestemming binnen de gemeente Utrecht. Om gedurende de looptijd van de nieuwe overeenkomst uit de lopende	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			aanbesteding van Regiotaxi Utrecht niet geconfronteerd te kunnen worden met extra kosten als gevolg van nieuwe milieueisen van de gemeente Utrecht, verzoekt BRU het college van de gemeente Utrecht om Regiotaxi Utrecht gedurende de looptijd van de nieuwe overeenkomst uit te zonderen van nieuwe milieu eisen, genomen door de gemeente Utrecht, die verder gaan dan de in het aanbestedingsbestek van de regiotaxi beschreven milieu eis. Mobiliteitsmanagement Zowel de gemeente Utrecht als BRU zetten zich in om het woon-werkverkeer om te buigen van auto naar openbaar vervoer en fiets, bijvoorbeeld door te investeren in betere OV- en fietsvoorzieningen of door samenwerking te zoeken met het bedrijfsleven om te komen tot minder autogebruik. Het college heeft bovenop deze bestaande initiatieven nu besloten om het verkeer van buiten de stad naar binnen te gaan ontmoedigen door dosering aan de rand van de stad, om volumereductie te realiseren. Voor de risicolocaties in de stad zijn met name dosering bij de Biltsestraatweg, Biltse Rading, Koningsweg en Amsterdamsestraatweg van belang. Tegen dit voornemen zijn een tweetal belangrijke bezwaren aan te voeren: 1. Doseringen op deze wegen leiden er toe dat het regionale verkeer wat over deze wegen naar de stad rijdt opstroopt. De opstoppen leiden er toe dat op de genoemde plekken autoverkeer al snel terugslaat naar de kernen De Bilt, Bunnik en Maarssen, met alle gevolgen voor mobiliteit en luchtkwaliteit. De verslechtering van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming in de kernen kan vormen aannemen die de gemeente Utrecht in de eigen stad juist wil proberen te voorkomen met de voorliggende maatregelen. BRU pleit er daarom voor de fysieke oplossingen voor de voorgenomen doseringen vanuit regionaal bereikbaarheidsperspectief te bekijken.	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			2. De voorgenomen doseringen zijn niet bedoeld voor het openbaar vervoer, inclusief Regiotaxi; dat moet onbelemmerd door kunnen stromen naar Utrecht om tussen de woonkernen in de regio en de werkkernen in de stad zo goed mogelijk openbaar vervoer aan te bieden. Echter, de situatie ter plekke bij de voorgenomen doseringen is zodanig dat BRU zich afvraagt hoe maatregelen voor autoverkeer kunnen worden vormgegeven zonder dat het openbaar vervoer daar hinder van ondervindt. Zeker als over een flinke lengte het autoverkeer bij de doseringen opstroopt, zie punt 1, zal veel extra vrije businfrastructuur noodzakelijk zijn om er voor te zorgen dat de CV-kwaliteit op het gewenste hoge niveau blijft. BRU is bezorgd over de langere reistijd voor CV-passagiers en de extra exploitatiekosten die de maatregelen in potentie met zich mee gaan brengen en wil graag weten hoe de gemeente Utrecht om wil gaan met deze negatieve effecten. Het mag duidelijk zijn dat de voorgenomen maatregelen een uitgebreide uitwerking behoeven voordat de regiogemeenten en BRU er een gewogen oordeel over kunnen geven. BRU hoopt daarom met de gemeente Utrecht aan de slag te gaan met de uitwerking opdat de regionale bereikbaarheid door de maatregelen niet ernstig geschaad wordt.	
05	08-04-2013	Fietsersbond	Naar aanleiding van uw verzoek van 26 februari geven wij onze zienswijze op het vastgestelde ontwerp Gezonde Lucht voor Utrecht: Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Wij gaan hierbij, achtereenvolgens in op de volgende punten: het ambitieniveau; het aanscherpen van de milieuzone in het centrum, het doseren van verkeer en het fietsen voor schone lucht – schone lucht voor fietsers. Ambitieniveau Als Fietsersbond staan we positief tegenover de maatregelen voor luchtkwaliteit. Wat ons betreft mag er nog best een schepje bovenop. De ambitie om de Europese normen als minimumnorm te hanteren kan wat ons betreft scherper. De	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			wens om een schonere lucht in de stad te hebben is fraai, we zien echter alleen maatregelen waarmee de lucht precies aan de normen gaat voldoen. De ambitie voor schonere lucht dan de normen lijkt niet vertaald in maatregelen om dat te realiseren. Aanscherpen milieuzone in het centrum Als ervaringsdeskundige durven we te beweren dat het voor bezitters van vervuilende auto's mogelijk is om de binnenstad te bereiken zonder een nieuwe auto aan te schaffen. Je kunt fietsen, een taxi nemen, een deelauto gebruiken of met de bus of de trein. De maatregel levert een duidelijke verbetering op van de luchtkwaliteit in de stad, de vervuilende auto's moeten wat ons betreft geweerd worden. Sterker nog: de maatregel moet worden uitgebreid met brom- en snorfietsen. Brommers en snorfietsen zijn fijnstofkanonnen. Pas in 2020 moeten ze aan de euro-5 norm voldoen die in 2009 al voor personenauto's van kracht is geworden. De euro-4 norm stelt geen eisen aan fijnstofuitstoot, waardoor er pas in 2020 eisen aan de fijnstofuitstoot van brommers komen. Brommers zouden daarom ook uit de milieuzone moeten worden geweerd. Gezien de scooterproblemen in Amsterdam zal men die maatregel daar ook graag in willen voeren. Indien de milieuzone voor scooters niet haalbaar is, is betaald parkeren van brommers en scooters in de binnenstad en rond het station is een uitstekende andere mogelijkheid om het gebruik ervan te verminderen. In elk geval moeten brommers (bij 50 km/uur wegen) en snorfietsen (30 km/uur wegen) zoveel mogelijk op de rijbaan rijden. Fietsroutes op eigen tracé moeten "fietspad –dus niet brommen of snorren" worden, te beginnen met de van Sijpesteijnkade. Dat verlost ons op de mooiste trajecten van de stinkende scooters. De scooters moeten verder omrijden, wat het gebruik van scooters ontmoedigt. Er zijn geautomatiseerde handhavingstechnieken beschikbaar. Tenslotte moeten de scooters bij verkeerslichten zich een paar meter achter de fietsers opstellen, zodat je niet tijdenlang in de uitlaatgassen staat te wachten.	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			Snorfietsen zijn technisch identiek aan brommers, maar worden "afgeknepen" om de snelheid te begrenzen. De uitstoot van snorfietsen is vuiler dan van bromfietsen, elektrische brommers voor pizzakoeriers zal niet helpen tegen de vuile uitstoot van de (vooral recreatief gebruikte) snorfietsen. Dosereren van verkeer Het doseren van verkeer de stad in is een prima maatregel, mits de plek waar de auto's moeten wachten dusdanig is gesitueerd dat er weinig mensen last hebben van de uitstoot op die plek. We wijzen daarnaast op de mogelijkheid om verkeer dat parkeergarages en -terreinen verlaat te doseren. De keren dat de stad zucht onder een "grid lock" komt dat meestal omdat de parkeerterreinen van de jaarbeurs in korte tijd leeglopen. Als dat verkeer gedoseerd op het wegennet wordt toegelaten wordt een grid lock voorkomen en is iedereen sneller thuis. Als verkeer gedoseerd de stad in wordt gelaten kunnen de cyclustijden van verkeerslichten (soms fors) korter. Fietzers kunnen prima tweemaal groen per cyclus krijgen zónder dat het autoverkeer vastloopt. Wij pleiten ervoor om, in samenhang met de doseermaatregel, de verkeerslichten nadrukkelijk fietsvriendelijk af te stellen. Fietsen voor schone lucht – schone lucht voor fietsers Wat we als fietsers belangrijk vinden is dat er niet alleen 'gestraft' wordt (auto's weren), maar ook beloond wordt. In het programma wordt terecht ingezet op meer fietsen, en er worden concrete projecten genoemd (top 5 en 10 fietsroutes, fietsparkeren in de binnenstad, stimuleren leenfietsen, fietsbrug naar Leidsche Rijn, herinrichting Noorderpark). Dat is goed en moet zeker gebeuren. Maar daarnaast willen we graag dat de gemeente oog houdt voor de huidige knelpunten, zoals het fietsenstallen bij het centraal station en in de binnenstad. Als fietsen léuk moet blijven moet u geen fietsen ruimen omdat ze buiten de rekken staan, maar juist zorgen voor voldoende veilige stallingen. Stallingen in het centrum, bij het centraal station, bij alle andere stations, in wijken, bij voorzieningen, bij evenementen, overal.	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			Er zijn irritaties voor fietsers die met vaak simpele oplossingen op korte termijn sterk zijn te verbeteren. Wij denken daarbij aan de afstelling verkeerslichten en het verbeteren van het comfort en onderhoudsniveau, inclusief vegen, van het hoofdfietsnetwerk. De paaltjes worden opgeruimd (fijn!), maar er worden nog steeds krappe bochten aangelegd en kuilen en plassen worden vaak pas na aanhoudend klagen opgeknapt. Dat kan veel beter en het kan dit jaar al duidelijk resultaat hebben. Fietsen voor schone lucht– schone lucht voor fietsers Fietsen is gezond, zowel voor de luchtkwaliteit als voor de fietser. Juist in deze tijd van weinig tijd en veel verplichtingen is een (half) uurtje gratis buitensporten per dag door te fietsen mooi meegenomen. Een fietser zorgt niet alleen voor gezonde lucht, maar heeft deze ook nodig. Slechte lucht is, gemeten in verlies aan levensdagen, gevaarlijker voor fietsers dan verkeersongevallen. Het fietsnet zoveel mogelijk scheiden van de autoroutes is daartegen een uitmuntende maatregel, je rijdt dan niet in de uitlaatgassen. Bovendien kom je minder verkeerslichten tegen. Afgelopen zomer is in co-creatie met gemeente , Fietsersbond, Kracht van Utrecht, Fietskoeriers en een aantal wijkraadsleden een doorfietsnet op de kaart ingetekend. Het verbaast ons hogelijk dat dit fietsnet nog steeds niet politiek is vastgesteld. Op diverse plekken in de stad waar werkzaamheden worden ietgevoerd bestaat het risico dat extra obstakels voor dit net worden opgeworpen, o.a. bij de "spoorse voorzieningen", de Knipstraatbrug, het Anne Frankplein en diverse routes binnen de singels. Bovendien is zowel de provincie als het BRU bezig met het formuleren van het fietsbeleid. Het doorfietsnetwerk zou daar als staand beleid van de gemeente ingebracht moeten worden, zodat de netten van BRU en provincie er goed op aansluiten. Als fietsen vlot en plezierig is nemen mensen makkelijker de fiets. We realiseren ons dat het lastig is om het nog voor 2015 aan te leggen, maar een alternatief	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			voor de Cartesiusweg (tussen Kanaleneiland en Overvecht) is hard nodig. Het kan autoverkeer op deze route verminderen doordat chauffeurs overstappen op de fiets.	
06	09-04-2013	Adviesgroep Schone Lucht en Gezondheid	Hiermee reageren wij op het Ontwerp-Uitvoeringsprogramma en bijlagen “Gezonde lucht voor Utrecht”. Bijlage “GG&GD advies bij ‘Gezonde Lucht voor Utrecht’: In onze ogen is het een goede ontwikkeling dat de GG&GD een plaats heeft gekregen in de discussie over luchtkwaliteit. Toch hebben wij nog wel kanttekeningen: In weerwil van de naam van de bijlage kunnen wij erin geen advies vinden. De laatste zin uit de bijlage luidt: <i>De enige manier om als gemeente nog meer invloed uit te oefenen op de luchtverontreiniging in de stad ligt waarschijnlijk in het nemen van maatregelen die het aantal auto's dat in de stad rijdt verminderen.</i> De GG&GD vertaalt dat echter niet naar een advies om verdergaande maatregelen te nemen. Daar-entegen meldt de GG&GD in de aan de geciteerde zin voorafgaande zin “<i>dit programma [lijkt] het uiterst haalbare alternatief</i>”. De GG&GD heeft blijkbaar een afweging gemaakt over haalbaarheid. Afwegingen echter zijn aan de politiek, niet aan een ambtelijke dienst. Uw college heeft zich in een brief gedateerd 4 oktober (kenmerk 12.086907) gedistantieerd van onze signalen over deze houding van de GG&GD in documenten en debatten. De rol van de GG&GD is onzes inziens het geven van informatie aan uw college en de raad, op basis waarvan deze organen een gewogen besluit over te nemen maatregelen kunnen nemen. Die informatie zou van diverse maatregelen moeten aangeven wat de opbrengst in termen van gezondheid, langer leven en langer leven in gezondheid is. Daarbij mag de GG&GD zich niet laten leiden door de	GG&GD rol is niet het afwegen van financiële of haalbaarheidsaspecten, dit is voorbehouden aan de politiek. Meetnet inkrimpen en wellicht op andere locaties gaan meten. Streven naar grotere volumereductie dan in programma wordt voorgesteld. Subsidies vervangen door korting op OV of aanschaf (electrische) fiets. Tram versneld realiseren. M eer P&R aan de randen. Doorfietsroutes.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			haalbaarheid van de maatregelen. Graag zien wij van de GG&GD voorstellen voor maatregelen die meer gezondheidswinst opleveren dan die uit het voorliggende maatregelenpakket. Wij zijn het niet eens met de uitspraak van de GG&GD dat de technologie van elektrische bussen nog niet ver genoeg is ontwikkeld om bussen met verbrandingsmotoren te kunnen vervangen, zonder grote investeringen. De GG&GD gaat hier het eigen terrein ver te buiten. Er zijn toch al diverse buslijnen, in binnen- en buitenland, onder elektrisch bedrijf? Ook hier weer is de afweging van investeringskosten (en betrouwbaar functioneren) tegen gezondheidswinst niet aan de GG&GD. Wij vragen u dan ook de taak en de taakopvatting van de GG&GD te richten op de gezondheidsaspecten van luchtvervuiling en op kwantificatie van die effecten, en overwegingen van financiële of andere haalbaarheid helder voor te leggen aan de politiek. Bijlage “Rapportage Luchtmeetnet Utrecht 2011”: Tot ons groot genoegen zagen wij dat de berekeningen en metingen nu goed overeenstemmen (Fig 4.5), na aanpassingen mede als gevolg van discussies in de raad. Nu metingen en berekeningen goed overeenkomen is er geen behoefte meer aan metingen én berekeningen; één van de twee kan vervallen. Omdat berekeningen veel goedkoper zijn ligt het voor de hand de metingen te beëindigen; of in ieder geval het meetnet in heroverweging te nemen. Daar al uit eerdere rapportages was gebleken dat de berekeningen op achtergrondlocaties door de metingen worden bevestigd, kunnen metingen op achtergrondlocaties zeker worden vervangen door berekeningen. Op straatlocaties was er aanvankelijk discussie, maar dankzij de aanwezigheid van metingen is die discussie nu	Fietsbrug ARK snel realiseren.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			beslecht. Het valt te overwegen om de meeste metingen op straatlocaties nu te verplaatsen naar andere locaties waar de berekeningen worden gewantrouwd. Vanwege de continuïteit is het wellicht aan te bevelen wel enkele bestaande meetreeksen voort te zetten; kies daarvoor dan straatlocaties die zwaar belast zijn en die samenvallen met toetspunten van het NSL. Ons voorstel is dan ook het meetnet in te krimpen, en alleen op plaatsen te gaan meten waar twijfel bestaat aan de berekende verkeersbijdrage, eventueel aangevuld met een voortzetting van de metingen op enkele van de bestaande straatlocaties, zorgvuldig geselecteerd. Hoofdrapport “Gezonde lucht voor Utrecht”: In de tabel op pagina 21 staan de voorgestelde maatregelen geordend naar kosteneffectiviteit. Daar-bij wordt het effect gemeten in reductie NO₂. Naar onze mening zou echter ook, om niet te zeggen alleen, gekeken moeten worden naar het effect op de gezondheid, waarbij het effect van roet ook moet worden betrokken. We zijn ons ervan bewust dat dat moeilijk is, aangezien de GG&GD de daartoe benodigde informatie niet heeft of geeft. Door de gezondheidswinst als baat van een maatregel te kwantificeren kunt u inhoud geven aan uw eigen uitspraak <i>“De GG&GD ziet het instellen van milieu-zones als een maatregel die niet alleen voor het halen van de Europese grenswaarden, maar ook voor de gezondheid veelbelovend is.”</i> (en meer van dergelijke verwijzingen naar gezondheid). Op pagina 29 schrijft u <i>“De GG&GD verwacht dat volumereductie een groot effect op de gezondheid heeft.”</i>. In het zogenoemde “GG&GD advies” hebben wij geen onderbouwing van deze uitspraak ge-vonden. De GG&GD beweert veeleer dat de Rijksoverheid de gemeente weinig mogelijkheden laat om daadwerkelijk iets aan verkeersgerelateerde gezondheidseffecten te doen. De uitspraak suggereert bovendien dat de GG&GD gezondheidseffecten wel heeft gekwantificeerd, maar	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			noch het GG&GD “advies” noch de inhoud van het hoofdrapport geven enige indicatie in die richting. Anders dan uw verwoording van het GG&GD standpunt op pagina 29, verwachten wij dat <i>alleen grote</i> volu-mereductie een groot effect op de gezondheid heeft. Wij vinden dan ook dat u naar een <i>grote</i> volumereductie moet streven; veel groter dan die die nu door het maatregelenpakket wordt bereikt. Ook treffen wij in het GG&GD “advies” geen onderbouwing aan van uw uitspraak op pagina 37 (die ook weer – naar ons vermoeden ten onrechte – suggereert dat de GG&GD effecten kwantitatief in kaart heeft gebracht): “<i>De GG&GD verwacht weinig gezondheidswinst van dit soort maatregelen.</i>”. Door (te voorziene) neveneffecten van verkeersmaatregelen lijkt het ons niet uitgesloten dat er juist gezondheids<i>verlies</i> optreedt. Onzes inziens is uw besluit de bedoelde verkeersmaatregelen niet te nemen dan ook verstandig. Wij maken bezwaar tegen een subsidieregeling voor de aanschaf van auto’s, zelfs al gaat het om de aanschaf van schonere auto’s. Door de aanschaf van auto’s te stimuleren werkt u niet aan volumereductie. Wij geven u ter overweging deze subsidieregeling te vervangen door (korting op) OV abonnementen en/of subsidiëring van de aanschaf van een of meer (elektrische) fietsen. Tenslotte brengen we nog een aantal mogelijke maatregelen onder uw aandacht die kunnen bijdragen aan een vermindering van de uitstoot door autoverkeer: • Een snelle realisatie van een oost-west tramverbinding Zeist-Uithof-Vaartsche	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			Rijn–Leidsche Rijn. • Meer P+R capaciteit aan de rand van de stad met goede aansluiting op frequent OV. • Doorfietsroutes en snelle realisatie van de fietsbrug over het Amsterdamrijnkanaal. • versnelling van een tweede spoorbrug Amsterdam–Rijnkanaal bij de koffiefabriek. Deze maatregelen zijn van het “worst” (“honing”) type, in tegenstelling tot vele van uw maatregelen, die in de “stok” (“azijn”) categorie vallen.	
07	09-04-2013	Corio	Wij hebben kennis genomen van het Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013 – 2015 “Gezonde lucht voor Utrecht”. Na een analyse van de voorgestelde maatregelen constateren we dat deze een fors – negatief effect hebben op de bereikbaarheid van de locaties van Hoog Catharijne B.V. in het centrum van Utrecht, waaronder Hoog Catharijne en de bijbehorende parkeergarages. Hoog Catharijne B.V. maakt met deze inspraakreactie dan ook bezwaar tegen dit Uitvoeringsprogramma. Indien noodzakelijk zullen we ook verder stappen ondernemen om de door u voorgenomen maatregelen van tafel te krijgen en daarmee onze bereikbaarheid zeker te stellen. Uitgangspunt voor ons daarbij is dat uw gemeente zich jegens ons in de verschillende Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten heeft geconformeerd aan een bepaalde visie met betrekking tot de autobereikbaarheid van het Stationsgebied. Tussen partijen is immers afgesproken dat de door ons geplande ontwikkeling en realisatie ondermeer zal plaatsvinden met inachtneming van “de Notitie Investeringsprogramma Autobereikbaarheid Stationsgebied” (bijlage 12) bij de BOO Deelgebied Vredenburg. Los hiervan heeft de gemeente zich jegens ons in meer algemene zin er contractueel toe verplicht om zich er maximaal voor in te	Maatregelen pakken onnodig slecht uit voor bereikbaarheid centrum en zijn niet voldoende gekwantificeerd of afgewogen. Effect op reistijden vermoedelijk aanzienlijk. Alternatieve pakketten met hetzelfde luchtkwaliteitseffect niet overwogen. Geen compensatie voor bereikbaarheid geboden.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			spannen dat de bereikbaarheid van het Stationsgebied, zowel tijdens de uitvoering van de herontwikkeling als daarna, optimaal is. Kern van onze inspraak is dat wij vinden dat de bereikbaarheid door de voorgestelde maatregelen te sterk en onnodig achteruit gaat. Daarbij missen wij sowieso aandacht voor het thema bereikbaarheid en daarmee voor de belangen van ons en het economisch functioneren van de binnenstad. Wij steunen de gemeente Utrecht in het streven te voldoen aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit maar vinden de gepresenteerde maatregelen een – onnodige – inbreuk op de bereikbaarheid van Hoog Catharijne. De doelstelling en noodzaak van het Ontwerp Uitvoeringsprogramma betwisten we dan ook niet. Wel verwachten wij hierbij een integrale aanpak, waarin naast het belang voor de luchtkwaliteit ook aandacht wordt besteed aan het belang van een goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de stad Utrecht. Deze integraliteit mist het Ontwerp Uitvoeringsprogramma. Op dit moment richt de afweging van het maatregelenpakket zich puur op het belang van de luchtkwaliteitsverbetering, waardoor wij van mening zijn dat de gekozen maatregelen onnodig veel kwaad doen aan de autobereikbaarheid van onze locaties en daarmee ook van de economische belangen van het centrum van Utrecht. Het Ontwerp Uitvoeringsprogramma omvat de volgende maatregel(pakketten): pakket personenauto's, waaronder milieuzone personenauto's; mobiliteitsmanagement, waaronder doseennaatregelen aan de rand van de stad; locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen, waaronder (niet) realiseren van groene golf maatregelen en knip Paardenveld. Onderstaand onze reactie op dit pakket en de daarbij door de gemeente gegeven onderbouwing. <i>Geen integrale afweging op luchtkwaliteit en bereikbaarheid, · analyse</i>	Advies is pakket volledig te overwegen en harde criteria voor de bereikbaarheid vast te stellen plus bereikbaarheid monitoren en periodiek bespreken. Compensatie bieden.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			<i>bereikbaarheidseffecten outbreekt</i>	
			De belofte uit het "Ambitie document Aantrekkelijk en Bereikbaar" om integraal aandacht te besteden aan bereikbaarheid en aantrekkelijkheid wordt niet ingelost. In plaats daarvan is er een programma opgesteld dat slechts gedreven is vanuit het belang van luchtkwaliteit. De maatregelen in het programma zijn gekozen op basis van kosten, implementatietijd en effect op de luchtkwaliteit. Een analyse van de maatregelen op bereikbaarheidseffecten, zoals de reistijden vanuit verschillende richtingen naar het centrum, ontbreekt. Bereikbaarheid is schijnbaar in het geheel geen issue geweest. Dit heeft geleid tot een eenzijdig pakket met vooral nadelige maatregelen voor de centrumbereikbaarheid. De kans om te zoeken naar een set maatregelen die én de luchtkwaliteit verbeteren én de bereikbaarheid verbeteren of minimaal in stand houden, is niet gegrepen.	
			<i>Niet verleiden maar ontmoedigen</i>	
			In tegenstelling tot de uitspraken uit het collegeakkoord en Ambitiedocument wordt de nagestreefde modal shift naar OV en fiets niet langer bereikt door te verleiden met betere OV- en fietsvoorzieningen, maar door de autobereikbaarheid te verslechteren. Ondanks eerdere uitspraken wordt gekozen voor het actief ontmoedigen van autoverkeer: met een milieuzone waarbij een deel van de bezoekers in het geheel niet meer met de auto kan komen, met doseermaatregelen die onder de kop "mobiliteitsmanagement" worden gepresenteerd en met een aantal verkeerskundige maatregelen die uiteindelijk leiden tot een langere autoreistijd vanuit de regio naar het Utrechtse centrum.	
			<i>Autobereikbaarheid gaat sterk achteruit</i>	
			Het effect van het aangescherpte programma op de (auto)bereikbaarheid is sterk negatief. In de onderbouwing van het programma ontbreekt zoals gezegd een analyse van de bereikbaarheidseffecten. Een globale eigen analyse leert dat voor	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			diverse hoofdrelaties vanuit de regio naar het Utrechtse centrum de reistijd per auto met wel 5 minuten toeneemt. Dat is een fors bereikbaarheidseffect. Bovendien wordt het succesvol vinden van een route naar de parkeergelegenheid in het stationsgebied een steeds grotere opgave. Het centrum is alleen nog vanaf de aansluiting Hooggelegen zonder omrijden of doseermaatregelen bereikbaar. Vanuit de andere windstreken wordt de autobereikbaarheid zodanig ontmoedigd dat een verlies van bezoekers onvermijdelijk is. Een dergelijk forse achteruitgang van de bereikbaarheid is voor ons niet acceptabel. In de onderbouwing van het programma krijgt de impact van de maatregelen op de bereikbaarheid ten onrechte nauwelijks aandacht. Zo is in het geheel niet gekeken naar de achteruitgang van reistijden per auto vanuit de verschillende windstreken naar de economische toplocaties in en rond het centrum. Alternatieve pakketten zijn niet overwogen. <i>Milieuzone voor personenauto's heeft grotere negatieve economische effecten dan gesteld</i> Het instellen van een milieuzone voor personenauto's is een forse maatregel die zijn precedent in Nederland niet kent. De effecten op de economie worden in de onderbouwing voor de vuist weg becijferd op 1% minder bezoekers. Dat is in deze economisch zware tijd een forse achteruitgang, zeker ten gevolge van slechts één maatregel. Over dit economische effect wordt veel te gemakkelijk heen gestapt. De analyse van de economische effecten beslaat slechts twee alinea's en concludeert dat het wel meevalt. Daarmee wordt volledig voorbij gegaan aan het forse belang van 1% meer of minder bezoekers voor exploitatie en ontwikkeling. Bovendien wordt het effect op de bezoekersaantallen volgens ons onderschat. De onduidelijkheid die van een milieuzone uitgaat, zal veel bezoekers die niet een zeer nieuwe auto hebben, reeds bij voorbaat doen uitwijken naar andere locaties. De conclusie uit de onderbouwing dat een belangrijk deel van deze bezoekers	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			gebruik zal maken van een P&R delen wij niet. Dit miskent dat bezoekers specifieke redenen hebben om soms voor de auto te kiezen. De huidige tariefstelling van parkeren stimuleert ook nu al het gebruik van transferia sterk. Een logisch alternatief lijkt ons om milieueisen te verbinden aan de uitgifte van parkeervergunningen. Bewoners rijden immers per persoon veel meer autokilometers binnen Utrecht, kunnen gericht worden geïnformeerd over de precieze werking van de milieuzone en worden gecompenseerd middels de voorgestelde subsidiemogelijkheden voor een nieuwe auto. <i>Locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen: gemiste kans voor bereikbaarheid</i> De verkeerskundige maatregelen dragen – zo tonen de achtergrondrapporten aan – niet of nauwelijks bij aan een betere luchtkwaliteit. Niettemin lijkt de gemeente vastbesloten de bereikbaarheid van het centrum te verslechteren. Slechts de relatie Hooggelegen – centrum wordt werkelijk ingericht op een vlotte reistijd. Op alle andere relaties wordt stapsgewijs de autobereikbaarheid verslechterd. Ook in eerdere reacties heeft Hoog Catharijne B.V. deze keuze al ter discussie gesteld. Volgens ons kan het centrum van Utrecht alleen goed functioneren als vanuit alle windstreken inprikkers beschikbaar zijn waarlangs het centrum vlot, betrouwbaar en duidelijk vindbaar bereikt kan worden. De argumentatie in het Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013–2015 voor het wel of niet toepassen van de locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen vinden we niet sterk, zeker in relatie tot de forse bereikbaarheidseffecten van een aantal van deze maatregelen. Belangrijker is dat juist dit type maatregelen de gelegenheid geven maatwerk te bieden en daarmee én bereikbaarheid én luchtkwaliteit te verbeteren. Die gelegenheid is niet benut, er is alleen gescoord op effect op de luchtkwaliteit en een aantal – twijfelachtige – overige argumenten. Evaluatie op bereikbaarheidseffect ontbreekt.	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			<i>Een korte toelichting.</i> De onderbouwing van de maatregelen is onderzocht door Royal Haskoning DHV en TNO. In hun rapportage worden sterke twijfels geuit bij effect en implementeerbaarheid van maatregelen. Deze worden desondanks zonder verdere toelichting of uitwerking opgenomen in het programma. <i>Een paar voorbeelden:</i> Met betrekking tot de aanpassing "kruispunt Paardenveld" constateren Royal Haskoning DHV en TNO: "De effecten tussen de autonome en maatregelvarianten zijn beperkt. In het dynamisch model sorteert de maatregel geen effect. In een eerdere micro-simulatie heeft de gemeente geconstateerd dat er wel een (positief) effect is. Daarom wordt niet uitgesloten is dat een positief effect haalbaar is. Wel zijn intensiteit en congestie lager dan eerder aangenomen. Door het realiseren van deze maatregel wordt wel voorkomen dat een verdere verkeersgroei mogelijk wordt gemaakt. Op die manier kan het als een no-regret maatregel worden beschouwd." Kortom, een uiterst onzeker effect waarbij de wens (van de gemeente?) om de maatregel toch te willen nemen de doorslag lijkt te geven. Dit terwijl de maatregel wel zonder twijfel het effect heeft dat verkeer uit de NO hoek tot 5 minuten langer onderweg is naar de parkeergarages in het stationsgebied. Zonder belangenafweging en overweging van alternatieven wordt hier de bereikbaarheid vanuit de NO hoek van de regio sterk verminderd, een gebied dat juist een koopkrachtig interessante doelgroep kent. Voor de maatregel op de Kardinaal de JW "verlaging snelheid groene golf" wordt in het rapport geconstateerd: "Er is een relevante afname van de intensiteiten (10%), zonder dat op andere locatie negatieve effecten op de luchtkwaliteit optreden. Het dynamisch model voorspelt ook in de nieuwe situatie een goede doorstroming. Door een iets hogere emissie zal het effect op de luchtkwaliteit	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			beperkt zijn. Deze maatregel wordt door de gemeente omarmd om andere redenen zoals verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Voor luchtkwaliteit kan deze maatregel als noregret maatregel worden beschouwd. Indien tevens doseren vanuit De Bilt op een goede wijze kan worden geïmplementeerd zullen de intensiteiten op deze locatie naar verwachting nog verder afnemen." Kortom, slechts een beperkt effect op luchtkwaliteit. Door de lagere snelheid moeten bezoekers uitwijken naar andere routes met reistijdverlies tot gevolg. De maatregel wordt door de gemeente "omarmd" om andere redenen. Over de flankerende maatregel om vanaf De Bilt te doseren wordt elders in het rapport opgemerkt dat de uitwerking "complex" is en verder niet meegenomen. De verkeerskundige effecten van de doseermaatregelen zijn alleen kwalitatief bekeken. Op voorhand lijken deze maatregelen echter te leiden tot lange wachtrijen (met de daarbij behorende extra hinder) en – forse – toename van reistijden. Bovendien is uit de consultatie van andere wegbeheerders de conclusie getrokken dat afwikkeling van problemen naar provinciale en rijkswegen voorkomen moet worden. Of dit effect inderdaad optreedt is echter niet onderzocht en een praktische uitwerking van de maatregelen ontbreekt. <i>Conclusie</i> Onze conclusie is dat het Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013–2015 onnodig slecht uitpakt voor de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht. Meest ernstig is dat de maatregelen belangrijke negatieve bereikbaarheidseffecten hebben zonder dat deze in het programma worden gekwantificeerd of afgewogen. De effecten op reistijden worden niet berekend. Alternatieve pakketten die hetzelfde doen voor de luchtkwaliteit en wél de bereikbaarheid helpen, zijn niet overwogen. Ook is er geen aandacht voor compensatiemaatregelen die de bereikbaarheid op peil houden.	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			Hoog Catharijne B.V. pleit ervoor het Uitvoeringsprogramma volledig te heroverwegen en daarbij van verschillende pakketten maatregelen de effecten op én luchtkwaliteit én bereikbaarheid vast te stellen. Vooral bij de keuze voor locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen is zo' n aanpak noodzakelijk. Naar onze overtuiging is nu immers geen sprake van een goede afweging van belangen. In plaats daarvan stellen wij voor: Harde criteria voor de bereikbaarheid van het centrum vast te stellen, in overleg met de belangrijkste economische en maatschappelijke partners van de gemeente. Daarbij horen minimaal eisen aan de reistijd, betrouwbaarheid, geloofwaardigheid en helderheid van de routes. De actuele bereikbaarheid monitoren en periodiek bespreken. Integrale plan- en programmavorming. met de belangrijkste partijen, waarbij het belang van bereikbaarheid volwaardig wordt meegewogen. Waar nodig moeten compenserende maatregelen genomen worden om de bereikbaarheidsambities te blijven realiseren. Wij zijn ervan overtuigd dat met een dergelijke aanpak een beter resultaat geboekt kan worden en maatregelen zoals doseren op invalswegen of de – bijgestelde – knip bij het Paardenveld van tafel kunnen ten gunste van een afgewogen pakket. Wij gaan daarover graag met u het gesprek aan.	
08	09-04-2013	Provincie Utrecht	Met interesse hebben wij kennis genomen van het rapport 'Gezonde lucht voor Utrecht, ontwerpuitvoeringsprogramma 2013-2015'. Wij stellen het op prijs dat het college van B&W van de gemeente Utrecht zich inzet voor schone lucht en gezonde mobiliteit. Wij steunen de doelstelling van de gemeente Utrecht om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Als NSL-partner beseffen wij de grote opgave waar de gemeente voor staat om de luchtkwaliteitsknelpunten voor 1 januari 2015 op te lossen. De provincie Utrecht	Graag samen knelpunten oplossen en doorstroming verbeteren. Doseringsmaatregelen niet opnemen als

