

## Actieplan



# Gezonde Lucht voor Utrecht

Het had wat voeten in de aarde, maar de Milieuzone Utrecht geldt nu ook voor de vuilste busjes en auto's. Een belangrijke stap voor gezondere lucht, waarmee Utrecht voor loopt op andere steden.

Net als in andere grote steden is de lucht in Utrecht helaas nog steeds erg ongezond. Op tal van plekken wordt nog niet aan de wettelijke normen voldaan. Voor roet, de meest schadelijke stof, bestaat geen beleidsnorm, maar er zijn wel hoge concentraties roet in Utrecht. Roet ontstaat vooral als gevolg van het gebruik van fossiele brandstoffen voor de auto. Daarom is het nodig het autoverkeer te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen door verkeer te bestrijden. Minder autoverkeer en schoner wegverkeer is de oplossing.

## Breid de milieuzone uit tot aan de ringweg

Met het besluit om de milieuzone uit te breiden naar de meest vervuilende busjes en personenauto's heeft Utrecht een belangrijke en historische stap gezet. Als eerste stad in Nederland realiseert Utrecht wat in veel andere Europese steden al lang de regel is. De grootste vervuilers onder alle personenauto's en bestelbusjes mogen niet meer in het centrum. In navolging van Utrecht heeft Rotterdam inmiddels eigen plannen aangekondigd, die nog een tandje ambitieuzer zijn dan die van Utrecht. De huidige milieuzone is helaas beperkt van omvang en de grenzen zijn niet erg logisch. Rotterdam en Amsterdam hebben hun de ringweg als grens gekozen, Utrecht zou met een uitbreiding naar de binnenring de gezondheid van meer mensen kunnen beschermen en de handhaving flink kunnen vereenvoudigen. Ook brom- en snorfietzen met een vuile brandstofmotor zouden in de milieuzone moeten worden

geweerd. Het einddoel, gezonde lucht voor iedereen, komt dan in zicht. Geen enkel vuil voertuig mag de stad nog in.

## Een roetreductieplan pakt alle bronnen aan.

Een effectief roetreductieplan zorgt elk jaar voor 10% minder roet in de lucht, pakt alle bronnen aan en geeft de Utrechters uitzicht op gezondheidswinst. Beperk daarom het aantal afgelegde autokilometers in, door en langs de stad. Er zijn meer bronnen van roet. Naast (oude) dieselveertuigen (auto's, busjes en vrachtwagens) gaat het dan om (rondvaart)boten in de grachten, bouwmachines, aggregaten, bemalingspompen en schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal. Daar zijn nu geen effectieve emissienormen voor. Voor elke emissiebron zijn ook schonere alternatieven beschikbaar. 100% elektrisch en stil varen kan inmiddels in Amsterdam.

Bouwterreinen kunnen grotendeels op elektrisch aangedreven machines draaien en voor alle voer- en vaartuigen zijn alternatieven met roetfilter beschikbaar. Met de wortel en de stok kan de gemeente hier belangrijke reducties bereiken. Luchtkwaliteit kan een integraal onderdeel vormen van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen, bij het aanscherpen van vergunningen, in aanbestedingen en contracten. Handhaving van het verbod op open vuur in de stad zorgt voor minder overlast en klachten van barbecueën. Onderdeel van een roetreductieplan is goede voorlichting aan gevoelige groepen zoals longpatiënten. De Roetkaart van Utrecht kan hiervoor als basis gebruikt worden.

