

Het **Bewoners Overleg Lunetten** (BOL) is een in de Utrechtse wijk Lunetten actieve stichting die “onderdak” biedt aan alle bewoners van deze wijk. Lunetten heeft ca. 12.000 inwoners. Het BOL bestaat ruim tien jaar en ontwikkelde een flinke staat van dienst. Bewoners, media, contactpersonen bij betrokken organisaties kennen het BOL als een energieke club deskundigen, als luis in de pels of als stevige partner. Ook binnen de gemeente politiek, bij Burgemeester en Wethouders, bij de gemeenteraad en bij de relevante ambtenaren is het BOL genoegzaam bekend. Veelzijdige projecten en acties zijn succesvol afgerond.

In de plenaire vergadering, het beleidsbepalend orgaan, van het BOL zijn de in de startnotitie Planstudie Ring Utrecht beschreven alternatieven besproken. Een zienswijze, inspraakreactie, is door het BOL ingediend .

Geïnspireerd door de uiteenlopende reacties van belangenorganisaties in de afgelopen maanden, het “Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht”<sup>1</sup> en “Actieplan Geluid Utrecht”, heeft de plenaire vergadering een nadere invulling gegeven aan haar standpunt die zij in de zienswijze<sup>2</sup> naar voren heeft gebracht:

**Het BOL wil een duurzame oplossing** voor een leefbare samenleving, en wil geen problemen verschuiven naar andere delen rond Utrecht zoals Leidsche Rijn. Het BOL wil geen uitbreiding van de capaciteit van auto(snel)wegen.

De gebiedsvisie van het BOL komt overeen met hetgeen in de publicatie “A12 Centraal: <sup>3</sup> Ambitie voor een duurzame stedelijke ontwikkeling” over het gebied “Linieland”, waar Lunetten deel van uit maakt, wordt geschreven:

“De stedelijke regio gebruikt Linieland als recreatief uitloopgebied. Dit deel wordt versterkt tot een krachtig en aantrekkelijk landschap. (...) Er wordt hier stevig geïnvesteerd om het landschappelijk schoon, de recreatieve functies en de langzaamverkeerverbindingen op orde te brengen. (...) de groene corridor krijgt een bijzonder recreatieve en ecologische betekenis.”

Hét probleem dat in de Startnotitie Ring Utrecht wordt genoemd is dat de Ring zowel door regionaal als landelijk autoverkeer wordt benut. Verder wordt gezegd dat de ruimtelijke mogelijkheden zeer beperkt zijn, omdat wij ons land voor meer gebruiken dan alleen voor verkeer. De kern van het probleem is de grote hoeveelheid auto's dat op hetzelfde moment van de wegen gebruik maakt. **Verspreiding** van het gebruik in tijd (het mijnden van de spits) of het kiezen van een **andere vervoersmodaliteit** (OV of fiets), of **niet vervoeren** (thuis- of telewerken) zijn voor de handliggende oplossingen. Het kiezen van een andere route wijzen wij gezien de veiligheid (het gebruik van onderliggend verkeersnet) en het verplaatsen van de congestie naar andere delen van het wegennet af. Overigens kent ook het OV spits- en daluren. Ook hier is door spreiding van het reizigersaanbod winst te behalen. Hoewel het een voor de hand liggende gedachte is dat burgers goed op de hoogte zijn van alternatieven en de kwaliteit daarvan blijkt dat niet zo te zijn. Uit de jongste projecten blijkt dat een **persoonlijk alternatief reisadvies effectief werkt**.

Teveel waarde wordt gehecht aan de snelheid waarmee je je kunt verplaatsen. Dat je **je reistijd efficiënt kunt benutten**, zeker met het overal draadloos internet in het vooruitzicht, zou een belangrijkste punt van afweging moeten worden. Zeker is dit het geval voor reizen over langere afstanden.

De overheid kiest nu nog voor een “keuzevrijheid” van de burger. Echter, de modaliteiten waar tussen gekozen kan worden zijn in kwaliteit (comfortabel, betrouwbaar, frequent, veel plaatsen bereikbaar op ieder willekeurige momenten, beschikbaarheid op alle plaatsen) zeker voor korte afstanden niet aan elkaar gelijk.