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			wil graag als partner met de gemeente Utrecht meedenken om de luchtknelpunten op te lossen en de doorstroming van het verkeer in de regio Utrecht te garanderen. In het ontwerp-uitvoeringsprogramma is echter één maatregel opgenomen die directe consequenties heeft voor de taak van de provincie Utrecht als wegbeheerder. Het gaat om de maatregel 'dosering aan de rand van de stad'. Het doel van deze maatregel is het realiseren van volumereductie van het verkeer. De doseerlocaties zijn de Amsterdamsestraatweg en de Franciscusdreef bij de provinciale weg N230, de Biltsestraatweg en de Biltse Rading bij de provinciale weg N237, de Koningsweg bij de provinciale weg N411, de Waterlinieweg bij de provinciale weg N408, en de Europalaan, de Churchillaan en de Darwindreef. Alleen de invalroute naar het centrum via het 24 Oktoberplein wordt ontzien. In juli 2013 wordt het ontwerp-Uitvoeringsprogramma ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. In deze inspraakreactie geven wij onze zienswijze en doen wij voorstellen voor het vast te stellen uitvoeringsprogramma. Hieronder volgen puntsgewijs onze voorstellen. 1. De provincie Utrecht voorziet als wegbeheerder van provinciale wegen door bovengenoemde doseermaatregelen een terugslag van verkeer op het netwerk om de stad. De (nadelige) effecten kunnen groot zijn op het provinciale en rijksdeel van het netwerk om de stad Utrecht en op omliggende gemeenten, met ongewenste doorstromingsproblemen en verkeersonveilige situaties tot gevolg. Dit soort verkeerskundige effecten, maar ook de effecten op de luchtkwaliteit van de doseringsmaatregelen zijn nog niet ondezocht. Wij beseffen dat een periode van 3-4 maanden te kort is om de effecten van de doseermaatregelen op de luchtkwaliteit en het verkeer te kunnen onderzoeken, voordat een besluit wordt genomen.	besluit maar als beleidsvoornemen: eerst de effecten berekenen via regionaal effectenonderzoek. Ook economische effecten in beeld brengen van dosering. Kosten dosering voor de degene die doseermaatregelen treft. Kijk ook naar alternatieven. Effecten monitoren met kwaliteitsnet. Zone uitbreiden tot stadsring in reserve nemen.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			Wij verzoeken u om de maatregel 'dosering aan de rand van de stad' niet op te nemen als besluit maar als beleidsvoornemen, zodat pas nadat bekend is wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit en de doorstroming een definitief besluit wordt genomen. 2. Zoals bij punt 1 gesteld, zijn de luchtkwaliteits- en verkeerskundige effecten van de doseringsmaatregelen niet onderzocht en daarmee niet bekend. Als bijlage bij het Ontwerp-uitvoeringsprogramma is het rapport "herprogrammering maatregelen luchtkwaliteit Utrecht" van Royal Haskoning DHV en TNO gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat andere voorgestelde verkeerskundige maatregelen niet of nauwelijks effectief zijn en in een aantal gevallen zelfs negatieve neveneffecten hebben als gevolg van het verplaatsen van de verkeersdruk. Wij vragen ons af of dit laatste ook niet voor de doseringsmaatregelen aan de rand van de stad geldt. Een netwerkbrede analyse naar de verdeling van de belangrijkste verkeersstromen over de hoofdroutes is van belang en nodig. Door recente ontwikkelingen is het nu technisch mogelijk een stadsbreed dynamisch model te bouwen, waarmee de netwerkeffecten van het verkeer op een meer betrouwbare wijze in beeld kunnen worden gebracht. Daarnaast mist de provincie Utrecht inzicht in de economische gevolgen en vraagt de gemeente Utrecht dit middels een economische effectrapportage in beeld te brengen. Wij stellen voor om het advies van Royal Haskoning DHV en TNO over te nemen. Eerst eerst een samenhangend onderzoek uitvoeren naar de effecten van de doseer- en andere verkeerskundige maatregelen op luchtkwaliteit en doorstroming, vóórdat een besluit wordt genomen over de maatregel 'dosering aan de rand van de stad'. Dit onderzoek zou niet stadsbreed, maar regiobreed moeten zijn. 3. Aangegeven wordt dat met de regiopartners afstemming plaats zal vinden over	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			de wijze en planning van doseermaatregelen, om terugslag op de wegen van andere wegbeheerders zo veel mogelijk te voorkomen. De provincie Utrecht vindt dit goed om te horen. Het geheel voorkomen van terugslag of andere negatieve effecten wordt echter niet gegarandeerd. Ons uitgangspunt is dat extra kosten die ontstaan bij andere wegbeheerders ten gevolge van doseermaatregelen voor rekening komen van degene die de doseermaatregel treft. Er bestaat behoefte aan een plan van aanpak waarin de te doorlopen stappen in dit proces van het betrekken van regiopartners bij de totstandkoming van de doseermaatregelen worden weergegeven alsmede de ruimte die er is voor alternatieven of effectbeperkende maatregelen. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocaties. Wij zijn van mening dat in dit plan van aanpak aandacht moet zijn voor de samenhang met het programma 'Beter Benutten' en de plannen voor de NRU. Het programma 'Beter Benutten' en de plannen voor de NRU staan immers meer doorstroming voor van het autoverkeer in en rond de stad Utrecht. Vanzelfsprekend zullen ook deze maatregelen op effectiviteit moeten worden onderzocht. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement. Wij willen de afstemming met regiopartners koppelen aan: a) Een helder plan van aanpak met de te doorlopen stappen, de te betrekken regionale partners en de samenhang met 'Beter Benutten' en de NRU. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement. b) Ruimte in het proces voor de inbreng van alternatieven of effectbeperkende maatregelen zoals extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			doseerlocaties. c) Financiële verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer voor extra kosten die ontstaan bij andere wegbeheerders. 4. Met uitvoering van het generieke maatregelpakket zonder de doseringsmaatregel, blijken de overgebleven bijna knelpunten voor luchtkwaliteit vooral gelegen te zijn langs het gemeentelijke deel van de NRU en in het centrum (figuur 9a). Er liggen (met uitzondering van het gemeentelijke deel van de NRU) geen bijna knelpunten vlak bij de geplande doseermaatregelen langs de invalswegen van de N230, de N237, de N411 en de N408. Verder blijkt dat een alternatieve maatregel, het uitbreiden van de milieuzone tot de 'stadsring' op wegen buiten de huidige milieuzone met relatief hoge concentraties (Amsterdamsestraatweg, Albastrosstraat, Kruisstraat, Vondellaan) ook een aanvullend effect kan opleveren. Wij stellen voor om de maatregel "uitbreiden milieuzone tot de stadsring" in reserve te houden en mee te nemen in de discussie als alternatief voor de doseringsmaatregelen. 5. RoyalHaskoning DHV en TNO stellen in hun onderzoek voor om de verkeersstromen te monitoren door middel van een kwaliteitsnet waarmee real time informatie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van kruispunten kan worden verkregen. Zij merken op dat de uiteindelijke vorm van de meeste maatregelen nu moeilijk te voorspellen is. Daardoor kunnen de uiteindelijk te behalen effecten nog fluctueren en is monitoring nuttig. Wij stellen voor om de verkeersstromen bij eventueel uitgevoerde doseringsmaatregelen te monitoren met een kwaliteitsnet.	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			Samenvattend doen wij de volgende voorstellen: Wij bezoeken u de maatregel 'dosering aan de rand van de stad' niet op te nemen als besluit maar als beleidsvoornemen, zodat pas nadat bekend is wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit en de doorstroming een definitief besluit wordt genomen. Voordat een besluit genomen wordt over de maatregel 'dosering aan de rand van de stad', eerst een regiobreed en samenhangend onderzoek uitvoeren naar de effecten van de doseer- en andere verkeerskundige maatregelen op luchtkwaliteit, doorstroming, veiligheid en economie. Afstemming met de regiopartners organiseren aan de hand van een plan van aanpak waarin aandacht is voor inbreng van alternatieven of effectbeperkende maatregelen zoals extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocatie, kostenconsequenties van doseermaatregelen (financiële verantwoordelijkheid initiatiefnemer) en de samenhang met 'Beter Benutten' en de NRU. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement. Wij stellen voor om de maatregel "uitbreiden milieuzone tot de stadsring" in reserve te houden en mee te nemen in de discussie als alternatief voor de doseringsmaatregelen. Wij stellen voor om de verkeersstromen bij eventueel uitgevoerde doseringsmaatregelen te monitoren met een kwaliteitsnet.	
09	09-04-2013	Wijk C Comitee	Milieuzone personenwagens Een maatregel die binnenstadsbewoners het hardst kan raken is de voorgestelde	Op basis van eigen berekeningen advies om MZ personen alleen