## Kies in het verkeers- en vervoersplan voor fiets en OV

Utrecht is een fietsstad. Terecht, want de fiets is bij uitstek het beste stedelijke vervoermiddel. Snel, veilig, schoon, zuinig, zonder veel ruimtebeslag of schadelijke emissies. Utrecht is ook qua oppervlak een stad waarin alle functies prima per fiets bereikbaar zijn. Er worden in Utrecht veel te veel korte autoritten gemaakt, die prima met de fiets kunnen. Fietsen kan aantrekkelijker worden gemaakt, terwijl autogebruik in de stad onaantrekkelijker wordt, door meer gebieden autoluw en autovrij te maken, de snelheid in woon en winkelgebieden tot 30 km/h te verlagen (bij scholen zelfs tot wandeltempo) of door bepaalde straten voor auto's ontoegankelijk te maken. Op vrijliggende fietspaden zijn brom- en snorfietsen niet toegestaan. Brommers moeten overal naar de rijbaan. Ondanks dat Utrecht zichzelf als fietsstad ziet, krijgt ook in Utrecht de auto nog het meeste geld, de meeste ruimte en de meeste aandacht van de politiek. En dat terwijl het autoverkeer voor de meeste vervuiling, de meeste geluidsoverlast en de meeste verkeersslachtoffers zorgt. Snelle invoering van 80 km/uur op de Ring (voor zover dat nog niet het geval is) zorgt voor minder roet en lawaai.

## Een autoluwe stad is leefbaar en aantrekkelijk om in te verblijven

Geen stad in Nederland is zo goed bereikbaar met de trein als Utrecht. De fiets is binnen de stad sneller dan de auto, dat is inmiddels gebleken. De combinatie van fiets en OV-rail kan in Utrecht het grootste deel van de mobiliteitsbehoefte dekken. Mits doorgevoerd met ambitie voor een doorfietsroute- en lightrailnetwerk met een grote rol voor het nieuwe Station Vaartsche Rijn. Creëer niet meer ruimte voor de auto: geen extra wegen, geen wegverbredingen op de A27: zet het auto-asfalt op dieet. Vang de groei van bevolking en banen op binnen de beschikbare ruimte en op bestaande wegen. Dat is de trend in duurzame steden. De langetermijntrend stimuleren en faciliteren zou de positie van Utrecht als economische welvarende en aantrekkelijke woonstad versterken.

## Betere infrastructuur voor fiets en OV zorgt voor een leefbare stad

Fietsfiles zijn inmiddels een dagelijks probleem. Gebrekkige stallingsmogelijkheden met 'wildstallen' van fietsen als gevolg, komen vaak terug op de Utrechtse raadsagenda. Het is een probleem én het is een teken van succes. Het is wel iets dat goed moet worden opgelost, juist door fors te investeren in nog betere fietsinfrastructuur: snelle doorgaande fietsroutes, met vrijliggende fietspaden. Voorkom dat fietsers vaak en lang moeten wachten bij stoplichten, bijvoorbeeld door vaker groen per cyclus. Maak opstelplaatsen vóór de auto, op plekken waar vrijliggende fietspaden onmogelijk zijn, of geef waar nodig alle beschikbare ruimte aan fietsers en voetgangers ten koste van de auto. Niet elke autovrije straat hoeft zijn verkeersfunctie te verliezen. Scooters en brommers op de rijbaan en een optimale aansluiting van OV en fiets. Daarvoor moet het ook op meer lange bus en tramtrajecten mogelijk zijn om de fiets mee te nemen. Voor senioren zou het OV gratis moeten worden.

Het lokale en regionale openbaar vervoer in Utrecht moet beter aan de mobiliteitsvraag van de regio voldoen. Enerzijds moet het snel en fijnmazig genoeg zijn om een volwaardig alternatief voor de auto te zijn, anderzijds moet het grote hoeveelheden reizigers in de spits kunnen vervoeren. Dat lijkt een dilemma, zeker gezien het ruimtegebrek rond de huidige knooppunten. Maar slimme combinaties van fiets en OV (rail en bus) maken veel mogelijk.