---

<sup>1</sup> Het ALU maakt onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het is een actieplan in de zin van art. 5.9 Wet Milieubeheer.

<sup>2</sup><http://www.lunetten.nl/bol/documenten/Inspraak%20BOL%20Startnotitie%20Ring%20Utrecht%2020090129.pdf>

<sup>3</sup> De rapportage is vervaardigd in opdracht van Bestuur Regio Utrecht, Provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente Nieuwegein, gemeente Houten, Ministerie VROM, en betrokkenheid van Ministerie van Ven W.

## Een eerste stap is om alleen en volledig te investeren in het op peil brengen van alternatieve vervoersmodaliteiten voor het autovervoer.

Gewoontes zijn hardnekkig, gedragswijziging is moeilijk te realiseren. Het is reëel te denken dat groepen burgers er niet in slagen om een echt grote stap naar duurzaamheid te zetten. Zonder aanzienlijke initiatieven van de overheid gekoppeld aan regels die een gedrag afdwingen zal een gedragsverandering onvoldoende van de grond komen. Gebeurt dat niet, dan blijft een verandering in een duurzame vervoersmodaliteit (en daarmee een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk) uit en blijft een keuze voor een andere vervoersmodaliteit een marginaal verschijnsel. Dit is de tweede stap. **Het “beprijzen” van het autovervoer en “slim prijzen” (financieel belonen van gewenst gedrag).** Daarnaast geeft de overheid een belangrijk signaal af in de keuze van de volgorde waarin zij haar acties onderneemt. Capaciteitsuitbreiding van het wegennet impliceert het belonen van het autogebruik.

Belangrijk is dat het openbaar vervoer een bijdrage moet leveren aan het oplossen van de congestie, althans het bereikbaar en leefbaar houden van de stad en regio Utrecht.

Personenvervoer per auto en OV en fiets moeten elkaar aanvullen. **Dat kan door de netwerken op elkaar aan te sluiten via P&R.** Vanaf die plaats zal met een andere vervoersmodaliteit verder gereisd worden: een comfortabel vervoersmiddel die op een betrouwbare, efficiënte, vrij van emissie, in korte tijd grote aantallen mensen kan vervoeren, ofwel de tram of lightrail. De tram- of treinstellen zullen zo ingericht moeten worden dat b.v. de fiets meegenomen kan worden.

**P&R faciliteiten** dienen niet alleen om over te stappen van auto naar OV/fiets of vice versa, maar **ook van stedelijke OV naar het regionaal of landelijk OV – netwerk.**

Hiermee kan de stad worden ontlast van in- en uitrijdend verkeer, ook van lijnbussen. Het huidige radiaal OV-systeem zal deels moeten worden vervangen door **tangent verbindingen buiten langs de Ring Utrecht**, waardoor niet altijd via het Centraal Station gereisd hoeft te worden. Hiermee worden de reistijden voor het regionale busvervoer verkort.

**Bescherming van het milieu en de leefomgeving voor de burgers** schiet al jaren tekort. Meerdere keren is vanuit Lunetten aangedrongen om de woonwijk beter te beschermen. Nu onderschrijven minister Cramer en het Kabinet dit ook<sup>4</sup>. Zelfs zonder uitbreiding van de vervoerscapaciteiten is een bescherming van emissie en geluid voor de wijk **noodzakelijk!** Inventieve en innovatieve maatregelen gecombineerd met in de praktijk bewezen technieken voor het **afschermen van snelwegen door ze te isoleren van de omgeving**<sup>5</sup> biedt zowel voor het verkeer zelf als voor de kwaliteit van de omgeving duurzame voordelen. Het wordt tijd om ze eindelijk eens in de praktijk uit te voeren. Waarom niet beginnen in de wijk het dichtst gelegen aan dé draaischijf van Nederland!