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			milieuzone voor personenwagens. Het voorstel van de gemeente suggereert dat het effect van deze maatregel 1.01 µg/m³ NO₂ zou bedragen binnen de milieuzone. Dit maximale effect zou gehaald worden op een representatief knelpunt. De rapportages vertellen niet welk knelpunt dat dan zou zijn. Het wijk C-Komitee heeft het effect van de maatregel nagerekend voor 181 rekenpunten binnen de milieuzone. Daaruit blijkt dat het gemiddelde effect over al deze punten veel lager ligt. Dit komt oa omdat de lokale bijdrage van lichte mvt volgens de Rekentool (van de Monitoringstool van het NSL) op veel plaatsen zelf al onder 1 µg/m³ ligt. Het comité heeft daarnaast rekening gehouden met het aantal "te vuile" auto's dat daadwerkelijk volgens TNO over een bepaald wegvak rijdt. Hierbij dient te worden bedacht dat gemiddeld het aandeel van schone auto's in de Binnenstad hoger ligt dan in andere delen van de stad; zoals met name de Amsterdamsestraatweg en de Cartesiusweg. Rekening houdend met deze factoren komt het gemiddelde effect binnen de milieuzone uit op slechts 0.24 µg/m³. Het grootste effect wordt berekend voor de rekenpunten op de Catharijnesingel: 0.81 µg/m³. Voor een groot deel van de rekenpunten bedraagt het effect 0.1 µg/m³ of nog een stuk minder. Het effect van 1,01 microgram is ons inziens dus veel te hoog ingeschat door te rekenen met de wagenparksamenstelling van de "gem4locaties" in plaats van te rekenen met de wagenparksamenstelling dat nu al binnen de milieuzone wordt aangetroffen. Het Wijk C-Komitee heeft ook berekend wat het effect van de maatregel zou zijn wanneer alleen de Euro 0 t/m 3 diesel auto's uit de milieuzone zouden worden geweerd. Hier uit blijkt dat de vuile benzine auto's slechts 2% van het effect van de maatregel uitmaken. Zo daalt het effect op de Catharijnesingel van 0.81 naar 0.79 µg/m³. Op de meeste lokaties binnen de milieuzone is het effect verwaarloosbaar. De maatregel kost de gemeente vrij veel aan maatregelen ter handhaving en vergoedingen voor vervanging van auto's. En niet alleen aan de gemeente, ook de	voor diesels in te voeren en MZ bedrijfswagens uit te breiden naar Euro 4. Doseren aan de randen en parkeerplaatsen beperken. Verkeersaantrekkende bouwplannen kritisch bekijken. Meten achtergrondconcentraties is overbodig geworden, daarom op kritische plekken nieuwe meetpunten plaatsen.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			eigenaren (met name de Binnenstadsbewoners) moeten gezamenlijk een groot bedrag op tafel leggen. Bij het berekenen van de zgn kosten effectiviteit is hier in het geheel geen rekening mee gehouden. Gezien de geringe effecten van de maatregel en de hoge kosten is het Wijk C-Komitee geen voorzitter van de maatregel en mocht toch worden besloten tot invoering dan bepleiten wij om deze alleen voor de diesel auto's in te voeren. Daarmee wordt de groep "echte" oldtimers voor een belangrijk deel ontzien. Dat bespaart bovendien veel administratieve rompslomp aan het verlenen van ontheffingen. Het Wijk C-Komitee voorziet tenslotte nog problemen bij de invoering van deze maatregel , gelet op de juridische problemen. Milieuzone bedrijfswagens Eenzelfde berekening met correctie voor het Utrechtse wagenpark is door het comité uitgevoerd voor bedrijfswagens. Ook dan blijkt het effect het grootst te zijn op de Catharijnesingel; 0.60 µg/m³. Echter op veel plaatsen is ook hierdoor het effect 0.1 µg/m³ of nog veel lager. Berekend is ook dat als de maatregel zou worden uitgebreid tot Euro 4 voor diesels, dat het effect dan zou groot zou zijn als de huidige voorgestelde maatregel voor bedrijfswagens én personen auto's. Voor de invoering van deze maatregel zou de gemeente afhankelijk zijn van landelijke besluitvorming. Mocht deze uitblijven, dan zou het nog moeilijker te verteren zijn, als de maatregel voor personen auto's wel zou worden ingevoerd. Volume maatregelen Het Wijk C-Komitee is wel van mening dat aanvullende maatregelen ter	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			verbetering van de luchtkwaliteit hoogst noodzakelijk zijn, maar is van menig dat volume maatregelen veel effectiever zijn. Dit kan bereikt worden door het stadsinwaartse verkeer aan de rand van de stad te knijpen, het aantal parkeerplaatsen in de stad te beperken en verkeersaantrekkende bouwplannen kritisch te bekijken. Minder verkeer betekent tevens minder congestie. Daarmee snijdt het mes aan twee kanten. Meetnet Veel van de meetpunten met Palmes buisjes leveren nog maar weinig relevante informatie op. Met name die punten die gebruikt worden om achtergrondwaarden te meten, zijn overbodig geworden. Echter op de kritische punten in de stad zijn nieuwe meetpunten wel van belang. Deze zullen vooral nuttig zijn om de effecten van de nu en in de toekomst te nemen maatregelen te monitoren. De buisjes dienen wel op dezelfde plaats als de toetspunten te komen en wel zodanig dat voldaan wordt aan de EU richtlijn 2008/50/EG bijlage III, zoals bijv. op 50 cm afstand van een gevel.	
10	09-04-2013	Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht	Bijgaand stuur ik u de inspraakreactie van de Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht. Deze bestaat uit een aantal commentaren die zijn gepubliceerd op www.stopluchtverontreiniging.nl en een A3-tje met informatie uitgedeeld op de informatiebijeenkomst van de gemeente ("Utrechtse lucht"). Met betrekking tot de milieuzone wil de SSLU nog kwijt: – uit gegevens van het CBS blijkt dat Utrecht juist beschikt over een relatief nieuw en schoon wagenpark en dat het dus onjuist is te veronderstellen dat het Utrechtse wagenpark vuiler zou zijn dan het landelijke wagenpark. Overigens blijkt	Vervangen auto leidt tot meer gebruik hiervan. Duitse milieuzones hebben geen effect. Maatregelenpakket is onvoldoende om knelpunten op te lossen.

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			dat dat niet komt omdat er zoveel lease maatschappijen in Utrecht gevestigd zijn (waardoor kentekens in Utrechts zouden zijn geregistreerd die bij auto's horen die elders in het land rondrijden). Van de 70 lease maatschappijen zijn er maar 8 in de provincie Utrecht gevestigd. Als er in Utrecht auto's zouden zijn geregistreerd die elders rijden (meer dan omgekeerd), dan gaat het om een te verwaarlozen aantal. – er zijn geen betrouwbare onderzoeken waaruit blijkt dat het effect van het instellen van milieuzone voor personenwagens significant is. Dat wil zeggen een effect hebben dat niet binnen één à twee jaar teniet wordt gedaan door de autonome groei van het autoverkeer. Uit recent Nederlands onderzoek is komen vast te staan dat de instelling van de milieuzone voor vrachtwagens geen effect heeft gehad op de Weerdsingel en de Vleutenseweg. Uit recent Duits onderzoek blijkt dat de instelling van de milieuzone in München geen significant effect had. Zie mailbericht SSLU van 5 april 2013, welk hieronder is weergegeven. Onduidelijk is waarom de instelling van de milieuzone in München geen effect had. Mogelijk en waarschijnlijk is dat mensen die min of meer worden gedwongen veel geld uit te geven voor een nieuwe auto daar dan ook plezier van willen hebben en dus veel meer gaan autorijden dan ze in hun oude auto deden. Dit soort mogelijke niet beoogde gevolgen zouden zorgvuldig onderzocht moeten worden voordat een dergelijke ingrijpende maatregel wordt genomen. Geen aantoonbaar effect milieuzone in Munchen en vijf nederlandse steden Degelijke duitse studie, uitgevoerd door niet de minste instituten, komt tot de conclusie: "This analysis does not prove the effectiveness of Munich's low emission zone". Het probleem bij de beoordeling van de effectiviteit is dat men niet simpelweg de	Doseren en minder rijstroken om autoverkeer te beperken. Geen uitbreiding parkeerplaatsen. Slopen en vervangen van auto's is zeer milieuo-nvriendelijk.

