

GIFTIGE CIJFERS

Onderzoeksrapport SP Utrecht, april 2009



Hoe de gemeente fraudeert, ten koste van de gezondheid van de Utrechters en voor de belangen van Hoog Catharijne en de Jaarbeurs.



Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| Samenvatting | 3 |
| Zoektocht naar de waarheid | 4 |
| De invoergegevens | 5 |
| Met hoeveel bussen wordt gerekend? | 5 |
| En met hoeveel vrachtverkeer? | 7 |
| Gevolgen voor berekeningen als er meer zwaar verkeer is | 9 |
| Conclusie | 10 |
| Hoe nu verder? | 11 |

Dit rapport is in april geschreven in opdracht van de SP-gemeenteraadsfractie door Michel Eggermont, raadslid en woordvoerder luchtkwaliteit. Veel andere mensen hebben mee nagedacht, geholpen met schrijven, kritiek geleverd. Iedereen wordt bedankt voor zijn inbreng.

Samenvatting

De gemeente Utrecht fraudeert op grote schaal met de invoergegevens van de rekenmodellen op grond waarvan de luchtkwaliteit wordt berekend. Tot deze conclusie komt de SP Utrecht na bestudering van de officiële invoergegevens van Utrecht en omliggende gemeenten.

De gemeente rekent de lucht schoon door vrachtverkeer en bussen niet (voldoende) mee te rekenen. Vergelijkingen met omliggende gemeenten en met tellingen in opdracht van de gemeente zelf wijzen dit uit.

Niet de gezondheid van de inwoners van Utrecht staat voorop, maar de autobereikbaarheid van Hoog Catharijne en de Jaarbeurs. Daarnaast heeft de gemeente nog steeds grootse plannen met het Stationsgebied dat nog meer extra autoverkeer aantrekt. Deze belangen zijn voor de gemeente belangrijker dan de gezondheid van de Utrechters.

Door het aan het licht komen van deze fraude is de bodem uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) geslagen. Het ALU werd door de SP Utrecht al eerder omgedoopt tot "het omrijplan".

De SP Utrecht stelt daarom voor om:

- het huidige ALU/"omrijplan" in te trekken;
- het dossier luchtkwaliteit onder te brengen bij de wethouder van gezondheid;
- een pauze in te lassen rond ontwikkelingen in het Stationsgebied;
- en de wethouder van Verkeer opdracht te geven om met behulp van tellingen tot goede en juiste invoergegevens te komen, op grond waarvan een nieuw plan kan worden geschreven;
- verder zou het goed zijn als de gemeenteraad zou onderzoeken hoe dit heeft kunnen gebeuren.

Zoektocht naar de waarheid

Vermoedens dat er iets mis was met de invoergegevens heeft de SP al langer, er ontbrak echter hard bewijs. Deze vermoedens waren de reden dat de SP in Utrecht januari 2009 de opdracht heeft gegeven aan Buro Blauw om de luchtkwaliteit te meten. Als er niets aan de hand zou zijn met deze invoergegevens zou Buro Blauw dezelfde luchtkwaliteit moeten meten, als die de gemeente berekend had.

Begin april zaten we opeens aan de onderhandelingstafel voor de vorming van een nieuw college. De SP heeft tijdens de onderhandelingen slechts één harde eis op tafel gelegd: Wij waren alleen bereid om aan het college deel te nemen als gebruikte invoergegevens voor het ALU openbaar zouden worden en wij met een groep burgers deze invoergegevens tegen het licht mochten houden. Op deze eis wensten de overige partijen met wie wij aan tafel zaten niet in te gaan en dus werden de onderhandelingen afgebroken. Deze afwijzing sterkte ons in ons vermoeden dat er iets mis was en moedigde ons nog meer aan om nog verder door te spitten.

Toen kwamen we erachter dat het heel eenvoudig is om aan de invoergegevens te komen. Het ALU maakt namelijk samen met alle andere landelijke en regionale luchtkwaliteitsplannen deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ten behoeve van dit NSL is de saneringstool ontwikkeld. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) vindt dat consistentie in de gegevens ten aanzien van de rapportage van de luchtkwaliteit in Nederland van groot belang is. Daarom heeft VROM besloten dat de jaarlijkse rapportage door gemeenten vanaf 2008 (rapportage over 2007) met behulp van een rapportageversie van de saneringstool uitgevoerd moet worden, de rapportagetool. VROM heeft samen met Infomil, Goudappel Coffeng en ECN voor de gemeenten de website www.rapportagetool.nl opgezet.

Op deze website kun je, nadat je bent ingelogd de rapportages van alle gemeenten downloaden.

