

GG&GD advies bij 'Gezonde Lucht voor Utrecht'

De aanvullende maatregelen zijn met name gericht op het voldoen aan de grenswaarden die door de EU vastgesteld zijn. Vooral voor NO₂ zal de gemeente Utrecht een flinke extra inspanning moeten leveren om te voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde. Het uitgangspunt van het uitvoeringsprogramma is tevens dat de te nemen maatregelen een positief effect dienen te hebben op de gezondheid van de bevolking van Utrecht. De GG&GD is gevraagd het uitvoeringsprogramma te beoordelen op deze gezondheidseffecten.

Uitgangspunten voor gemeentelijke beleid vanuit gezondheidkundig perspectief

Utrecht is een stad op het knooppunt van een aantal zeer drukke rijkswegen. Door de aanwezigheid van deze rijkswegen op een relatief klein oppervlak heerst in Utrecht een relatief hoge achtergrondconcentratie luchtverontreiniging. Rijksbeleid ten aanzien van verbreding van snelwegen en verhoging van maximumsnelheden zullen er mogelijk voor zorgen dat het in de toekomst voor de gemeente Utrecht moeilijker zal worden om te voldoen aan de EU grenswaarde voor NO₂. Tevens is het te verwachten dat dit tot een toename van gezondheidsschadelijke componenten zoals roet en ultrafijnstof zal leiden.

Verder heeft Rijksbeleid met betrekking tot belastingvrijstelling voor kleine dieservoertuigen er ook voor gezorgd dat veel meer mensen in dieselauto's rondrijden dan voorheen. Moderne schone dieselmotoren verbruiken weliswaar minder brandstof dan benzinemotoren, maar ze stoten meer gezondheidsschadelijke luchtverontreiniging uit.

Emissie maatregelen

Veel in het rapport genoemde maatregelen hebben als doel invloed uit te oefenen op de emissies van voertuigen die in de stad rondrijden. Waar eerder een milieuzone is geïmplementeerd voor vrachtverkeer gaat het onderhavige uitvoeringsprogramma verder door de milieuzone ook te laten gelden voor bestel- en personenauto's. Zoals in het rapport uitvoerig beschreven stoten vooral oudere dieservoertuigen veel NO₂, maar ook veel roet en ultrafijne stofdeeltjes uit. Voor de twee laatstgenoemde componenten zijn geen grenswaarden vanuit de EU vastgesteld. Er zijn echter wetenschappelijk aanwijzingen dat juist die componenten voor de gezondheid van belang zijn.

Het instellen van een milieuzone voor bestelauto's en personenauto's is dus een maatregel die niet alleen voor het halen van de EU grenswaarden, maar ook voor de gezondheid veelbelovend is. Dat geldt overigens niet alleen voor de gezondheid van bewoners van de milieuzone zelf, maar ook voor de gezondheid van bewoners van de rest van de stad. Daarbij dient wel opgemerkt te worden dat de effectiviteit natuurlijk voor een groot deel afhangt van handhaving van de milieuzone.

De GG&GD vindt het heel belangrijk dat ook voor de toekomstige stads- en streekbussen strenge emissie eisen gaan gelden voor wat betreft roet en ultrafijnstof, aangezien er veel bussen door de stad rijden. De mogelijkheid van bussen op alternatieve brandstoffen zoals aardgas of LPG zouden daarbij ook expliciet in de afweging meegenomen kunnen worden.

Het stimuleren van het gebruik van elektrische voertuigen in de stad is een aantrekkelijke optie vanuit luchtverontreinigingsperspectief, maar als vervanging van vrachtauto's of bussen met een verbrandingsmotor lijkt de technologie nog niet ver genoeg ontwikkeld om zonder grote investeringen daadwerkelijk effect te hebben op de luchtverontreiniging in de stad.

Verkeerskundige maatregelen

De meeste verkeerskundige maatregelen in het programma zijn vooral gericht op het oplossen van knelpunten waar de EU grenswaarde voor NO₂ overschreden dreigt te worden. Vanuit GG&GD oogpunt bezien zal dit relatief weinig gezondheidswinst opleveren. Maatregelen die het totaal aantal motorvoertuigen in de stad beïnvloeden zouden gezondheidkundig waarschijnlijk meer effect hebben. Door een actief beleid op het stimuleren van fiets en openbaar vervoer zou het mogelijk moeten zijn om te zorgen dat minder mensen de auto nemen voor ritjes in de stad. Daarbij zou het helpen als het voor automobilisten onaantrekkelijk is om de stad in te rijden.

Conclusie

Het verheugt de GG&GD dat de maatregelen in het uitvoeringsprogramma niet alleen gericht zijn op het voldoen aan de door de EU voorgeschreven grenswaarden, maar ook als expliciet doel hebben om door vermindering van roet- en ultrafijnstofuitstoot de gezondheid van de bewoners van de stad te verbeteren. Vooral gezien de geringe mogelijkheden die de Rijksoverheid aan de gemeenten biedt om daadwerkelijk iets te doen aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en daarmee verkeersgerelateerde gezondheidseffecten lijkt dit programma het uiterst haalbare alternatief. 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.