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			concentratie voor en na de invoering kan vergelijken. De concentraties laten immers hoe dan ook van jaar of op jaar grote schommeling zien (o.m. door meteorologische omstandigheden). In deze studie werden concentraties binnen de milieuzone vergeleken met concentraties buiten de milieuzone in hetzelfde gebied en in dezelfde periode. http://www.eugt.org/tl_files/downloads_public/1_umweltzonen/pub_morfeld_et_al_zbl_2013.pdf Een ander degelijke studie, van vaderlandse bodem komt tot de conclusie: With the exception of one urban street where traffic flows were drastically reduced, the local traffic policies including LEZ were too modest to produce significant decreases in traffic-related air pollution concentrations. Boogaard, H.; Janssen, N.A.; Fischer, P.H.; Kos, G.P.A.; Weijers, E.P.; Cassee, F.R.; Zee, S.C. van der; Hartog, J.J. de; Meliefste, K.; Wang, M.; Brunekreef, B.; Hoek, G. <i>Impact of low emission zones and local traffic policies on ambient air pollution concentrations</i> (2012). http://igitur-archive.library.uu.nl/vet/2013-0315-200511/UUindex.html. De studie van Boogaard c.s. is niet op internet te raadplegen (copyright). De deelstudie mbt Utrecht kreeg ik in bezit van een bewoner van de Vleutenseweg die als proefpersoon aan het onderzoek had deelgenomen (ook verbetering van gezondheid werd onderzocht). Dat heb ik de raad eerder toegestuurd, ik stuur het nogmaals mee. In het Utrechtse deelonderzoek werden de concentraties op Vleutenseweg (vlak voor het begin van de milieuzone) en de Weerdsingel onderzocht. Opmerkelijk en verontrustend is dat de concentraties roet en NO2 op deze twee juist waren toegenomen ondanks (of dankzij?) de milieuzone. Zoals bekend wordt met name roet beschouwd als grote boosdoener. Opmerkelijk is dat er wél een grote verbetering bleek op te treden daar waar het verkeer drastisch werd beperkt (Stille Veerkade Den Haag).	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			– Een belangrijk argument tegen het instellen van de milieuzone is volgens de SSLU dat dat bepaald niet de manier is om mensen te winnen voor milieu en schone lucht. Het blijkt al erg moeilijk om begrip te krijgen voor een zeer bescheiden beperking van parkeerplaatsen, gaat de gemeente nu bovendien mensen dwingen om afstand te doen van een hun oudere auto en ze daardoor dwingen veel geld uit te geven voor een nieuwe, dan kan je helemaal wel vergeten ooit voldoende steun te krijgen voor maatregelen die werkelijk effectief zijn (namelijk het terugdringen van autokilometers). Gelet op het zeer bescheiden effect is de instelling van de milieuzone voor personenwagens en bestelwagens een buitengewoon ontactische maatregel met extreme maatschappelijke kosten. Een maatregel waarvan de handhaving zeer hoge kosten met zich mee zal brengen, wil die effectief zijn. Kortom, de maatregel wordt door de SSLU sterk wordt ontraden. In de stukken die ik mee stuur blijkt het standpunt van de SSLU dat het ontwerp- uitvoeringsprogramma volstrekt onvoldoende is en dat alleen voldoende effect valt te verwachten van het niet nog verder uitbreiden van parkeerplaatsen in het Stationsgebied, van een substantiële reductie van het autoverkeer dat elke ochtend de stad binnenkomt (met bestemming economische zone's) door op alle invalswegen het binnenkomend verkeer in de ochtenduren te doseren met verkeerslichten. De stukken die op www.stopluchtverontreiniging.nl staan, waarvan ik hierbij de links invoeg, maken onderdeel uit van deze inspraakreactie: “Gezonde lucht voor Utrecht”: veel geld, weinig wol Dure maatregelen verplaatsen de vervuiling Hoe de GG&GD zich heeft laten inpakken	

No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			De mythe van het bronbeleid Autoverkeer groeit in Utrecht met 10% per jaar TNO: Utrechts verkeer vervuult meer Lucht in Utrecht wordt niet gezonder Pakket maatregelen kost de burger handenvol geld, Utrechtse lucht blijft ongezond 1. Milieuzone voor personenauto's en bestelwagens Als de milieuzone wordt ingesteld, mogen er geen dieselwagens meer in die niet minstens voldoen aan EURO 4 en geen benzinewagens die niet minstens voldoen aan EURO 1. Op grond van cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek kan worden uitgerekend dat 14.966 Utrechtse personenwagens en 6.350 Utrechtse bestelwagens de milieuzone (binnenstad + stationsgebied) niet meer in mogen. Om de milieuzone in te mogen, zouden dus 21.316 Utrechtse personen- en bestelwagens vervangen moeten worden. De kosten daarvan zijn in totaal 138 miljoen euro. Dat gaat de gemeente niet vergoeden. Het effect van deze maatregel is door de gemeente berekend op 1,01 microgram/m³ NO₂ (alleen binnen de milieuzone!). Dat is heel erg weinig. Buiten de milieuzone wordt de lucht slechter, want auto's die de milieuzone niet in mogen, rijden er straks omheen. 2. Maatregelenpakket verplaatst luchtverontreiniging Het totale pakket maatregelen zou 2,19 microgram/m³ NO₂ opleveren (binnen de milieuzone!). In 2015 mag de norm van 40 microgram/m³ NO₂ niet meer worden overschreden. Overschrijdingen en bijna-overschrijdingen in 2015 zijn ook berekend voor veel wegen buiten de milieuzone:	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			Martin Luther Kinglaan Schweitzerdreef Amsterdamsestraatweg St. Josephlaan Kardinaal de Jongweg Rubenslaan Albatrosstraat Vleutenseweg Graadt van Roggenweg Waterlinieweg Marnixlaan Cartesiusweg 't Goylaan Venuslaan Europalaan–Zuid Meerndijk	
			Bij de overschrijdingswegen moeten ook worden gerekend de woonstraten die onder de rook liggen van de A27, de A12, de A2 en het Amsterdam–Rijnkanaal. De (geringe) verbetering van de lucht in de milieuzone gaat ten koste van de lucht daarbuiten: – De knip tussen de Oudenoord en de Weerdsingel verplaatst de luchtproblemen naar de Marnixlaan, St. Josephlaan, Cartesiusweg, Vleutenseweg en Amsterdamsestraatweg. Daar wordt de lucht dus nog viezer. – Oudere auto's die niet meer in en door de milieuzone mogen, gaan om de milieuzone heen rijden of gaan naar wijkwinkelcentra in plaats van naar het stadscentrum. 3. Maatregelenpakket is volstrekt onvoldoende Volgens het RIVM hebben berekeningen een onnauwkeurigheid van minimaal 23%. Om zeker te zijn dat in 2015 de norm wordt gehaald, moet je dus niet mikken op 40,5 of op 38 à 40,5 microgram/m³ NO₂ (wat de gemeente doet, zie p. 35), maar op een jaargemiddelde concentratie ruimschoots (23% = 9,2 microgram/m³) onder de norm. Ondanks alle vrome verhalen houdt de gemeente helemaal geen rekening met de onnauwkeurigheid van de berekeningen. De wind hoeft maar een beetje tegen te zitten, de economie een beetje aan te trekken en auto-emissies in 2015 een beetje verkeerd geschat en de lucht langs een groot aantal wegen voldoet niet aan	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			de norm. Het college beweert de EU-norm van 40 microgram/m³ te beschouwen als een minimale norm en daar in verband met gezondheidsdoelstellingen ruimschoots onder te blijven. Dat verhaal staat ook in het ontwerp (p. 5). Daar komt met dit maatregelenpakket niets van terecht. 4. Gemeente doet niets om extern verkeer te weren Volgens het ALU 2008 reden er toen elke dag 300.000 auto's de stad in en weer uit. Die zorgen voor de ochtend- en de avondspits. Dat zijn automobilisten uit de regio (of nog verder) die in Utrecht werken of om andere redenen een van de economische kerngebieden als bestemming hebben. Het beleid van de gemeente (nota <i>Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar</i>) is om de autobereikbaarheid van de economische kerngebieden te behouden en zelfs te verbeteren! Die 300.000 (2008) zullen er dus binnenkort 400.000 zijn en in 2020 zelfs 600.000. Volgens de nota <i>Regio in beweging</i> (p. 18) zal het autoverkeer van en naar het stationsgebied tussen 2010 en 2020 immers min of meer verdubbelen. Het college beweert de groei van het autoverkeer in 2030 te willen halveren (collegeprogram PvdA, D66, GroenLinks, p. 16): <i>“De minimale ambitie is de groei van de automobiliteit in ieder geval te halveren in 2030.”</i> De groei van het autoverkeer wordt echter niet gehalveerd, maar het college doet het autoverkeer in 2030 met 150% toenemen (zie <i>Regio in beweging</i>, p. 18). De megagroei van het autoverkeer is een direct gevolg van de keuze van dit college om de economische kerngebieden (waartoe ook de binnenstad en het stationsgebied worden gerekend) optimaal bereikbaar te houden voor het autoverkeer. De lucht in Utrecht wordt grotendeels verpest door het groeiende woon-werkverkeer uit de regio, niet door de Utrechters zelf. Tegen dat groeiende woon-	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			verkeer neemt het college geen maatregelen, tegen de Utrechtse autobezitter des te meer. Het geringe effect van het pakket maatregelen (2,19 microgram/m³ NO₂ binnen de milieuzone) wordt binnen een jaar volkomen tenietgedaan door de groei van het autoverkeer (uit de regio) van, naar en in het stationsgebied en de binnenstad. 5. Minder extern autoverkeer is de enige oplossing Niet het naar de sloop brengen en vervangen van duizenden auto's en bestelwagens is de oplossing, de oplossing is om de auto minder te gebruiken. Het slopen en vervangen van duizenden auto's en bestelwagens is zeer milieu-onvriendelijk. Minder autoverkeer in de stad bereik je in de eerste plaats door het verkeer te beperken dat elke dag de stad binnenstroomt. In plaats van invalswegen voortdurend uit te breiden met meer rijstroken, juist minder rijstroken voor binnenkomend verkeer! Verkeerslichten op alle invalswegen (om te beginnen de belangrijkste) langer op rood laten staan (doseerlichten). Beter stagnatie en vieze lucht op uitvoegstroken van snelwegen dan in de stad. Geen verdere uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en parkeerkeurvergunningen voor woon-werkverkeer. 6. Pakket maatregelen geen verbetering voor gezondheid Eén op de zes kinderen in Utrecht heeft last van astmatische aandoeningen. Voor kinderen die langs drukke wegen wonen, is de kans op astma 30% groter. In Utrecht hebben 5700 ouderen last van COPD, dat sterk in de hand wordt gewerkt door luchtverontreiniging. Volgens het RIVM (2005) gaan er in Nederland elk jaar circa 18.000 mensen vroegtijdig dood door blootstelling aan te hoge concentraties fijnstof. De GG&GD Utrecht berekende in 2008 dat er elk jaar 315 Utrechters voortijdig dood gaan. De	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			gemiddelde levensverkortung zou 10 jaar zijn. Die 315 Utrechters die vroegtijdig doodgaan, wonen vooral langs drukke stadswegen in Utrecht. De GG&GD spreekt van een drukke weg als daar meer dan 10.000 auto's per etmaal gebruik van maken. Dit college wil de Martin Luther Kinglaan, de Weg der Verenigde Naties en de Graadt van Roggenweg nog veel drukker maken ('fly-in'). Langs drukke stadswegen zijn de concentraties NO2 en fijnstof heel hoog en juist fijnstof dat door het autoverkeer in de lucht wordt gebracht, is zeer schadelijk voor de gezondheid. Langs die wegen moet je dus ook niet fietsen, lopen en buitenspelen. De extra schadelijkheid van verkeersgerelateerd fijnstof zit hem in ultrafijne roetdeeltjes, die veel kleiner zijn dan het PM10 of PM2,5 waarvoor de EU normen heeft opgesteld. Om het aantallen gevallen van astma, COPD en vroegtijdig overlijden door fijnstofblootstelling te doen afnemen, is het niet genoeg om aan de EU-normen voor fijnstof (2011) en NO2 (2015) te voldoen. Om het meest schadelijke (ultrafijne) fijnstof terug te dringen, is het noodzakelijk dat autoverkeer in de stad (vooral langs drukke wegen) drastisch wordt beperkt. Zolang de gemeente de autobereikbaarheid van de binnenstad, het stationsgebied en de andere 'economische kerngebieden' niet wil beperken, wordt het effect van elke maatregel ongedaan gemaakt door de groei van het autoverkeer. Kiezen om de autobereikbaarheid en de groei van het autoverkeer niet te beperken, is ervoor kiezen om astma en vroegtijdig overlijden door fijnstofblootstelling niet terug te dringen.	
11	10-04-2013	Wijkraad Noordwest	De wijkraad Noordwest heeft op 12 oktober 2012 een advies verzonden aan het college op de (eerdere versie) van 'Gezonde Lucht voor Utrecht'. De daarin vernoemde punten zijn grotendeels beantwoord in de 'Reactie op vragen en suggesties uit de raadpleging'. Een aantal punten wil de wijkraad nog eens onderstrepen, mede gelet op de avond voor wijkraden op 2 april j.l.	Milieuzone vergroten met eerste schil wijken rond binnenstad. Structureel minder

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			1. De wijkraad Noordwest (en ook onze nabuurwijkenraden Noordoost en West) adviseerden de milieuzonering niet te beperken tot de binnenstad. Noordwest dringt er op aan tenminste een begin te maken met het uitbreiden van de milieuzone tot en met de eerste schil van de omliggende wijken rond de binnenstad.. 2. Begin deze eeuw is met de vastgoedondernemers rond het station besloten het aantal parkeerplaatsen sterk uit te breiden..Gelet op de ernstige consequenties voor de luchtkwaliteit in het centrum en omliggende wijken, kan de wijkraad zich niet voorstellen dat de zeer langdurige contracten (t/m 2030) in beton gegoten blijven. De economische situatie is veranderd, het denken over werken op kantoor is veranderd en stadsbewoners hebben steeds minder een auto. De wijkraad roept het college op actief met de partijen in het Utrecht City Project te onderhandelen over structureel minder parkeerplaatsen. 3. De wijkraad adviseerde de vieste plekken in de wijk het eerst aan te pakken. Uiteraard staan wij bron – en volumemaatregelen ook voor. Dat betekent niet dat locatiespecifieke maatregelen minder van waarde zouden zijn, zoals uw antwoord suggereert. 4. De wijkraad vroeg aandacht voor gevoelige locaties naast drukke wegen. In dat kader adviseerden wij het college op korte termijn een fijnstofscherp te plaatsen tussen de nieuwe speeltuin/plaats direct gelegen aan de Marnixlaan. Het is goed dat de GG&GD werkt aan een kader voor gevoelige groepen waaraan ruimtelijke plannen zullen worden getoetst. Dat is niet goed genoeg voor bestaande situaties. De wijkraad meent dat bij bestaande ongewenste situaties concrete maatregelen dienen te worden genomen. 5. De wijkraad drong aan om zoveel mogelijk verkeer langs de NRU te leiden. Dit conform de studie Utrecht West. De vraag is nu wat het college gaat doen nu de minister haar (financiële) medewerking aan de ombouw van de NRU jaren	parkeerplaatsen binnenstad. Grootste luchtknelpunten als eerste aanpakken. Fijnstofscherp Marnixlaan plaatsen. Wat gaat college doen nu NRU uitgesteld wordt. Beroeps- en recreatiescheepvaart aanpakken.

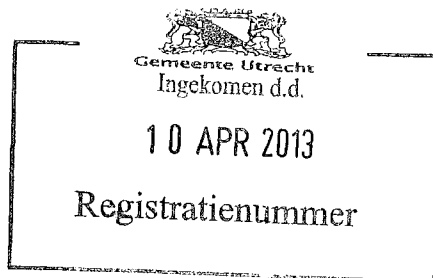
No.	Datum	Organisatie	Inspraakreactie	Suggesties samengevat
			heeft opgeschoven. Hoe rijmt dit met het verbeteren van de luchtkwaliteit? 6. De Wijkraad blijft hameren op maatregelen die de beroeps- en recreatiescheepvaart er toe dwingt over te gaan op schonere motoren. Wat is de beleidsruimte van de gemeente? Voorzover de bevoegdheid bij het Rijk ligt, dringt de wijkraad aan op overleg (bijvoorbeeld in G4 verband) met de betreffende ministeries om te komen te een schonere scheepvaart.	
12	10-04-2013	Wijkraad Noordoost	Wijkraad Noordoost heeft de volgende vragen en opmerkingen betreffende het concept "Gezonde Lucht voor Utrecht": – Ons eerdere advies om de snelheid op de Kardinaal de Jongweg terug te brengen tot 50km per uur is in dit concept reeds overgenomen. Dit verheugd ons omdat daarmee een door veel omwonenden gewenste snelheidsverlaging wordt ingevoerd; veiligheid neemt toe, intensiteiten nemen af, oversteekbaarheid neemt toe, luchtvervuiling wordt minder. Het is een eerste stap naar de lokale boulevard uit Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar waarmee onze wijk inderdaad aantrekkelijker wordt. – Geplande hoofdfietsroutes schampen slechts aan Noordoost, van bedrijventerrein Overvecht naar het centrum via de Troelstralaan , naar de Uithof via de Biltstraat. Station Overvecht is van geen enkele hoofdroute onderdeel en biedt kansen om vandaar uit met de fiets via NO naar centrum te gaan? De onder het Salvador Allendeplein geplande fietstunnel, waarvoor reeds VERDER- gelden zijn gereserveerd zien wij graag als onderdeel van een dergelijke fietsroute, waarmee veiligheid en afnemen van barrièrewerking van de Kardinaal de Jongweg een extra impuls krijgen. Richting Bilthoven en Zeist zijn zelfs geen onderdeel van een hoofdfiets route: auto laten staan en met elektrische fiets, via de snelfietsroute`s door NO?	Milieuzone vergroten met wijk NO. Blij met maatregelen Kardinaal de Jongweg. Suggesties verbeteren fietsroutes.