Nadat de Utrechtse SP-gemeenteraadsfractie in april 2009 inloggegevens had aangevraagd, kregen we deze binnen 10 minuten toegemailed. Daarna zijn we aan de slag gegaan met het bestuderen van de gegevens op grond waarvan wij dit rapport schrijven.

De Invoergegevens

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit wordt met veel gegevens rekening gehouden. De precieze coördinaten van het stuk weg, de hoeveelheid auto's en bussen, de hoeveelheid middelzwaar en zwaar vrachtverkeer, het wegtype, de snelheidsklasse, de bomen- en de stagnatiefactor, het aantal parkeerbewegingen en tot slot de afstand tot de weg-as waarvoor de concentratie van verschillende stoffen berekend moet worden. Al deze gegevens zijn af te leiden uit de bestanden die kunnen worden gedownload vanaf www.rapportagetool.nl.¹

Met hoeveel bussen wordt gerekend?

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit zijn verschillende invoergegevens nodig. Eén van de belangrijkste is: de gemiddelde aantal bussen, vrachtwagens en personenauto's per dag. Het van belang om de samenstelling van het verkeer goed in te voeren.

Tenminste, als je een betrouwbare uitkomst wilt krijgen.

Binnen de agglomeratie Utrecht hebben de gemeenten Houten, IJsselstein, Maarssen en Nieuwegein voor een deel van hun straten het gemiddeld aantal bussen als invoergegevens voor de rapportagetool opgegeven. Niet voor alle straten natuurlijk, niet in alle straten rijden regelmatig bussen.

In Utrecht is het aandeel bussen door de gemeente bijna overal op nul gezet. Volgens de gemeente rijden er dus *geen* bussen op het stationsplein, *geen* bussen in de Nobelstraat, *geen* bussen in de Voorstraat, bijna nergens. Op 5 straten binnen de gemeente Utrecht is wel het aantal bussen opgegeven: Brink, Brinkstraat, Ockhuizerweg, Polderweg en een deel van de Rijndijk. Deze vijf straten liggen allemaal in Haarzuilen, ver buiten het centrum.

Er zijn 2625 wegvakken waarvoor Utrecht in de rapportagetool gegevens moest opgeven. Dat er ook in Utrecht wegvakken zijn waar wel aantallen bussen zijn ingevoerd geeft aan dat in Utrecht voor alle overige wegvakken deze aantallen doelbewust zijn weggehaald.

Het hoeft geen betoog dat bussen, zelfs de meest schone bussen, vervuilerder zijn dan personenauto's. Het niet opnemen van het aandeel aan bussen leidt op drukke straten, waar juist deze bussen rijden, bijvoorbeeld in de buurt van het Centraal Station en de Jaarbeurs, tot veel lagere berekende concentraties van vervuilende stoffen. In werkelijkheid is de lucht in deze straten dus veel vervuilerder dan de gemeente Utrecht op papier beweert.

De metingen van de SP, tussen 4 februari en 4 maart 2009 op het stationsplein leverde een gemiddelde meetwaarde op van meer dan $77 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 op². De door de gemeente berekende waarde ligt op het Stationsplein rond de $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 . Hieruit blijkt dat er een enorm verschil zit tussen de SP-metingen en de berekeningen met de invoergegevens van de gemeente.

Aangezien de andere gemeenten wel aantallen bussen hebben opgegeven als invoergegevens binnen het rapportagetool, het door het ministerie vastgestelde rapportagemiddel, en aangezien om het invoeren van aantallen bussen expliciet gevraagd wordt in de rapportagetool, en aangezien iedereen snapt dat op het busstation en op de wegen naar het busstation toe bussen rijden, moeten deze aantallen bewust op nul zijn gezet binnen de gemeente Utrecht. Alleen de vijf straten in Haarzuilen, ver van het centrum en het stationsgebied in Utrecht, zijn niet op nul gezet. Maar ja, wie verwacht daar problemen met de luchtkwaliteit?

En met hoeveel vrachtverkeer?

Ook de aandeel van het vrachtverkeer is van grote invloed op de uitkomst van de berekeningen. Binnen de Agglomeratie Utrecht heeft Nieuwegein heel andere aandeel van het vrachtvervoer ingevoerd in de rapportagetool. Gaande van de Taludweg (punten A en B) over de Jutfasebrug (punt C) naar de Europalaan (punten D en E) is het aandeel van het vrachtvervoer en bussen in Nieuwegein (Taludweg) veel hoger dan in Utrecht (Jutfasebrug en Europalaan). In Nieuwegein is het deel van het zwaarder verkeer: 4,0% middelzwaar vrachtverkeer, 3,0% zwaar vrachtverkeer en 3,0% bussen. In Utrecht: 2,5% middelzwaar vrachtverkeer, 1,0% zwaar vrachtverkeer en 0,0% bussen. Met andere woorden: een groot deel van de vrachtwagens en al het busverkeer verdwijnt hier volgens de gemeente in het niets.