### Achtergrond:

**De wijk Lunetten** is een groene wijk, met twee parken met hoge ecologische waarden, relatief weinig autoverkeer en goed gebruik van deelauto's, OV en fietsverbindingen. Knelpunt is altijd al de grote belasting door luchtverontreiniging en geluid van het omringende verkeer. Uit een enquête<sup>6</sup> van het BOL is gebleken dat de luchtkwaliteit momenteel de grootste zorg is van de bewoners. Daarnaast krijgt het BOL vaak klachten over het geluid van de snelwegen dat door de gehele wijk is te horen.

---

<sup>4</sup> Zie: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=44772>

<sup>5</sup> <http://www.ipluchtkwaliteit.nl/project.php?name=overkapping>

<sup>6</sup> Zie <http://www.lunetten.nl/bol/vragen/uitslag.html>

Utrecht Lunetten wordt omringd door wegen en spoor:

A12, A27, de Waterlinieweg en de sporen van Utrecht naar Arnhem en 's-Hertogenbosch.

De afstand tussen bebouwing, wegen en sporen varieert van minder dan (bij de Engelmansplaat) 50 tot op een enkele plaats maximaal (!) 600 meter.



Uit rapporten van o.a. RIVM blijkt dat de luchtkwaliteit en geluidbelasting in en rond Lunetten nu al de Europese normen overschrijden! Lunetten krijgt de komende jaren te maken met de grote infrastructurele veranderingen, die het leefklimaat, onze gezondheid, de milieukwaliteit en het landschap verder onder druk zetten.

- Momenteel wordt de sporen uitgebreid van vier naar acht sporen. Dit kan volgens ProRail bij ingebruikname leiden tot een toename van naar schatting 400% t/m 2020 van het goederenvervoer per rail. (Bron: ProRail)
- Aan de A27 wordt in 2011 (in het kader van het versneld aanpakken van knelpunt Lunetten – Rijnsweerd) twee rijstroken toegevoegd.
- Toename van verkeer over de Waterlinieweg met 11% en opwaardering tot onderdeel van de 'Binnenring' voor de stad Utrecht. (bron: ALU)
- En mogelijk: verbreding van de A27 en A12 in het kader van de Pakketstudie Ring Utrecht.<sup>7</sup>

Bovendien worden de projecten door verschillende partijen ontwikkeld, zonder rekening te houden met de huidige werkelijke milieubelasting en met de cumulatieve effecten van de geplande projecten op de luchtkwaliteit en geluidbelasting voor de omgeving. Er is geen sprake van enige compensatie door verkeersafname of afname van milieuhinder rondom of in de wijk.

Bekend is dat de rekenmodellen die de overheden gebruiken bij de planontwikkeling van de spoor- en wegnuitbreidingen rond Lunetten, uitgaan van verouderde cijfers. Ook geven onderzoeken<sup>8</sup> aan dat berekeningen geen juiste weergave van werkelijke concentraties zijn. Bij het Ministerie van VROM is bekend dat in Utrecht op vele plaatsen de luchtvervuiling al ver boven de Europese norm uitkomt. Bovendien hebben bezorgde Utrechtse burgers<sup>9</sup> (chemicus Nijssen en bouwfysicus Zorn) in 2009 zelf metingen verricht, waaruit is gebleken dat de gemeten concentratie stikstofoxiden beduidend hoger

<sup>7</sup> <http://www.utrechtsnelweg.nl/nieuwsbericht/68>

[http://www.rtl.nl/components/actueel/rtlnieuws/miMedia/2009/week41/vr\\_1930\\_a27.avi\\_plain.xml](http://www.rtl.nl/components/actueel/rtlnieuws/miMedia/2009/week41/vr_1930_a27.avi_plain.xml)

<sup>8</sup> 1 RIVM rapport 680600003/2007 [J.P. Wesseling et al]

[www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680600003.pdf](http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680600003.pdf)

2 Analyse berekende en gemeten NO<sub>2</sub> concentraties 2005 in Den Haag [A. Özbek et al]

[http://www.denhaag.nl/Docs/dsb/milieu/Lucht/Rapportage\\_luchtkwaliteit\\_2005\\_-\\_bijlage\\_4.pdf](http://www.denhaag.nl/Docs/dsb/milieu/Lucht/Rapportage_luchtkwaliteit_2005_-_bijlage_4.pdf)

3 Met meten toch meer weten [S. van der Zee et al, 2004]

<sup>9</sup> [http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1118457.ece/De\\_Utrechtse\\_lucht\\_blijkt\\_veel\\_vuiler](http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1118457.ece/De_Utrechtse_lucht_blijkt_veel_vuiler)

is dan wat de gemeente heeft berekend. Utrecht is de enige van de vier grote gemeenten die geen metingen verricht naar de luchtkwaliteit. De verantwoordelijke wethouder vindt dit 'niet nodig'.