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			- Snelheidshandhaving (beboeten) op wegen die vooral buiten spits uitnodigen tot hardrijden, KdeJ-weg, Sartreweg, Talmalaan, Adelaarstraat levert geld, minder uitstoot/herrie en veiligheid op - Extra verkeer door extra koopzondagen is niet de in modellen gestopt, graag krijgen wij inzicht in hoeveel extra verkeer en daarmee gepaard gaande overlast dat in onze wijken oplevert - Door de toekomstige knip bij de Monicabrug blijven alleen de parkeergarages La Vie en Paardenveld bereikbaar. Toegang kan alleen via de Kardinaal de Jongweg/ Talmalaan/route Kaatstraat terwijl de toekomstige lokale boulevard(KdeJ) bedoeld is voor inter wijkverkeer en niet als aanvoerroute naar het centrum. Hoe zeker is dat deze route geen andere alternatieven kent om toch het centrum of stationsgebied binnen te komen? - "In gezonde lucht voor Utrecht" worden doseringsmaatregelen richting KdeJweg voorgesteld (Biltse Rading, Eykmanlaan en vanaf A28 Waterlinie/Sartreweg om een bijna knelpunt luchtkwaliteit op KdeJ-weg op te vangen. Hoe verhoudt zich dat tot de genoemde toegang parkeer garages? Welke de afstelling moet zijn is niet duidelijk, hoeveel moet de intensiteit naar beneden om knelpunten te vermijden? - Autobereikbaarheid van de economische kerngebieden blijft een uitgangspunt(oa 6000 nieuwe parkeerplaatsen centrum): • Is dit niet in tegenspraak met het doel van mobiliteitsmanagement: 2000 auto's uit de spits? • Moeten we niet ook voor deze gebieden streven naar verschuiving naar OV en fiets in combinatie met P+R?	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			- Herhaaldelijk verschijnen nieuwe inzichten in de media die- meestal- negatief uitpakken voor het halen van de normen voor luchtkwaliteit: • Auto`s blijken in de praktijk veel meer uit te stoten dan gemeten onder ideale omstandigheden op de testbanken van fabrikanten. Het laatste wordt in onze rekenmodellen gestopt. Wat betekent dit voor de berekende luchtkwaliteit? • In de nota "Regio in Beweging (p18) BRU valt te lezen dat het autoverkeer van en naar het stationsgebied zal verdubbelen tussen 2010 en 2020. Verdubbelen van reizigers naar een stationsgebied is prachtig als het tenminste OV reizigers betreft? Hoe verhoudt zich dat tot de ambitie (UAB) "halveren van het autoverkeer 2030" en betekend dat voor de luchtkwaliteit in Utrecht? - Noordoost ligt tegen het centrum aan, de milieuzone kan met onze wijk worden vergroot?	
13	10-04-2013	Stichting Kantorenpark Rijnsweerd	Namens de Stichting Kantorenpark Rijnsweerd, waarin de huurders via Ondernemerskring Rijnsweerd en de vastgoedeigenaren via de Vereniging van Eigenaren Kantorenpark Rijnsweerd zijn verenigd, reageren wij als volgt op het rapport "Gezonde lucht voor Utrecht, naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit" Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Wij beperken ons in onze reactie tot het onderdeel doseringsmaatregelen op de Biltse Rading en de Biltse Straatweg als onderdeel van het mobiliteitsmanagement. In het algemeen zal duidelijk zijn dat een optimale bereikbaarheid van het kantorenpark en de individuele gebouwen essentieel is voor de aantrekkelijkheid van het gebied en de en verhuurbaarheid van de gebouwen. Te meer daar het Kantorenpark Rijnsweerd thans (uitgaande van de behoeften van zakelijke gebruikers) op faciliteiten als parkeergelegenheid en OV-bereikbaarheid nog het	Kantorenpark moet optimaal bereikbaar blijven, ook na treffen doseringsmaatregelen. Stichting wil graag toelichting op effecten dosering en wil op de hoogte blijven van de afspraken met de regiopartners.

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			nodige te wensen overlaat. Daarnaast staat de forse verkeersdruk op en om de Uithof/Utrecht Science Park, die ook van invloed is op de bereikbaarheid van kantorenpark Rijnsweerd, reeds ter discussie via het U15 mobiliteitsproject 'Beter benutten'. Al met al reden voor ons om een voorgenomen beperking van de bereikbaarheid vanuit het omliggende gebied kritisch te benaderen. Per onderdeel van onderstaande paragraaf uit uw rapport hebben wij hieronder onze vragen en/of opmerkingen op hoofdlijnen verwoord. Volgens uw conclusies leiden genoemde doseringsmaatregelen tot: – een positief effect op de luchtkwaliteit door volumereductie van het verkeer; – een groot effect op de gezondheid (afgaande op de conclusies van GG&GD). Wij vragen ons af of dit voor doseringsmaatregelen in het algemeen, of in het bijzonder voor deze locaties geldt, of uitsluitend bij toepassing van deze maatregelen op alle invalswegen. Het eerste aspect kunnen wij ons goed voorstellen, het tweede punt is ons uit de stukken niet duidelijk geworden. Kunt u ons toelichten waarom de GG&GD van mening is dat het effect op de gezondheid groot is. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als automobilisten de doseringen op de koop toenemen en er alsnog "files" met geconcentreerde uitlaatgassen ontstaan? Zoals u in uw rapport aangeeft, wordt dit bereikt door: – Verkeer van buiten naar de binnenstad <u>te ontmoedigen</u>. Zoals reeds naar voren gebracht heeft het kantorenpark absoluut baat bij een goede bereikbaarheid. De term ontmoedigen is naar ons idee erg vaag en wellicht ongelukkig gekozen. Is spreiden geen betere optie, zoals dat reeds gebeurt? De doseringsmaatregelen op o.a. de Biltse Rading en Biltse Straatweg zouden nodig zijn voor: – compensatie van de risicolocaties in de stad, zoals benoemd in uw rapportage.	

No.	Datum	Organisatie	Inspiraakreactie	Suggesties samengevat
			Dit komt op ons over als het oplossen van een probleem in de binnenstad ten koste van de bereikbaarheid van locaties aan de rand van de stad. Het centrum heeft bereikbaarheid per OV als alternatief, het buitengebied, dus ook ons kantorenpark is doorgaans sterk afhankelijk van de autobereikbaarheid. Graag vernemen wij de wijze waarop u de doseringsmaatregelen op genoemde locaties denkt te nemen. Blijft de hoofdtoegang via A27/28 ongemoeid? Of wordt deze invalsweg na een gesprek met de wegbeheerder tevens toegevoegd? Tot slot blijkt uit het rapport dat: – Om te komen tot de daadwerkelijke reductie toepassing van doseringsmaatregelen op alle belangrijke toegangswegen behoeft. Wordt hierin een afweging gemaakt of kan het zo zijn dat het ene gebied meer hinder ondervindt van een doseringmaatregel dan een ander gebied? Hoe wordt een eventueel extra nadeel ten opzichte van andere gebieden gecompenseerd? Met betrekking tot de wijze waarop de doseringsmaatregelen worden uitgevoerd en de planning van die uitvoering wordt gesteld dat: – Nadere afspraken worden gemaakt met de Regiopartners. Wie zijn de bewuste Regiopartners in het licht van bovengenoemde locaties waar u contact mee heeft of overleg mee pleegt? Graag zouden wij als kantorenpark Rijnsweerd van eventuele afspraken op de hoogte worden gebracht. Mocht u naar aanleiding van het voorgaande nog een nadere toelichting wensen, dan vernemen wij dat graag.	


Hoofddirecteur

ons kenmerk HD/KD/mvdk/2013-024

contactpersoon Ing. J.A.G.W. Droogers

telefoon 0348 43 11 02

faxnummer 0348 48 18 29

mobiel 06 24 71 03 24

locatie A40

e-mail kdroogers@anwb.nl

Gemeente Utrecht
T.a.v. College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT



13.029933

mm

onderwerp Reactie Ontwerp Uitvoeringsprogramma Schone Lucht

datum 8 april 2013

Geacht college,

De ANWB maakt graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het Ontwerp Uitvoeringsprogramma Schone Lucht.

Hoofdpunt van onze reactie is dat wij u dringend verzoeken geen milieuzone in te voeren waarin personenvoertuigen diesel EURO 3 of ouder en benzine EURO 0 of ouder worden geweerd en voor deze auto's parkeervergunningen te blijven uitgeven voor bewoners. Wij vinden dergelijke ingrijpende maatregelen niet in verhouding staan met de te verwachten effecten.

Uw algemene uitgangspunt: "aantrekkelijke en bereikbare stad", onderschrijven wij van harte, juist die combinatie is ook het uitgangspunt voor de ANWB bij de belangenbehartiging.

Op basis van de informatie in het Uitvoeringsprogramma kunnen wij constateren dat alle locaties in Utrecht voldoen aan de norm voor wat betreft PM10. Voor de gezondheid is vooral PM10 van belang, zoals ook de GG&GD aangeeft. NO2 is weliswaar een indicator voor luchtkwaliteit maar dit heeft geen directe invloed op de volksgezondheid. Kennelijk is het bestaande beleid al zeer effectief geweest.

Ten aanzien van de maatregelen merken wij het volgende op:

– **Wij vinden de volgende maatregelen goed:**

Inzet op een schoon OV. Uit het onderzoek van Haskoning blijkt de meeste winst te halen uit schonere bussen. Wij vinden dat hier dan ook voluit op ingezet moet worden. Met de nieuwe concessie worden de bussen eind 2013 verbeterd naar EuroVI. Wij vinden het jammer dat niet nog verder gegaan is met inzet op zero emissie bussen. Wij stellen voor om halverwege de looptijd van de concessie alsnog in te zetten op zero emissie bussen.

Alternatieven om zonder auto naar het centrum te komen kunnen zijn: P+R en fiets. Wij verwachten dat met de nieuwe inzet van de gemeente op het gebied van fietsparken en P+R locaties rond de stad, naast verbetering van de bereikbaarheid, ook veel winst te behalen is voor de luchtkwaliteit. Wij stellen voor om op een aantal P+R locaties, degene die goede fietsverbindingen hebben, ook fietsen beschikbaar te stellen en op deze locaties Park&Bikes te ontwikkelen.

Inzet op een schoner wagenpark. De ANWB ziet veel perspectief in elektrisch rijden, inzet hiervoor juichen

wij van harte toe. Zowel voor het eigen gemeentelijke wagenpark als voor deelauto's. Op strategische plekken moeten hiervoor laadpunten komen.

– **Waar wij niet mee kunnen instemmen:**

Het verbieden van oude auto's in een deel van de stad en het niet meer verstrekken van parkeervergunningen voor oude auto's.

Wij twijfelen ernstig aan het effect voor Utrecht. Naar onze mening wordt het effect door u te hoog ingeschat, terwijl de maatschappelijke gevolgen en de invoerings- en handhavingskosten groot zijn. Het aantal kilometers dat gereden wordt met personenauto's in het Centrum is beperkt, zeker ten opzichte van de gebieden rondom het centrum en het aantal bus kilometers. Wij hebben geen goede onderbouwing gezien van de inschatting van het effect op basis van het aantal kilometers met oude auto's gerelateerd aan andere effecten. Onderzoeken in Duitsland hebben aangetoond dat verbetering van de luchtkwaliteit in de milieuzones, na een verbod op vuile auto's niet of nauwelijks meetbaar is. Bovendien is de invoer van dergelijke auto's door rijksmaatregelen drastisch teruggedrukt en is het rijden met dergelijke auto's minder aantrekkelijk geworden door wijzigingen in de motorrijtuigenbelasting. Het probleem, voor zover aanwezig, zal zich binnen afzienbare tijd oplossen, zonder dat er drastische en kostbare maatregelen nodig zijn.

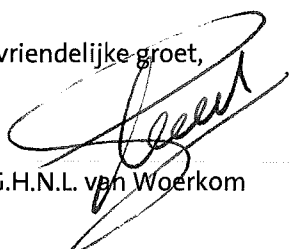
Eerder hebben wij al aangegeven tegen een verbod voor oude auto's te zijn in het centrum (de milieuzone). Wij vinden het onterecht en ook onrechtvaardig dat mensen die een auto hebben gekocht niet meer in een deel van ons land mogen rijden, vanwege de leeftijd/milieuklasse van de auto. Wij begrijpen dat de import van oude (vervuilende) dieselauto's uit Duitsland een doorn in het oog is bij het streven naar schone lucht, maar wij zijn van mening dat dit niet met lokale toegangsverboden voor delen van ons Nederlandse wagenpark opgelost moet worden. Dit dient op landelijk niveau geregeld te worden. Met name diegenen die een dergelijke auto hebben aangeschaft worden nu gedupeerd en gediscrimineerd. Deze auto's zijn goedgekeurd om op de Nederlandse wegen te mogen rijden. Bij de aanschaf van de auto was ook niet te voorzien dat overheden verboden zouden gaan invoeren op delen van het openbare wegennet. Dat zelfde geldt voor het niet meer verstrekken van parkeervergunningen voor dergelijke auto's. De huidige eigenaren van dergelijke auto's die woonachtig zijn in de voorgestelde milieuzone, worden dan ook gedwongen duizenden euro's kosten te maken voor een nieuwere auto, dan wel voortaan van autobezit af te zien.

Op zich kunnen we wel instemmen met subsidies voor slopen van vervuilende auto's. Al denken wij dat de maatregel voor de gemeente zeer kostbaar zal zijn. U stelt dat de meerkosten voor een schonere auto tot een minimum beperkt worden met het subsidiebedrag. Als dat zo is zullen al veel eigenaren vrijwillig hun oude auto inleveren.

– **Gefaseerd invoeren van maatregelen**

Wij dringen er dan ook bij u op aan om nu nog geen besluit te nemen over het invoeren van een verbod op oude auto's, maar eerst stevig in te zetten op schone bussen, bij voorkeur zero emissie en de effecten hiervan te monitoren. Ook vragen wij u om de effecten van de rijksmaatregelen met betrekking tot de oude auto's af te wachten en de invloed hiervan op het Utrechtse personenautopark. Door middel van goede monitoring is te bepalen of er andere verdergaande maatregelen, die zeer ingrijpend zijn voor de rechten en keuzevrijheid van burgers, nodig zijn.

Met vriendelijke groet,



mr. G.H.N.L. van Woerkom

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

Betreft: Ontwerp-Uitvoeringsprogramma en bijlagen “Gezonde lucht voor Utrecht”.

Utrecht, 9 april 2013

Geacht College,

Hiermee reageren wij op het Ontwerp-Uitvoeringsprogramma en bijlagen “Gezonde lucht voor Utrecht”.

Bijlage “GG&GD advies bij ‘Gezonde Lucht voor Utrecht’”:

In onze ogen is het een goede ontwikkeling dat de GG&GD een plaats heeft gekregen in de discussie over luchtkwaliteit. Toch hebben wij nog wel kanttekeningen:

In weerwil van de naam van de bijlage kunnen wij erin geen advies vinden. De laatste zin uit de bijlage luidt:

De enige manier om als gemeente nog meer invloed uit te oefenen op de luchtverontreiniging in de stad ligt waarschijnlijk in het nemen van maatregelen die het aantal auto's dat in de stad rijdt verminderen.

De GG&GD vertaalt dat echter niet naar een advies om verdergaande maatregelen te nemen. Daarentegen meldt de GG&GD in de aan de geciteerde zin voorafgaande zin “*dit programma [lijkt] het uiterst haalbare alternatief*”. De GG&GD heeft blijkbaar een afweging gemaakt over haalbaarheid. Afwegingen echter zijn aan de politiek, niet aan een ambtelijke dienst. Uw college heeft zich in een brief gedateerd 4 oktober (kenmerk 12.086907) gedistantieerd van onze signalen over deze houding van de GG&GD in documenten en debatten.

De rol van de GG&GD is onzes inziens het geven van informatie aan uw college en de raad, op basis waarvan deze organen een gewogen besluit over te nemen maatregelen kunnen nemen. Die informatie zou van diverse maatregelen moeten aangeven wat de opbrengst in termen van gezondheid, langer leven en langer leven in gezondheid is. Daarbij mag de GG&GD zich niet laten leiden door de haalbaarheid van de maatregelen.

- Graag zien wij van de GG&GD voorstellen voor maatregelen die meer gezondheidswinst opleveren dan die uit het voorliggende maatregelenpakket.

Wij zijn het niet eens met de uitspraak van de GG&GD dat de technologie van elektrische bussen nog niet ver genoeg is ontwikkeld om bussen met verbrandingsmotoren te kunnen vervangen, zonder grote investeringen. De GG&GD gaat hier het eigen terrein ver te buiten. Er zijn toch al diverse buslijnen, in binnen- en buitenland, onder elektrisch bedrijf? Ook hier weer is de afweging van investeringskosten (en betrouwbaar functioneren) tegen gezondheidswinst niet aan de GG&GD.

- Wij vragen u dan ook de taak en de taakopvatting van de GG&GD te richten op de gezondheidsaspecten van luchtvervuiling en op kwantificatie van die effecten, en overwegingen van financiële of andere haalbaarheid helder voor te leggen aan de politiek.

Bijlage “Rapportage Luchtmeetnet Utrecht 2011”:

Tot ons groot genoegen zagen wij dat de berekeningen en metingen nu goed overeenstemmen (Fig 4.5), na aanpassingen mede als gevolg van discussies in de raad. Nu metingen en berekeningen goed overeenkomen is er geen behoefte meer aan metingen én berekeningen; één van de twee kan vervallen. Omdat berekeningen veel goedkoper zijn ligt het voor de hand de metingen te beëindigen; of in ieder geval het meetnet in heroverweging te nemen. Daar al uit eerdere rapportages was gebleken dat de berekeningen op achtergrondlocaties door de metingen worden bevestigd, kunnen metingen op achtergrondlocaties zeker worden vervangen door berekeningen. Op straatlocaties was er aanvankelijk discussie, maar dankzij de aanwezigheid van metingen is die discussie nu beslecht. Het valt te overwegen om de meeste metingen op straatlocaties nu te verplaatsen naar andere locaties waar de berekeningen worden gewantrouwd. Vanwege de continuïteit is het wellicht aan te bevelen wel enkele bestaande meetreeksen voort te zetten; kies daarvoor dan straatlocaties die zwaar belast zijn en die samenvallen met toetspunten van het NSL.