Tussen Utrecht en Bunnik gebeurt hetzelfde. Op de Koningsweg in Utrecht (punten A, B en C) is het aandeel van het zwaarder verkeer 0,5% middelzwaar vrachtverkeer en 0,5% zwaar vrachtverkeer. Op de Koningslaan in Bunnik (punten D en E) is het aandeel van het zwaarder verkeer 4,2% middelzwaar vrachtverkeer en 0,3% zwaar vrachtverkeer.



Binnen Utrecht kan tevens een vergelijking gemaakt worden tussen tellingen en de ingevoerde gegevens voor de rapportagetool.

In opdracht van de gemeente voerde het bureau Dufec metingen uit tussen 9 en 21 december 2007 op de Lessinglaan. Gemiddeld kwamen hier toen dagelijks 15.388 motorvoertuigen langs, waarvan 5,3% middelzwaar vrachtverkeer en 2,0% zwaar vrachtverkeer. In de resultaten van de rapportagetool zijn de ingevoerde percentages middelzwaar vrachtverkeer 1,5% en zwaar vrachtverkeer 1,0%. Een enorm verschil.

In december 2006 is tevens een telling geweest in opdracht van de gemeente Utrecht. Gedurende 9 dagen is toen geteld door het bureau Goudappel Coffeng op de Amsterdamsestraatweg. Hier zijn gemiddeld dagelijks 16.109 motorvoertuigen geteld waarvan 4,6% middelzwaar vrachtverkeer en 3,0% zwaar vrachtverkeer. In de resultaten van de rapportagetool zijn de ingevoerde percentages middelzwaar vrachtverkeer 2,0% en van zwaar vrachtverkeer 1,0%. Wederom een enorm verschil.

Gevolgen voor berekeningen als er meer zwaar verkeer is

Bij een hoger percentage zwaarder verkeer berekent de standaard rekenmethode hogere concentraties vervuilende stoffen. Als bijvoorbeeld op de Lessinglaan de getelde concentraties worden ingevoerd dan is de concentratie NO₂ 3,6 µg/m³ hoger dan bij de in de rapportagetool gebruikte verdeling van het verkeer.³

Voor de Amsterdamsestraatweg is de concentratie NO₂ 3,9 µg/m³ hoger als de getelde cijfers worden gebruikt.⁴

Zelfs als de door Nieuwegein ingevoerde gegevens voor de Taludweg worden losgelaten op het begin van de Europalaan, in relatief open terrein, dan wordt de concentratie NO₂ 1,7 µg/m³ hoger.⁵

Dit zijn flinke verhogingen. In het grootste deel van de stad is de achtergrondconcentratie van vervuiling, de concentratie van alle bronnen tesamen zo'n 30 µg/m³. Als gevolg van de bijdrage van het lokale verkeer gaat deze concentratie, met de door de gemeente ingevoerde gegevens, op veel wegen al richting 40 µg/m³, dus 10 µg/m³ hoger. Als hier weer 2 tot 4 µg/m³ bovenop komt, als rekening wordt gehouden met een realistische verdeling van het verkeer, dan is dat een forse verhoging die er toe leidt dat in grotere delen van de stad de wettelijke norm van 40 µg/m³ niet wordt gehaald.

In ons onderzoek hebben wij ons geconcentreerd op de verdeling van het verkeer. Aangezien we moeten constateren dat hiermee is gesjoemeld is de vraag gerechtvaardigd of dit ook met de andere invoergegevens is gebeurt. Andere invoergegevens zoals de totale aantallen van het verkeer, de bepaling van het wegtype, de bepaling van de snelheidsklasse, de bepaling van de stagnatiefactor en de bepaling van de bomenfactor. Ook hiermee kan gesjoemeld zijn. Tenslotte blijft de vraag over op welke afstand van de weg is gerekend, deze gegevens zijn immers niet uit de resultaten van de rapportagetool te halen.

Conclusie

De invoergegevens die gebruikt zijn in de rapportagetool 2007 zijn ongeloofwaardig en onjuist. Geen gemiddelde aantallen bussen, sterke aanwijzingen dat te weinig vrachtverkeer is ingebracht. Vooral voor het Stationsgebied, en daarnaast ook voor andere drukke wegen, zijn precies déze onderschattingen (voor het vrachtverkeer) en het doelbewust weglaten (van het aandeel bussen) van het grootste belang voor de zakelijke partners van de gemeente, zoals de eigenaar van Hoog Catharijne (Corio) en de Jaarbeurs.