## Door effectief parkeerbeleid vermindert het aantal auto's

De omslag naar gezonde mobiliteit wordt bereikt door het verbeteren van fiets- en OV-netwerken, maar ook door het terugdringen van autobezit en -gebruik. Voor gemeenten is het parkeerbeleid hiervoor het beste middel. Met betaald parkeren, met oplopende tarieven in gebieden met weinig ruimte, kleine vergunningzones en geen nieuwe parkeergarages, wordt het onaantrekkelijk om de auto in de stad te gebruiken. Laat fietsen stallen op het makkelijkst toegankelijke parkeerdek van garages. De ruimte die zo vrijkomt is pure winst voor de

Utrechters. Ruimte voor fietsers en voetgangers, speelplaatsen en groen, geven de stad kwaliteit en maken de stad veilig, gezond en gastvrij.

## Verminder het bestelverkeer door centrale distributie

De grootste groeier in het stedelijke verkeer is het bestelverkeer. Het bevoorraden van winkels en het bezorgen van pakjes kan efficiënter en schoner als gemeente, bezorgers en ontvangers samenwerken. Bijvoorbeeld door bedrijven die een elektrisch wagenpark hebben te belonen met ruimere venstertijden. Zo nemen geluidsoverlast en vervuiling af. Door stadsdistributie zo te organiseren dat vrachten per ontvanger worden gecombineerd in plaats van per afzender, zijn minder ritjes in de stad nodig.

## Stimuleer elektrisch vervoer

Het gebruik van elektrische auto's en fietsen verdient flinke stimulans. De gemeente moet ervoor zorgen dat het aantal oplaad- en parkeerplekken altijd voor blijft lopen op het aantal elektrische voertuigen. Wie zijn vervuilende brandstofauto verruult voor een elektrische, wordt dan beloond met een grotere kans op een parkeerplaats. Op tal van andere manieren is de transitie van brandstof naar elektrisch te stimuleren. Van het eigen gemeentelijk wagenpark tot voorrang bij aanbestedingen en andere contracten waar de gemeente partij is of een rol kan spelen. Elektrische fietsen verdienen de voorkeur boven elektrische snorfietsen, wegens de onveiligheid die de snorfietsen meebrengen.

## Blijf ambitieus

Utrecht is momenteel voorloper in Nederland als het gaat om luchtkwaliteitsbeleid. Wij hopen dat Utrecht deze koppositie behoudt. Wij denken graag mee over maatregelen en oplossingen voor een gezond en leefbaar Utrecht.

Milieudefensie en Kracht van Utrecht  
[www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit](http://www.milieudefensie.nl/luchtkwaliteit)  
[www.krachtvanutrecht-initiatief.nl](http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl)

## Pak de overlast door scooters aan

De grootste opkomende bron van vervuiling is de scooter en snorfietsen met een verbrandingsmotor. Waar alle andere modaliteiten langzaam schoner worden, neemt het aantal scooters zo snel toe dat hun aandeel in het totaal niet meer te negeren valt. Utrecht heeft het probleem wel geagendeerd, maar nog niet de oplossing. Als de sector niet bereid is om in een convenant de verkoop van vervuilende scooters op te geven, dan kan een uitbreiding van de milieuzone uitkomst bieden. Zorg in ieder geval dat op vrijliggende fietspaden brom- en snorfietsers niet zijn toegestaan en handhaaf dat.

## Utrecht kan het niet alleen

We weten allemaal dat een deel van de vervuiling komt aanwaaien. De Provincie en het Rijk moeten daarom ook hun bijdrage leveren. De maximumsnelheid op de snelwegen, groei van het wegverkeer in het algemeen, provinciale bussen, de uitstoot van de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal, de nieuwe nationale emissieplafonds, allemaal vervuiling die de stad moet aanklaarten bij de gedeputeerde en de minister. Het kan niet zo zijn dat Utrecht alles alleen moet doen, of dat een afname van de vervuiling gebruikt wordt als reden om elders meer uit te stoten. Wij verwachten dat het Utrechtse bestuur zich ook buiten de stad sterk maakt voor de gezondheid van haar inwoners.

Juni 2015