- Ons voorstel is dan ook het meetnet in te krimpen, en alleen op plaatsen te gaan meten waar twijfel bestaat aan de berekende verkeersbijdrage, eventueel aangevuld met een voortzetting van de metingen op enkele van de bestaande straatlocaties, zorgvuldig geselecteerd.

Hoofdrapport “Gezonde lucht voor Utrecht”:

In de tabel op pagina 21 staan de voorgestelde maatregelen geordend naar kosteneffectiviteit. Daarbij wordt het effect gemeten in reductie NO₂. Naar onze mening zou echter ook, om niet te zeggen alleen, gekeken moeten worden naar het effect op de gezondheid, waarbij het effect van roet ook moet worden betrokken. We zijn ons ervan bewust dat dat moeilijk is, aangezien de GG&GD de daar toe benodigde informatie niet heeft of geeft. Door de gezondheidswinst als baat van een maatregel te kwantificeren kunt u inhoud geven aan uw eigen uitspraak *“De GG&GD ziet het instellen van milieuzones als een maatregel die niet alleen voor het halen van de Europese grenswaarden, maar ook voor de gezondheid veelbelovend is.”* (en meer van dergelijke verwijzingen naar gezondheid).

Op pagina 29 schrijft u *“De GG&GD verwacht dat volumereductie een groot effect op de gezondheid heeft.”*. In het zogenoemde “GG&GD advies” hebben wij geen onderbouwing van deze uitspraak gevonden. De GG&GD beweert veeleer dat de Rijksoverheid de gemeente weinig mogelijkheden laat om daadwerkelijk iets aan verkeersgerelateerde gezondheidseffecten te doen. De uitspraak suggereert bovendien dat de GG&GD gezondheidseffecten wel heeft gekwantificeerd, maar noch het GG&GD “advies” noch de inhoud van het hoofdrapport geven enige indicatie in die richting. Anders dan uw verwoording van het GG&GD standpunt op pagina 29, verwachten wij dat *alleen grote* volumereductie een groot effect op de gezondheid heeft.

- Wij vinden dan ook dat u naar een *grote* volumereductie moet streven; veel groter dan die die nu door het maatregelenpakket wordt bereikt.

Ook treffen wij in het GG&GD “advies” geen onderbouwing aan van uw uitspraak op pagina 37 (die ook weer – naar ons vermoeden ten onrechte – suggereert dat de GG&GD effecten kwantitatief in kaart heeft gebracht): *“De GG&GD verwacht weinig gezondheidswinst van dit soort maatregelen.”*. Door (te voorziene) neveneffecten van verkeersmaatregelen lijkt het ons niet uitgesloten dat er juist gezondheidsverlies optreedt.

- Onzes inziens is uw besluit de bedoelde verkeersmaatregelen niet te nemen dan ook verstandig.

Wij maken bezwaar tegen een subsidieregeling voor de aanschaf van auto's, zelfs al gaat het om de aanschaf van schonere auto's. Door de aanschaf van auto's te stimuleren werkt u niet aan volumereductie.

- Wij geven u ter overweging deze subsidieregeling te vervangen door (korting op) OV abonnementen en/of subsidiëring van de aanschaf van een of meer (elektrische) fietsen.

Tenslotte brengen we nog een aantal mogelijke maatregelen onder uw aandacht die kunnen bijdragen aan een vermindering van de uitstoot door autoverkeer:

- Een snelle realisatie van een oost-west tramverbinding Zeist-Uithof-Vaartsche Rijn-Leidsche Rijn.
- Meer P+R capaciteit aan de rand van de stad met goede aansluiting op frequent OV.
- Doorfietsroutes en snelle realisatie van de fietsbrug over het Amsterdamrijnkanaal.
- versnelling van een tweede spoorbrug Amsterdam-Rijnkanaal bij de koffiefabriek.

Deze maatregelen zijn van het “worst” (“honing”) type, in tegenstelling tot vele van uw maatregelen, die in de “stok” (“azijn”) categorie vallen.

Namens de Adviesgroep Schone Lucht en Gezondheid,

Jan Korff de Gidts, voorzitter

Gemeente Utrecht
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Datum: 8 april 2013
Kenmerk: 2013-01555
Contactpersoon: Bastian Jansen
Telefoon: 030-2862 580

VERZONDEN 8 APR 2013

Onderwerp: Inspraakreactie Schone Lucht voor Utrecht

Geacht college,

Door middel van deze brief willen wij reageren op het ontwerp uitvoeringsprogramma Schone Lucht voor Utrecht dat door het college op 26 februari jl. is vastgesteld. Wij bespraken dit uitvoeringsprogramma reeds ambtelijk met de gemeente Utrecht en hebben het ook, in het bijzijn van de gemeente Utrecht, besproken in het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer & Vervoer d.d. 8 april 2013.

De BRU-gemeenten delen de zorgen van Utrecht omtrent luchtkwaliteit. Niet voor niets is het BRU hard aan de slag om er voor te zorgen dat vanaf eind 2013 relatief zeer schone euro VI-norm bussen in de stad rijden in plaats van de huidige euro IV bussen. Deze maatregel is niet voor niets de meest effectieve maatregel uit het voorgenomen programma. BRU begrijpt dat de zorgen over luchtkwaliteit verplichtingen jegens de inwoners van de stad met zich mee brengen, maar ziet in het voorgenomen uitvoeringsprogramma een tweetal zaken staan die het regionale mobiliteit in gevaar kunnen brengen, namelijk de voorgenomen maatregelen om taxi's zonder euro 6-norm niet toe te laten op businfrastructuur en een aantal doseringsmaatregelen die genoemd staan onder Mobiliteitsmanagement. In deze inspraakreactie zal BRU de feitelijke bezwaren tegen deze maatregelen op een rij zetten. Wij gaan er van uit dat BRU en gemeente vervolgens met elkaar in gesprek gaan over de wijze waarop de maatregelen uiteindelijk geïmplementeerd worden.

Regiotaxi

In het Programma van Eisen van de aanbesteding van Regiotaxi Utrecht is Euro 5 als minimum eis opgenomen. Dit Programma van Eisen is op 14 januari 2013 vastgesteld door het DB BRU. Deze eisen zijn voor akkoord voorgelegd aan alle 9 gemeenten waaronder de gemeente Utrecht. Van alle gemeenten heeft BRU een getekende akkoord verklaring. Vervolgens heeft het DB het Bestek (inclusief Programma van Eisen) op 11 maart 2013 vastgesteld.

Indien de gemeente Utrecht gedurende de looptijd van de overeenkomst (periode 2014-2020) hogere milieu eisen gaat stellen dan in het Programma van Eisen worden geëist, ontstaat een probleem. In het ontwerp uitvoeringsprogramma staan diverse stimuleringsmaatregelen voor schone (Euro 6-norm) taxi's die niet direct botsen met het bestek. Er staat echter ook een voornemen in om na 2015 een maatregel in inspraak te brengen die alleen nog euro 6-norm taxi's toelaat op businfrastructuur. Het mag duidelijk zijn dat deze voorgenomen maatregel niet in lijn is met het vastgestelde bestek voor de nieuwe concessie van Regiotaxi terwijl volgens ons alle partijen er wel veel belang bij hebben als de Regiotaxi, als onderdeel van het gehele OV-systeem, gebruik kan blijven maken van de businfrastructuur in de stad.

De kosten die de vervoerder moet maken om gedurende de lopende concessie aan nieuwe eisen te voldoen, zal de vervoerder in rekening brengen bij de opdrachtgever. Deze kosten komen op basis van de overeengekomen afspraken met betrekking tot de financiering van Regiotaxi Utrecht vanaf 1 januari 2013 voor rekening van de negen BRU gemeenten. De kosten zullen niet alleen de gemeente Utrecht betreffen, maar ook de andere gemeenten, omdat de er vanuit alle gemeenten ritten worden gemaakt met een bestemming binnen de gemeente Utrecht.

Om gedurende de looptijd van de nieuwe overeenkomst uit de lopende aanbesteding van Regiotaxi Utrecht niet geconfronteerd te kunnen worden met extra kosten als gevolg van nieuwe milieueisen van de gemeente Utrecht, verzoekt BRU het college van de gemeente Utrecht om Regiotaxi Utrecht gedurende de looptijd van de nieuwe overeenkomst uit te zonderen van nieuwe milieu eisen, genomen door de gemeente Utrecht, die verder gaan dan de in het aanbestedingsbestek van de regiotaxi beschreven milieu eis.

Mobiliteitsmanagement

Zowel de gemeente Utrecht als BRU zetten zich in om het woon-werkverkeer om te buigen van auto naar openbaar vervoer en fiets, bijvoorbeeld door te investeren in betere OV- en fietsvoorzieningen of door samenwerking te zoeken met het bedrijfsleven om te komen tot minder autogebruik. Het college heeft bovenop deze bestaande initiatieven nu besloten om het verkeer van buiten de stad naar binnen te gaan ontmoedigen door dosering aan de rand van de stad, om volumereductie te realiseren. Voor de risicolocaties in de stad zijn met name dosering bij de Biltsestraatweg, Biltse Rading, Koningsweg en Amsterdamsestraatweg van belang.

Tegen dit voornemen zijn een tweetal belangrijke bezwaren aan te voeren:

1. Doseringen op deze wegen leiden er toe dat het regionale verkeer wat over deze wegen naar de stad rijdt opstroopt. De opstoppen leiden er toe dat op de genoemde plekken autoverkeer al snel terugslaat naar de kernen De Bilt, Bunnik en Maarssen, met alle gevolgen voor mobiliteit en luchtkwaliteit. De verslechtering van veiligheid, leefbaarheid en doorstroming in de kernen kan vormen aannemen die de gemeente Utrecht in de eigen stad juist wil proberen te voorkomen met de voorliggende maatregelen. BRU pleit er daarom voor de fysieke oplossingen voor de voorgenomen doseringen vanuit regionaal bereikbaarheidsperspectief te bekijken.
2. De voorgenomen doseringen zijn niet bedoeld voor het openbaar vervoer, inclusief Regiotaxi; dat moet onbelemmerd door kunnen stromen naar Utrecht om tussen de woonkernen in de regio en de werkkernen in de stad zo goed mogelijk openbaar vervoer aan te bieden. Echter, de situatie ter plekke bij de voorgenomen doseringen is zodanig dat BRU zich afvraagt hoe maatregelen voor autoverkeer kunnen worden vormgegeven zonder dat het openbaar vervoer daar hinder van ondervindt. Zeker als over een flinke lengte het autoverkeer bij de doseringen opstroopt, zie punt 1, zal veel extra vrije businfrastructuur noodzakelijk zijn om er voor te zorgen dat de OV-kwaliteit op het gewenste hoge niveau blijft. BRU is bezorgd over de langere reistijd voor OV-passagiers en de extra exploitatiekosten die de maatregelen in potentie met zich mee gaan brengen en wil graag weten hoe de gemeente Utrecht om wil gaan met deze negatieve effecten.

Het mag duidelijk zijn dat de voorgenomen maatregelen een uitgebreide uitwerking behoeven voordat de regiogemeenten en BRU er een gewogen oordeel over kunnen geven. BRU hoopt daarom met de gemeente Utrecht aan de slag te gaan met de uitwerking opdat de regionale bereikbaarheid door de maatregelen niet ernstig geschaad wordt.

Hoogachtend,
namens Bestuur Regio Utrecht,



P.C.M. van Elteren
Secretaris-directeur



13.016644

Gemeente Utrecht
Sector M&M, Programma Luchtkwaliteit
Antwoordnummer 3331
3500 VP UTRECHT
Tevens per e-mail: utrechtsselucht@utrecht.nl

Hoog Catharijne B.V.

Van Duvenborch
Stationsplein 97
3511 FD Utrecht
Postbus 8243
3503 RE Utrecht
Nederland

t +31(0)30 234 64 64

f +31(0)30 233 35 78

i www.corio-eu.com

Kenmerk MvW/cbdl/N09000/13.NHC-282
Betreft Bezwaar Ontwerp Uitvoeringsprogramma
Telefoonnummer 030 – 234 64 84
datum 9 april 2013

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Wij hebben kennis genomen van het Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013 – 2015 “Gezonde lucht voor Utrecht”. Na een analyse van de voorgestelde maatregelen constateren we dat deze een fors – negatief – effect hebben op de bereikbaarheid van de locaties van Hoog Catharijne B.V. in het centrum van Utrecht, waaronder Hoog Catharijne en de bijbehorende parkeergarages. Hoog Catharijne B.V. maakt met deze inspraakreactie dan ook bezwaar tegen dit Uitvoeringsprogramma. Indien noodzakelijk zullen we ook verder stappen ondernemen om de door u voorgenumen maatregelen van tafel te krijgen en daarmee onze bereikbaarheid zeker te stellen.

Uitgangspunt voor ons daarbij is dat uw gemeente zich jegens ons in de verschillende Bilaterale Ontwikkelovereenkomsten heeft geconformeerd aan een bepaalde visie met betrekking tot de autobereikbaarheid van het Stationsgebied. Tussen partijen is immers afgesproken dat de door ons geplande ontwikkeling en realisatie ondermeer zal plaatsvinden met inachtneming van “de Notitie Investeringsprogramma Autobereikbaarheid Stationsgebied” (bijlage 12) bij de BOO Deelgebied Vredenburg. Los hiervan heeft de gemeente zich jegens ons in meer algemene zin er contractueel toe verplicht om zich er maximaal voor in te spannen dat de bereikbaarheid van het Stationsgebied, zowel tijdens de uitvoering van de herontwikkeling als daarna, optimaal is.

Kern van onze inspraak is dat wij vinden dat de bereikbaarheid door de voorgestelde maatregelen te sterk en onnodig achteruit gaat. Daarbij missen wij sowieso aandacht voor het thema bereikbaarheid en daarmee voor de belangen van ons en het economisch functioneren van de binnenstad. Wij steunen de gemeente Utrecht in het streven te voldoen aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit maar vinden de gepresenteerde maatregelen een – onnodige – inbreuk op de bereikbaarheid van Hoog Catharijne. De doelstelling en noodzaak van het Ontwerp Uitvoeringsprogramma betwisten we dan ook niet. Wel verwachten wij hierbij een integrale aanpak, waarin naast het belang voor de luchtkwaliteit ook aandacht wordt besteed aan het belang van een goede bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de stad Utrecht. Deze integraliteit mist het Ontwerp Uitvoeringsprogramma. Op dit moment richt de afweging van het maatregelenpakket zich puur op het belang van de luchtkwaliteitsverbetering, waardoor wij van mening zijn dat de gekozen maatregelen onnodig veel kwaad doen aan de autobereikbaarheid van onze locaties en daarmee ook van de economische belangen van het centrum van Utrecht.

CÓRIO

Het Ontwerp Uitvoeringsprogramma omvat de volgende maatregel(pakketten):

- pakket personenauto's, waaronder milieuzone personenauto's;
- mobiliteitsmanagement, waaronder doseermaatregelen aan de rand van de stad;
- locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen, waaronder (niet) realiseren van groene golf maatregelen en knip Paardenveld.

Onderstaand onze reactie op dit pakket en de daarbij door de gemeente gegeven onderbouwing.

Geen integrale afweging op luchtkwaliteit en bereikbaarheid; analyse bereikbaarheidseffecten ontbreekt

De belofte uit het "Ambitie document Aantrekkelijk en Bereikbaar" om integraal aandacht te besteden aan bereikbaarheid en aantrekkelijkheid wordt niet ingelost. In plaats daarvan is er een programma opgesteld dat slechts gedreven is vanuit het belang van luchtkwaliteit. De maatregelen in het programma zijn gekozen op basis van kosten, implementatietijd en effect op de luchtkwaliteit. Een analyse van de maatregelen op bereikbaarheidseffecten, zoals de reistijden vanuit verschillende richtingen naar het centrum, ontbreekt. Bereikbaarheid is schijnbaar in het geheel geen issue geweest. Dit heeft geleid tot een eenzijdig pakket met vooral nadelige maatregelen voor de centrumbereikbaarheid. De kans om te zoeken naar een set maatregelen die én de luchtkwaliteit verbeteren én de bereikbaarheid verbeteren of minimaal in stand houden, is niet gegrepen.

Niet verleiden maar ontmoedigen

In tegenstelling tot de uitspraken uit het collegeakkoord en Ambitiedocument wordt de nagestreefde modal shift naar OV en fiets niet langer bereikt door te verleiden met betere OV- en fietsvoorzieningen, maar door de autobereikbaarheid te verslechteren. Ondanks eerdere uitspraken wordt gekozen voor het actief ontmoedigen van autoverkeer: met een milieuzone waarbij een deel van de bezoekers in het geheel niet meer met de auto kan komen, met doseermaatregelen die onder de kop "mobiliteitsmanagement" worden gepresenteerd en met een aantal verkeerskundige maatregelen die uiteindelijk leiden tot een langere autoreistijd vanuit de regio naar het Utrechtse centrum.