In dienst van deze zakelijke belangen heeft de gemeente ons allen op het verkeerde been gezet. Daar waar het nodig was heeft de gemeente de lucht "schoongerekend". Ze heeft dit gedaan ten koste van de gezondheid van de inwoners van de stad. Dit is zeer kwalijk.

De saneringstool/rapportagetool is speciaal ontwikkeld voor het NSL juist vanwege de consistentie van de rapportages. Voor de invoer zijn de gemeenten zelf verantwoordelijk. De gegevens moeten worden geaccordeerd.

Het ALU is onderdeel van het NSL. Uit de resultaten van de Rapportagetool 2007 blijkt dat de onderliggende cijfers niet kloppen. De cijfers die gebruikt worden in het ALU moeten, gelet op de noodzaak van consistentie binnen de saneringstool, daarom ook onjuist zijn.

Hiermee kan het ALU niet langer een onderdeel van het NSL blijven. Het ALU/"omrijplan" zorgt namelijk voor nog hogere aantallen motorvoertuigen op veel wegen, zoals 't Goylaan en de Marnixlaan. Als daar bovendien een groter deel van verkeer uit vrachtverkeer en bussen blijkt te bestaan, dan creëert het ALU eerder problemen dan dat het problemen oplost.

De afdeling die verantwoordelijk is voor de invoergegevens heeft niet per ongeluk verkeerde cijfers ingevoerd. Jarenlang is ze door bewoners uit de stad en door gemeenteraadsfracties gewezen op de noodzaak van juiste invoergegevens. Zelfs de uitkomsten van de in opdracht van de gemeente uitgevoerde tellingen komen op geen enkele manier terug in de invoergegevens. Er is geen twijfel over dat hier gesproken moet worden van opzet. Als opzettelijk verkeerde gegevens zijn gebruikt dan moeten we spreken van fraude. Fraude die geaccordeerd is door de gemeente.

Hoe nu verder?

Naar het oordeel van de SP is het onverantwoord de problemen met de luchtkwaliteit onder verantwoordelijkheid te houden van de afdeling die verantwoordelijk is voor de fraude. Problemen met de luchtkwaliteit is in de eerste plaats een gezondheidsprobleem en geen verkeersprobleem. Daarom moet de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de luchtkwaliteitsproblemen bij de GGD onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de wethouder voor gezondheid worden gebracht.

Doordiscussieren over het ALU heeft geen zin. Het heeft meer zin om zo snel mogelijk zoveel mogelijk realistische invoergegevens te verzamelen. De wethouder van Verkeer is er voor verantwoordelijk dat zo snel mogelijk op zo veel mogelijk plaatsen tellingen worden verricht. Bovendien moeten de aantallen bussen zo snel mogelijk worden verzameld en ingevoerd. Ook moeten de andere invoergegevens extra gecontroleerd worden. Pas als er betrouwbare invoergegevens beschikbaar zijn heeft het zin om na te denken over een nieuw ALU. Daarbij moet niet de belangen van de zakelijke partners van de gemeente centraal staan, maar de gezondheid van de inwoners van de stad.

Als het nodig is de plannen voor het Stationsgebied bij te stellen, dan moet daarvoor worden gekozen. Tot dat er een nieuw plan is, gebaseerd op realistische invoer kunnen alleen die activiteiten in het stationsgebied doorgang vinden, waarvan zeker is dat het geen extra verkeer zal aantrekken.

Ten slotte moet onderzocht worden hoe de fraude met de invoergegevens tot stand is gekomen. De gemeenteraad heeft hierbij een belangrijke rol te vervullen, juist om er voor te zorgen dat er in de toekomst minder kans toe is.

¹ Binnen de agglomeratie Utrecht zijn de invoergegevens te downloaden met de volgende links: [Houten](#), [IJsselstein](#), [Maarsse](#), [Nieuwegein](#) en [Utrecht](#).

² Meer informatie op utrecht.sp.nl

³ Deze berekeningen zijn uitgevoerd in CARII 8.0, berekend voor een afstand tot de weg-as van 15 meter.

⁴ Berekening voor afstand tot weg-as 10 meter. Bij de berekening van de luchtkwaliteit is de hoeveelheid motorvoertuigen gelijk gehouden, de invoergegevens van de gemeente in de rapportagetool zijn aanzienlijk lager

⁵ berekend bij een afstand tot de weg-as van 15 meter