De intensivering van het verkeer van de afgelopen jaren wordt bij berekeningen niet meegenomen. Geluidsregels gelden alleen in de beginsituatie bij de aanleg van een nieuwe weg of spoorlijn. Echter, in de praktijk is de geluidsbelasting door drukker verkeer in de loop der jaren aangezwollen tot luidruchtige herrie. En zijn er geen metingen uitgevoerd om de berekeningen te verifiëren. Ook Minister Cramer en met haar de Ministerraad onderkent dat de bescherming van de burger tegen overlast tekort schiet getuige de vergadering van de Ministerraad van 30-10-2009: "De huidige wetgeving beschermt de burger onvoldoende tegen toename van geluidsoverlast bij groei van het verkeer.(...) In de praktijk blijkt dat toename van geluid door groei van verkeer nauwelijks aan banden is gelegd. (...) In situaties met groei van verkeer zijn dus geluidreducerende maatregelen nodig.(...)Mede door de groei van het verkeer in de afgelopen 25 jaar is op veel plaatsen de geluidbelasting te hoog."<sup>10</sup>

Hierbij komt dat bij de ontwikkeling van nieuwe projecten geen rekening wordt gehouden met de cumulatieve effecten van alle wegen en spoorwegen op eenzelfde gebied, zoals in Lunetten. Om een beeld te krijgen van de werkelijkheid volstaat alleen dat in en rond Lunetten lucht- en geluidsmetingen worden verricht. Het BOL vraagt u met klem om deze onderzoeken uit te voeren alvorens tot een besluit te komen!

Uit eerdere onderzoeken blijkt dat meer asfalt niet leidt tot minder files, maar juist tot toename van het wegverkeer en tot nog verdere aantasting van landschap en leefklimaat. In plaats van uit te gaan van verdere toename van autoverkeer ('30% van 2005 tot 2020') en eerste prioriteit te leggen bij wegen en auto's, pleiten wij voor een radicale omslag in het denken en prioriteit te leggen bij leefklimaat, gezondheid, landschap, en milieukwaliteit. Uit onderzoek<sup>11</sup> blijkt dat de knelpunten op de Ring Utrecht vooral in de spits liggen doordat 66% van het verkeer lokaal en regionaal is. Indien 15% een andere keus maakt, zijn de knelpunten goeddeels opgelost.

Het BOL wil aandacht vragen voor **zorgvuldige besluitvorming**, door de plaatselijke bevolking breed gedragen besluiten, openbare informatie over onderzoeken en resultaten hiervan, en voldoende inspraakmogelijkheden voor bewoners, gezondheids-, natuur- en milieuorganisaties. Voor politici, bestuurders en beleidsmedewerkers zijn de ontwikkelingen al complex en onoverzichtelijk, laat staan voor bewonersorganisaties. Met de Crisis- en Herstelwet kiest de overheid bovendien voor versnelling van procedures en vermindering van de inspraak, voor burgers, maar ook voor lokale overheden. Dit zet de planvorming en de kans op duurzame oplossingen voor de regio Utrecht onder zware druk.

Het BOL wijst op de Commissie Elverding, die heeft geadviseerd over zorgvuldige besluitvorming, breedgedragen besluiten, voldoende alternatievenonderzoek, voldoende inspraak van burgers, rechtsbescherming, en het voldoen aan normen.

Voor inhoudelijke vragen kunt u contact opnemen met de heer J.B.A. Buitink (john\_buitink@casema.nl)

---

<sup>10</sup> Zie: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=44772>

<sup>11</sup> <http://www.utrechtsnelweg.nl/userfiles/file/de-kracht-van-utrecht-LR.pdf>