Autobereikbaarheid gaat sterk achteruit

Het effect van het aangescherpte programma op de (auto)bereikbaarheid is sterk negatief. In de onderbouwing van het programma ontbreekt zoals gezegd een analyse van de bereikbaarheidseffecten. Een globale eigen analyse leert dat voor diverse hoofdrelaties vanuit de regio naar het Utrechtse centrum de reistijd per auto met wel 5 minuten toeneemt. Dat is een fors bereikbaarheidseffect. Bovendien wordt het succesvol vinden van een route naar de parkeergelegenheid in het stationsgebied een steeds grotere opgave. Het centrum is alleen nog vanaf de aansluiting Hooggelegen zonder omrijden of doseermaatregelen bereikbaar. Vanuit de andere windstreken wordt de autobereikbaarheid zodanig ontmoedigd dat een verlies van bezoekers onvermijdelijk is. Een dergelijk forse achteruitgang van de bereikbaarheid is voor ons niet acceptabel. In de onderbouwing van het programma krijgt de impact van de maatregelen op de bereikbaarheid ten onrechte nauwelijks aandacht. Zo is in het geheel niet gekeken naar de achteruitgang van reistijden per auto vanuit de verschillende windstreken naar de economische toplocaties in en rond het centrum. Alternatieve pakketten zijn niet overwogen.

Milieuzone voor personenauto's heeft grotere negatieve economische effecten dan gesteld

Het instellen van een milieuzone voor personenauto's is een forse maatregel die zijn precedent in Nederland niet kent. De effecten op de economie worden in de onderbouwing voor de vuist weg becijferd op 1% minder bezoekers. Dat is in deze economisch zware tijd een forse achteruitgang, zeker ten gevolge van slechts één maatregel. Over dit economische effect wordt veel te gemakkelijk heen gestapt. De analyse van de economische effecten beslaat slechts twee alinea's en concludeert dat het wel meevalt. Daarmee wordt volledig voorbij gegaan aan het forse belang van 1% meer of minder bezoekers voor exploitatie en ontwikkeling. Bovendien wordt het effect op de bezoekersaantallen volgens ons onderschat.

CÓRIO

De onduidelijkheid die van een milieuzone uitgaat, zal veel bezoekers die niet een zeer nieuwe auto hebben, reeds bij voorbaat doen uitwijken naar andere locaties. De conclusie uit de onderbouwing dat een belangrijk deel van deze bezoekers gebruik zal maken van een P&R delen wij niet. Dit miskent dat bezoekers specifieke redenen hebben om soms voor de auto te kiezen. De huidige tariefstelling van parkeren stimuleert ook nu al het gebruik van transferia sterk. Een logisch alternatief lijkt ons om milieueisen te verbinden aan de uitgifte van parkeervergunningen. Bewoners rijden immers per persoon veel meer autokilometers binnen Utrecht, kunnen gericht worden geïnformeerd over de precieze werking van de milieuzone en worden gecompenseerd middels de voorgestelde subsidiemogelijkheden voor een nieuwe auto.

Locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen: gemiste kans voor bereikbaarheid

De verkeerskundige maatregelen dragen – zo tonen de achtergrondrapporten aan - niet of nauwelijks bij aan een betere luchtkwaliteit. Niettemin lijkt de gemeente vastbesloten de bereikbaarheid van het centrum te verslechteren. Slechts de relatie Hooggelegen – centrum wordt werkelijk ingericht op een vlotte reistijd. Op alle andere relaties wordt stapsgewijs de autobereikbaarheid verslechterd. Ook in eerdere reacties heeft Hoog Catharijne B.V. deze keuze al ter discussie gesteld. Volgens ons kan het centrum van Utrecht alleen goed functioneren als vanuit alle windstreken inprikkers beschikbaar zijn waarlangs het centrum vlot, betrouwbaar en duidelijk vindbaar bereikt kan worden.

De argumentatie in het Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015 voor het wel of niet toepassen van de locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen vinden we niet sterk, zeker in relatie tot de forse bereikbaarheidseffecten van een aantal van deze maatregelen. Belangrijker is dat juist dit type maatregelen de gelegenheid geven maatwerk te bieden en daarmee én bereikbaarheid én luchtkwaliteit te verbeteren. Die gelegenheid is niet benut, er is alleen gescoord op effect op de luchtkwaliteit en een aantal – twijfelachtige – overige argumenten. Evaluatie op bereikbaarheidseffect ontbreekt.

Een korte toelichting.

De onderbouwing van de maatregelen is onderzocht door Royal Haskoning DHV en TNO. In hun rapportage worden sterke twijfels geuit bij effect en implementeerbaarheid van maatregelen. Deze worden desondanks zonder verdere toelichting of uitwerking opgenomen in het programma.

Een paar voorbeelden:

- Met betrekking tot de aanpassing “kruispunt Paardenveld” constateren Royal Haskoning DHV en TNO: “De effecten tussen de autonome en maatregelvarianten zijn beperkt. In het dynamisch model sorteert de maatregel geen effect. In een eerdere micro-simulatie heeft de gemeente geconstateerd dat er wel een (positief) effect is. Daarom wordt niet uitgesloten is dat een positief effect haalbaar is. Wel zijn intensiteit en congestie lager dan eerder aangenomen. Door het realiseren van deze maatregel wordt wel voorkomen dat een verdere verkeersgroei mogelijk wordt gemaakt. Op die manier kan het als een no-regret maatregel worden beschouwd.” Kortom, een uiterst onzeker effect waarbij de wens (van de gemeente?) om de maatregel toch te willen nemen de doorslag lijkt te geven. Dit terwijl de maatregel wel zonder twijfel het effect heeft dat verkeer uit de NO hoek tot 5 minuten langer onderweg is naar de parkeergarages in het stationsgebied. Zonder belangenafweging en overweging van alternatieven wordt hier de bereikbaarheid vanuit de NO hoek van de regio sterk verminderd, een gebied dat juist een koopkrachtig interessante doelgroep kent.
- Voor de maatregel op de Kardinaal de JW “verlaging snelheid groene golf” wordt in het rapport geconstateerd: “Er is een relevante afname van de intensiteiten (10%), zonder dat op andere locatie negatieve effecten op de luchtkwaliteit optreden. Het dynamisch model voorspelt ook in de nieuwe situatie een goede doorstroming. Door een iets hogere emissie zal het effect op de luchtkwaliteit beperkt zijn. Deze maatregel wordt door de gemeente omarmd om andere redenen zoals verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Voor luchtkwaliteit kan deze maatregel als no-regret maatregel worden beschouwd. Indien tevens doseren vanuit De Bilt op een goede wijze kan worden geïmplementeerd zullen de intensiteiten op deze locatie naar verwachting nog verder afnemen.” Kortom, slechts een beperkt effect op luchtkwaliteit. Door de lagere snelheid moeten bezoekers uitwijken naar andere routes met reistijdverlies tot gevolg. De maatregel wordt door

CÓRIO

de gemeente "omarmd" om andere redenen. Over de flankerende maatregel om vanaf De Bilt te doseren wordt elders in het rapport opgemerkt dat de uitwerking "complex" is en verder niet meegenomen.

- De verkeerskundige effecten van de doseermaatregelen zijn alleen kwalitatief bekeken. Op voorhand lijken deze maatregelen echter te leiden tot lange wachtrijen (met de daarbij behorende extra hinder) en – forse – toename van reistijden. Bovendien is uit de consultatie van andere wegbeheerders de conclusie getrokken dat afwikkeling van problemen naar provinciale en rijkswegen voorkomen moet worden. Of dit effect inderdaad optreedt is echter niet onderzocht en een praktische uitwerking van de maatregelen ontbreekt.

Conclusie

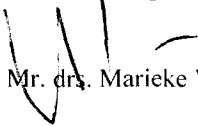
Onze conclusie is dat het Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015 onnodig slecht uitpakt voor de bereikbaarheid van het centrum van Utrecht. Meest ernstig is dat de maatregelen belangrijke negatieve bereikbaarheidseffecten hebben zonder dat deze in het programma worden gekwantificeerd of afgewogen. De effecten op reistijden worden niet berekend. Alternatieve pakketten die hetzelfde doen voor de luchtkwaliteit en wél de bereikbaarheid helpen, zijn niet overwogen. Ook is er geen aandacht voor compensatiemaatregelen die de bereikbaarheid op peil houden.

Hoog Catharijne B.V. pleit ervoor het Uitvoeringsprogramma volledig te heroverwegen en daarbij van verschillende pakketten maatregelen de effecten op én luchtkwaliteit én bereikbaarheid vast te stellen. Vooral bij de keuze voor locatiespecifieke verkeerskundige maatregelen is zo'n aanpak noodzakelijk. Naar onze overtuiging is nu immers geen sprake van een goede afweging van belangen. In plaats daarvan stellen wij voor:

- Harde criteria voor de bereikbaarheid van het centrum vast te stellen, in overleg met de belangrijkste economische en maatschappelijke partners van de gemeente. Daarbij horen minimaal eisen aan de reistijd, betrouwbaarheid, geloofwaardigheid en helderheid van de routes.
- De actuele bereikbaarheid monitoren en periodiek bespreken.
- Integrale plan- en programmavorming, met de belangrijkste partijen, waarbij het belang van bereikbaarheid volwaardig wordt meegewogen. Waar nodig moeten compenserende maatregelen genomen worden om de bereikbaarheidsambities te blijven realiseren.

Wij zijn ervan overtuigd dat met een dergelijke aanpak een beter resultaat geboekt kan worden en maatregelen zoals doseren op invalswegen of de – bijgestelde - knip bij het Paardenveld van tafel kunnen ten gunste van een afgewogen pakket. Wij gaan daarover graag met u het gesprek aan.

Met vriendelijke groet,
Namens Hoog Catharijne B.V.



Mr. drs. Marieke W. van Wieren MRE MRICS



- 9 APR 2013



13.029579



Gemeente Utrecht
College van Burgemeester en wethouders
t.a.v E.J.L. van der Waard
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Fietzersbond afdeling Utrecht
p/a Pelmolenvweg 3
3511 XN Utrecht
telefoon 030-2328680
Triodos Bank NL33TRIO0786757981

Ons kenmerk: 2013-04
Onderwerp: Gezonde lucht voor Utrecht
Contactpersoon: Ria Glas (pali.31@hotmail.com)
Uw kenmerk: 13.004246

Utrecht, 8 april 2013

Geachte college,

Naar aanleiding van uw verzoek van 26 februari geven wij onze zienswijze op het vastgestelde ontwerp Gezonde Lucht voor Utrecht: Uitvoeringsprogramma 2013-2015. Wij gaan hierbij, achtereenvolgens in op de volgende punten: het ambitieniveau; het aanscherpen van de milieuzone in het centrum, het doseren van verkeer en het fietsen voor schone lucht – schone lucht voor fietsers.

Ambitieniveau

Als Fietzersbond staan we positief tegenover de maatregelen voor luchtkwaliteit. Wat ons betreft mag er nog best een schepje bovenop. De ambitie om de Europese normen als minimumnorm te hanteren kan wat ons betreft scherper. De wens om een schonere lucht in de stad te hebben is fraai, we zien echter alleen maatregelen waarmee de lucht precies aan de normen gaat voldoen. De ambitie voor schonere lucht dan de normen lijkt niet vertaald in maatregelen om dat te realiseren.

Aanscherpen milieuzone in het centrum

Als ervaringsdeskundige durven we te beweren dat het voor bezitters van vervuilende auto's mogelijk is om de binnenstad te bereiken zonder een nieuwe auto aan te schaffen. Je kunt fietsen, een taxi nemen, een deelauto gebruiken of met de bus of de trein. De maatregel levert een duidelijke verbetering op van de luchtkwaliteit in de stad, de vervuilende auto's moeten wat ons betreft geweerd worden. Sterker nog: de maatregel moet worden uitgebreid met brom- en snorfietsen.

Brommers en snorfietsen zijn fijnstofkanonnen. Pas in 2020 moeten ze aan de euro-5 norm voldoen die in 2009 al voor personenauto's van kracht is geworden. De euro-4 norm stelt geen eisen aan fijnstofuitstoot, waardoor er pas in 2020 eisen aan de fijnstofuitstoot van brommers komen. Brommers zouden daarom ook uit de milieuzone moeten worden geweerd. Gezien de scooterproblemen in Amsterdam zal men die maatregel daar ook graag in willen voeren.

Indien de milieuzone voor scooters niet haalbaar is, is betaald parkeren van brommers en scooters in de binnenstad en rond het station is een uitstekende andere mogelijkheid om het gebruik ervan te verminderen. In elk geval moeten brommers (bij 50 km/uur wegen) en snorfietsen (30 km/uur wegen) zoveel mogelijk op de rijbaan rijden. Fietsroutes op eigen tracé moeten "fietspad – dus niet brommen of snorren" worden, te beginnen met de van Sijpesteijkade. Dat verlost ons op de mooiste trajecten van de stinkende scooters. De scooters moeten verder omrijden, wat het gebruik van scooters ontmoedigt. Er zijn geautomatiseerde handhavingstechnieken beschikbaar. Tenslotte moeten de scoo-

ters bij verkeerslichten zich een paar meter achter de fietsers opstellen, zodat je niet tijdenlang in de uitlaatgassen staat te wachten.

Snorfietsen zijn technisch identiek aan brommers, maar worden "afgeknepen" om de snelheid te begrenzen. De uitstoot van snorfietsen is vuiler dan van bromfietsen, elektrische brommers voor pizza-koeriers zal niet helpen tegen de vuile uitstoot van de (vooral recreatief gebruikte) snorfietsen.

Doseren van verkeer

Het doseren van verkeer de stad in is een prima maatregel, mits de plek waar de auto's moeten wachten dusdanig is gesitueerd dat er weinig mensen last hebben van de uitstoot op die plek. We wijzen daarnaast op de mogelijkheid om verkeer dat parkeergarages en – terreinen verlaat te doseren. De keren dat de stad zucht onder een "grid lock" komt dat meestal omdat de parkeerterreinen van de jaarbeurs in korte tijd leeglopen. Als dat verkeer gedoseerd op het wegennet wordt toegelaten wordt een grid lock voorkomen en is iedereen sneller thuis.

Als verkeer gedoseerd de stad in wordt gelaten kunnen de cyclustijden van verkeerslichten (soms fors) korter. Fietsers kunnen prima tweemaal groen per cyclus krijgen zónder dat het autoverkeer vastloopt. Wij pleiten ervoor om, in samenhang met de doseermaatregel, de verkeerslichten nadrukkelijk fietsvriendelijk af te stellen.

Fietsen voor schone lucht – schone lucht voor fietsers

Wat we als fietsers belangrijk vinden is dat er niet alleen 'gestraft' wordt (auto's weren), maar ook beloond wordt. In het programma wordt terecht ingezet op meer fietsen, en er worden concrete projecten genoemd (top 5 en 10 fietsroutes, fietsparkeren in de binnenstad, stimuleren leenfietsen, fietsbrug naar Leidsche Rijn, herinrichting Noorderpark). Dat is goed en moet zeker gebeuren.

Maar daarnaast willen we graag dat de gemeente oog houdt voor de huidige knelpunten, zoals het fietsenstallen bij het centraal station en in de binnenstad. Als fietsen leuk moet blijven moet u geen fietsen ruimen omdat ze buiten de rekken staan, maar juist zorgen voor voldoende veilige stallingen. Stallingen in het centrum, bij het centraal station, bij alle andere stations, in wijken, bij voorzieningen, bij evenementen, overal.

Er zijn irritaties voor fietsers die met vaak simpele oplossingen op korte termijn sterk zijn te verbeteren. Wij denken daarbij aan de afstelling verkeerslichten en het verbeteren van het comfort en onderhoudsniveau, inclusief vegen, van het hoofdfietsnetwerk. De paaltjes worden opgeruimd (fijn!), maar er worden nog steeds krappe bochten aangelegd en kuilen en plassen worden vaak pas na aanhoudend klagen opgeknapt. Dat kan veel beter en het kan dit jaar al duidelijk resultaat hebben.

Fietsen voor schone lucht – schone lucht voor fietsers

Fietsen is gezond, zowel voor de luchtkwaliteit als voor de fietser. Juist in deze tijd van weinig tijd en veel verplichtingen is een (half) uurtje gratis buitensporten per dag door te fietsen mooi meegenomen. Een fietser zorgt niet alleen voor gezonde lucht, maar heeft deze ook nodig. Slechte lucht is, gemeten in verlies aan levensdagen, gevaarlijker voor fietsers dan verkeersongevallen. Het fietsnet zoveel mogelijk scheiden van de autoroutes is daartegen een uitstekende maatregel, je rijdt dan niet in de uitlaatgassen. Bovendien kom je minder verkeerslichten tegen. Afgelopen zomer is in co-creatie met gemeente, Fietzersbond, Kracht van Utrecht, Fietskoeriers en een aantal wijkraadsleden een doorfietsnet op de kaart ingetekend. Het verbaast ons hogelijk dat dit fietsnet nog steeds niet politiek is vastgesteld. Op diverse plekken in de stad waar werkzaamheden worden uitgevoerd bestaat het risico dat extra obstakels voor dit net worden opgeworpen, o.a. bij de "spoorse voorzieningen", de Knipstraatbrug, het Anne Frankplein en diverse routes binnen de singels.

Bovendien is zowel de provincie als het BRU bezig met het formuleren van het fietsbeleid. Het doorfietsnetwerk zou daar als staand beleid van de gemeente ingebracht moeten worden, zodat de netten van BRU en provincie er goed op aansluiten.

Als fietsen vlot en plezierig is nemen mensen makkelijker de fiets. We realiseren ons dat het lastig is om het nog voor 2015 aan te leggen, maar een alternatief voor de Cartesiusweg (tussen Kanaleneiland en Overvecht) is hard nodig. Het kan autoverkeer op deze route verminderen doordat chauffeurs overstappen op de fiets.

Met vriendelijke groet,

Fietzersbond afdeling Utrecht
Theo Lieveise (secretaris)





Gemeente Utrecht
Sector M&M
Programma Luchtkwaliteit
Antwoordnummer 3331
3500 VP Utrecht

DATUM 9 april 2013
NUMMER 80E09F76
UW BRIEF VAN
UW NUMMER
BIJLAGE Geen

TEAM BMI
REFERENTIE Marjon Plantinga
DOORKIESNUMMER 030-258 2104
E-MAILADRES marjon.plantinga@provincie-Utrecht.nl
ONDERWERP Inspraakreactie Gezonde lucht voor Utrecht,
Ontwerp-uitvoeringsprogramma 2013-2015

Geachte heer, mevrouw,

Met interesse hebben wij kennis genomen van het rapport 'Gezonde lucht voor Utrecht, ontwerp-uitvoeringsprogramma 2013-2015'. Wij stellen het op prijs dat het college van B&W van de gemeente Utrecht zich inzet voor schone lucht en gezonde mobiliteit. Wij steunen de doelstelling van de gemeente Utrecht om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Als NSL-partner beseffen wij de grote opgave waar de gemeente voor staat om de luchtkwaliteitsknelpunten voor 1 januari 2015 op te lossen. De provincie Utrecht wil graag als partner met de gemeente Utrecht meedenken om de luchtknelpunten op te lossen en de doorstroming van het verkeer in de regio Utrecht te garanderen.

In het ontwerp-uitvoeringsprogramma is echter één maatregel opgenomen die directe consequenties heeft voor de taak van de provincie Utrecht als wegbeheerder. Het gaat om de maatregel 'dosering aan de rand van de stad'. Het doel van deze maatregel is het realiseren van volumereductie van het verkeer. De doseerlocaties zijn de Amsterdamsestraatweg en de Franciscusdreef bij de provinciale weg N230, de Biltsestraatweg en de Biltse Rading bij de provinciale weg N237, de Koningsweg bij de provinciale weg N411, de Waterlinieweg bij de provinciale weg N408, en de Europalaan, de Churchillaan en de Darwindreef. Alleen de invalroute naar het centrum via het 24 Oktoberplein wordt ontzien. In juli 2013 wordt het ontwerp-Uitvoeringsprogramma ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. In deze inspraakreactie geven wij onze zienswijze en doen wij voorstellen voor het vast te stellen uitvoeringsprogramma. Hieronder volgen puntsgewijs onze voorstellen.

1. De provincie Utrecht voorziet als wegbeheerder van provinciale wegen door bovengenoemde doseermaatregelen een terugslag van verkeer op het netwerk om de stad. De (nadelige) effecten kunnen groot zijn op het provinciale en rijksdeel van het netwerk om de stad Utrecht en op omliggende gemeenten, met ongewenste doorstromingsproblemen en verkeersonveilige situaties tot gevolg. Dit soort verkeerskundige effecten, maar ook de effecten op de luchtkwaliteit van de doseringsmaatregelen zijn nog niet onderzocht. Wij beseffen dat een periode van 3-4 maanden te kort is om de effecten van de doseermaatregelen op de luchtkwaliteit en het verkeer te kunnen onderzoeken, voordat een besluit wordt genomen.



Wij verzoeken u om de maatregel 'dosering aan de rand van de stad' niet op te nemen als besluit maar als beleidsvoornemen, zodat pas nadat bekend is wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit en de doorstroming een definitief besluit wordt genomen.

2. Zoals bij punt 1 gesteld, zijn de luchtkwaliteits- en verkeerskundige effecten van de doseringsmaatregelen niet onderzocht en daarmee niet bekend. Als bijlage bij het Ontwerp-uitvoeringsprogramma is het rapport "herprogrammering maatregelen luchtkwaliteit Utrecht" van RoyalHaskoning DHV en TNO gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat andere voorgestelde verkeerskundige maatregelen niet of nauwelijks effectief zijn en in een aantal gevallen zelfs negatieve neveneffecten hebben als gevolg van het verplaatsen van de verkeersdruk. Wij vragen ons af of dit laatste ook niet voor de doseringsmaatregelen aan de rand van de stad geldt. Een netwerkbrede analyse naar de verdeling van de belangrijkste verkeersstromen over de hoofdroutes is van belang en nodig. Door recente ontwikkelingen is het nu technisch mogelijk een stadsbreed dynamisch model te bouwen, waarmee de netwerkeffecten van het verkeer op een meer betrouwbare wijze in beeld kunnen worden gebracht. Daarnaast mist de provincie Utrecht inzicht in de economische gevolgen en vraagt de gemeente Utrecht dit middels een economische effectrapportage in beeld te brengen.

Wij stellen voor om het advies van RoyalHaskoning DHV en TNO over te nemen. Eerst eerst een samenhangend onderzoek uitvoeren naar de effecten van de doseer- en andere verkeerskundige maatregelen op luchtkwaliteit en doorstroming, vóórdat een besluit wordt genomen over de maatregel 'dosering aan de rand van de stad'. Dit onderzoek zou niet stadsbreed, maar regiobreed moeten zijn.

3. Aangegeven wordt dat met de regiopartners afstemming plaats zal vinden over de wijze en planning van doseermaatregelen, om terugslag op de wegen van andere wegbeheerders zo veel mogelijk te voorkomen. De provincie Utrecht vindt dit goed om te horen. Het geheel voorkomen van terugslag of andere negatieve effecten wordt echter niet gegarandeerd. Ons uitgangspunt is dat extra kosten die ontstaan bij andere wegbeheerders ten gevolge van doseermaatregelen voor rekening komen van degene die de doseermaatregel treft. Er bestaat behoefte aan een plan van aanpak waarin de te doorlopen stappen in dit proces van het betrekken van regiopartners bij de totstandkoming van de doseermaatregelen worden weergegeven alsmede de ruimte die er is voor alternatieven of effectbeperkende maatregelen. Daarbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocaties. Wij zijn van mening dat in dit plan van aanpak aandacht moet zijn voor de samenhang met het programma 'Beter Benutten' en de plannen voor de NRU. Het programma 'Beter Benutten' en de plannen voor de NRU staan immers meer doorstroming voor van het autoverkeer in en rond de stad Utrecht. Vanzelfsprekend zullen ook deze maatregelen op effectiviteit moeten worden onderzocht. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement.

Wij willen de afstemming met regiopartners koppelen aan:

- a) Een helder plan van aanpak met de te doorlopen stappen, de te betrekken regionale partners en de samenhang met 'Beter Benutten' en de NRU. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement.
- b) Ruimte in het proces voor de inbreng van alternatieven of effectbeperkende maatregelen zoals extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocaties.
- c) Financiële verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer voor extra kosten die ontstaan bij andere wegbeheerders.

4. Met uitvoering van het generieke maatregelpakket zonder de doseringsmaatregel, blijken de overgebleven bijna knelpunten voor luchtkwaliteit vooral gelegen te zijn langs het gemeentelijke deel van de NRU en in het centrum (figuur 9a). Er liggen (met uitzondering van het gemeentelijke deel van de NRU) geen bijna knelpunten vlak bij de geplande doseermaatregelen langs de invalswegen van de N230, de N237, de N411 en de N408. Verder blijkt dat een alternatieve maatregel, het uitbreiden van de milieuzone tot de 'stadsring' op wegen buiten de huidige milieuzone met relatief hoge concentraties (Amsterdamsestraatweg, Albastrosstraat, Kruisstraat, Vondellaan) ook een aanvullend effect kan opleveren.



Wij stellen voor om de maatregel "uitbreiden milieuzone tot de stadsring" in reserve te houden en mee te nemen in de discussie als alternatief voor de doseringsmaatregelen.

5. RoyalHaskoning DHV en TNO stellen in hun onderzoek voor om de verkeersstromen te monitoren door middel van een kwaliteitsnet waarmee real time informatie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van kruispunten kan worden verkregen. Zij merken op dat de uiteindelijke vorm van de meeste maatregelen nu moeilijk te voorspellen is. Daardoor kunnen de uiteindelijk te behalen effecten nog fluctueren en is monitoring nuttig.

Wij stellen voor om de verkeersstromen bij eventueel uitgevoerde doseringsmaatregelen te monitoren met een kwaliteitsnet.

Samenvattend doen wij de volgende voorstellen:

1. Wij verzoeken u de maatregel 'dosering aan de rand van de stad' niet op te nemen als besluit maar als beleidsvoornemen, zodat pas nadat bekend is wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit en de doorstroming een definitief besluit wordt genomen.
2. Voordat een besluit genomen wordt over de maatregel 'dosering aan de rand van de stad', eerst een regiobreed en samenhangend onderzoek uitvoeren naar de effecten van de doseer- en andere verkeerskundige maatregelen op luchtkwaliteit, doorstroming, veiligheid en economie.
3. Afstemming met de regiopartners organiseren aan de hand van een plan van aanpak waarin aandacht is voor inbreng van alternatieven of effectbeperkende maatregelen zoals extra opstelruimte of stadinwaartse verplaatsing van doseerlocatie, kostenconsequenties van doseermaatregelen (financiële verantwoordelijkheid initiatiefnemer) en de samenhang met 'Beter Benutten' en de NRU. Wij bieden onze expertise aan en willen graag meedenken over de oplossingsrichtingen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van regionaal verkeersmanagement.
4. Wij stellen voor om de maatregel "uitbreiden milieuzone tot de stadsring" in reserve te houden en mee te nemen in de discussie als alternatief voor de doseringsmaatregelen.
5. Wij stellen voor om de verkeersstromen bij eventueel uitgevoerde doseringsmaatregelen te monitoren met een kwaliteitsnet.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,

WIJK C - KOMITEE

waterstraat 27, 3511 BW utrecht

Utrecht, 9-4-2013

Reactie Wijk C-Komitee op aanvullende maatregelen luchtkwaliteit

Milieuzone personenwagens

Een maatregel die binnenstadsbewoners het hardst kan raken is de voorgestelde milieuzone voor personenwagens. Het voorstel van de gemeente suggereert dat het effect van deze maatregel $1.01 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 zou bedragen binnen de milieuzone. Dit maximale effect zou gehaald worden op een representatief knelpunt. De rapportages vertellen niet welk knelpunt dat dan zou zijn.

Het wijk C-Komitee heeft het effect van de maatregel nagerekend voor 181 rekenpunten binnen de milieuzone. Daaruit blijkt dat het gemiddelde effect over al deze punten veel lager ligt. Dit komt o.a. omdat de lokale bijdrage van lichte mvt volgens de Rekentool (van de Monitoringstool van het NSL) op veel plaatsen zelf al onder $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ligt. Het comité heeft daarnaast rekening gehouden met het aantal "te vuile" auto's dat daadwerkelijk volgens TNO over een bepaald wegvak rijdt. Hierbij dient te worden bedacht dat gemiddeld het aandeel van schone auto's in de Binnenstad hoger ligt dan in andere delen van de stad; zoals met name de Amsterdamsestraatweg en de Cartesiusweg. Rekening houdend met deze factoren komt het gemiddelde effect binnen de milieuzone uit op slechts $0.24 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het grootste effect wordt berekend voor de rekenpunten op de Catharijnesingel: $0.81 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor een groot deel van de rekenpunten bedraagt het effect $0.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of nog een stuk minder. Het effect van 1,01 microgram is ons inziens dus veel te hoog ingeschat door te rekenen met de wagenparksamenstelling van de "gem4locaties" in plaats van te rekenen met de wagenparksamenstelling dat nu al binnen de milieuzone wordt aangetroffen.

Het Wijk C-Komitee heeft ook berekend wat het effect van de maatregel zou zijn wanneer alleen de Euro 0 t/m 3 diesel auto's uit de milieuzone zouden worden geweerd. Hieruit blijkt dat de vuile benzine auto's slechts 2% van het effect van de maatregel uitmaken. Zo daalt het effect op de Catharijnesingel van 0.81 naar $0.79 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de meeste locaties binnen de milieuzone is het effect verwaarloosbaar.

De maatregel kost de gemeente vrij veel aan maatregelen ter handhaving en vergoedingen voor vervanging van auto's. En niet alleen aan de gemeente, ook de eigenaren (met name de Binnenstadsbewoners) moeten gezamenlijk een groot bedrag op tafel leggen. Bij het berekenen van de zgn kosten effectiviteit is hierin het geheel geen rekening mee gehouden.

Gezien de geringe effecten van de maatregel en de hoge kosten is het Wijk C-Komitee geen voorstander van de maatregel en mocht toch worden besloten tot invoering dan bepleiten wij om deze alleen voor de diesel auto's in te voeren. Daarmee wordt de groep "echte" oldtimers voor een belangrijk deel ontzien. Dat bespaart bovendien veel administratieve rompslomp aan het verlenen van ontheffingen.

Het Wijk C-Komitee voorziet tenslotte nog problemen bij de invoering van deze maatregel, gelet op de juridische problemen.

Milieuzone bedrijfswagens

Eenzelfde berekening met correctie voor het Utrechtse wagenpark is door het comité uitgevoerd voor bedrijfswagens. Ook dan blijkt het effect het grootst te zijn op de Catharijnesingel; $0.60 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Echter op veel plaatsen is ook hierdoor het effect $0.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of nog veel lager. Berekend is ook dat als de maatregel zou worden uitgebreid tot Euro 4 voor diesels, dat het effect dan zou groot zou zijn als de huidige voorgestelde maatregel voor bedrijfswagens én personen auto's. Voor de invoering van deze maatregel zou de gemeente afhankelijk zijn van landelijke besluitvorming. Mocht deze uitblijven, dan zou het nog moeilijker te verteren zijn, als de maatregel voor personen auto's wel zou worden ingevoerd.

Volume maatregelen

Het Wijk C-Komitee is wel van mening dat aanvullende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit hoogst noodzakelijk zijn, maar is van mening dat volume maatregelen veel effectiever zijn. Dit kan bereikt worden door het stadsinwaartse verkeer aan de rand van de stad te knijpen, het aantal parkeerplaatsen in de stad te beperken en verkeersaantrekkende bouwplannen kritisch te bekijken.

Minder verkeer betekent tevens minder congestie. Daarmee snijdt het mes aan twee kanten.

Meetnet

Veel van de meetpunten met Palmes buisjes leveren nog maar weinig relevante informatie op. Met name die punten die gebruikt worden om achtergrondwaarden te meten, zijn overbodig geworden. Echter op de kritische punten in de stad zijn nieuwe meetpunten wel van belang. Deze zullen vooral nuttig zijn om de effecten van de nu en in de toekomst te nemen maatregelen te monitoren. De buisjes dienen wel op dezelfde plaats als de toetspunten te komen en wel zodanig dat voldaan wordt aan de EU richtlijn 2008/50/EG bijlage III, zoals bijv. op 50 cm afstand van een gevel.

met vriendelijke groet,
namens Wijk C Komitee,
Ben Nijssen
Ted Zorn

College van Burgemeester en wethouders
Sector M&M, programma Luchtkwaliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 10 april 2013

Betreft: advies/inspraakreactie Gezonde Lucht voor Utrecht

Geacht College,

De wijkraad Noordwest heeft op 12 oktober 2012 een advies verzonden aan het college op de (eerdere versie) van 'Gezonde Lucht voor Utrecht'. De daarin vernoemde punten zijn grotendeels beantwoord in de 'Reactie op vragen en suggesties uit de raadpleging'. Een aantal punten wil de wijkraad nog eens onderstrepen, mede gelet op de avond voor wijkraden op 2 april j.l.

1. De wijkraad Noordwest (en ook onze nabuurne wijkraden Noordoost en West) adviseerden de milieuzonering niet te beperken tot de binnenstad. Noordwest dringt er op aan tenminste een begin te maken met het uitbreiden van de milieuzone tot en met de eerste schil van de omliggende wijken rond de binnenstad..

2. Begin deze eeuw is met de vastgoedondernemers rond het station besloten het aantal parkeerplaatsen sterk uit te breiden..Gelet op de ernstige consequenties voor de luchtkwaliteit in het centrum en omliggende wijken, kan de wijkraad zich niet voorstellen dat de zeer langdurige contracten (t/m 2030) in beton gegoten blijven. De economische situatie is veranderd, het denken over werken op kantoor is veranderd en stadsbewoners hebben steeds minder een auto. De wijkraad roept het college op actief met de partijen in het Utrecht City Project te onderhandelen over structureel minder parkeerplaatsen.

3. De wijkraad adviseerde de vieste plekken in de wijk het eerst aan te pakken. Uiteraard staan wij bron – en volumemaatregelen ook voor. Dat betekent niet dat locatiespecifieke maatregelen minder van waarde zouden zijn, zoals uw antwoord suggereert.

4. De wijkraad vroeg aandacht voor gevoelige locaties naast drukke wegen. In dat kader adviseerden wij het college op korte termijn een fijnstofschermbaan te plaatsen tussen de nieuwe speeltuin/plaats direct gelegen aan de Marnixlaan. Het is goed dat de GG&GD werkt aan een kader voor gevoelige groepen waaraan ruimtelijke plannen zullen worden getoetst. Dat is niet goed genoeg voor bestaande situaties. De wijkraad meent dat bij bestaande ongewenste situaties concrete maatregelen dienen te worden genomen.

5. De wijkraad drong aan om zoveel mogelijk verkeer langs de NRU te leiden. Dit conform de studie Utrecht West. De vraag is nu wat het college gaat doen nu de minister haar (financiële) medewerking aan de ombouw van de NRU jaren heeft opgeschoven. Hoe rijmt dit met het verbeteren van de luchtkwaliteit?

6. De Wijkraad blijft hameren op maatregelen die de beroeps- en recreatiescheepvaart er toe dwingt over te gaan op schonere motoren. Wat is de beleidsruimte van de gemeente? Voorzover de bevoegdheid bij het Rijk ligt, dringt de wijkraad aan op overleg (bijvoorbeeld in G4 verband) met de betreffende ministeries om te komen te een schonere scheepvaart.

Namens wijkraad Noordwest,



Gerard van Wakeren

Voorzitter Wijkraad Noordwest