

## SSLU-reactie op raadsvoorstel Gezonde Lucht voor Utrecht

Donderdagavond 6 juni wordt het ontwerpraadsvoorstel 'Gezonde lucht voor Utrecht; Uitvoeringsprogramma 2013-2015' in de commissie Stad & Ruimte besproken. De SSLU heeft daar een uitgebreide inspraakreactie op gegeven. Daar is weinig van terug te vinden in de nota van antwoord. Reden waarom de SSLU haar reactie in beknopte vorm opnieuw onder de aandacht brengt.

### Maatregelen onvoldoende

1. Volgens de berekening (Uitvoeringsprogramma pagina 17) leveren de voorgestelde maatregelen in totaal **2,19** µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> op. <sup>1</sup> Dat is veel te weinig om in 2015 aan de NO<sub>2</sub>-norm te voldoen. De berekende overschrijding in 2015 (NSL-monitor) is op verschillende wegen namelijk groter dan 2,19 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>. Niet alleen in de milieuzone, maar ook daar buiten (Waterlinieweg bijv.)

Er zijn een groot aantal wegen waar de berekende concentratie NO<sub>2</sub> op of vlakbij de 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> ligt. Rekeninghoudend met onzekerheden zou je daar, zoals ook de Rekenkamer aangaf, flink onder moeten gaan zitten.

In het collegeprogramma staat dat 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> een maximum is waar het college alleen al om redenen van gezondheid ruim onder wil gaan zitten. De voorgestelde maatregelen zijn onvoldoende om die gezondheidsmarge waar te maken, zeker als ook al een onzekerheidsmarge in acht moet worden genomen.

Overigens: begin april werd bekend (RIVM) dat bij de berekende NO<sub>2</sub>-concentratie 2015 in Utrecht 3 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> moet worden opgeteld. De reden daarvan was dat de achtergrondconcentratie NO<sub>2</sub> en de emissiefactoren personenwagens hoger uitkomen. Vreemd genoeg zijn de voorgestelde maatregelen niet aangepast aan de recente informatie van het RIVM.

Conclusie: bij de voorgestelde maatregelen staat het vast dat in 2015 niet aan NO<sub>2</sub>-norm wordt voldaan, laat staan dat de gezondheidsdoelstelling (ruim onder de norm blijven) wordt gehaald.

### Milieuzone personenwagens niet effectief

2. Volgens de gemeente heeft 50% van de insprekers zich uitgesproken vóór de milieuzone voor personenwagens. Zoals bekend is dat het gevolg van een actie van Milieudefensie die haar leden een inspraakreactie heeft toegestuurd waarin de wethouder lof wordt toegezwaaid, met de dringende oproep om die inspraakreactie in te sturen. De indruk moet dus niet gewekt worden dat 50% van de bevolking zich voor de milieuzone voor personenwagens heeft uitgesproken.

3. Het effect van de personenwagenmilieuzone zou 1,01 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> zijn. Dat effect zou optreden aan de rand van de milieuzone. Ga je naar de Waterlinieweg, Europalaan-Zuid, Kinglaan, Cartesiusweg, Josephlaan, Marnixlaan, Schweiterdreef, 't Goylaan dan is het berekende effect echter minder tot nul. Kortom, een maatregel die ook volgens de berekeningen van de gemeente een zeer gering effect heeft.

4. Mogelijk is het effect zelfs negatief. Mensen die door de maatregel gedwongen worden hun verouderde auto naar de sloop te brengen en een nieuwe auto moeten kopen (Fiat Panda kost al ruim 10.000 euro), willen die gedwongen uitgave er uithalen: ze willen daar plezier en gemak van hebben. Je geeft geen 10.000 euro uit voor een auto die maar heel weinig gebruikt wordt. En dus gaan ze meer kilometers maken dan ze met hun oude auto deden. Dit effect staat bekend als het rebound effect. De SSLU heeft daar in een mail van 28-10-2012 op gewezen. De extra kilometers doen het marginale effect van de schonere motor teniet.

---

<sup>1</sup> Daarbij is het effect van schone bussen niet inbegrepen omdat dat geen gemeentelijke – maar een BRU maatregel is. Het effect van schone bussen treedt alleen op op wegen waar bussen rijden. Zie de

5. Het berekende effect gaat er vanuit dat er substantieel verschil is tussen EURO 3, 4, 5 en 6. Dat valt in de praktijk lelijk tegen. Volgens de fabrieksspecificaties voldoen nieuwe auto's aan de EU-normen, maar in de praktijk ligt zowel het verbruik als de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, roet en fijnstof aanzienlijk hoger (tot wel 40%). Of de nieuwe auto aan de normen voldoet wordt door de fabrikant onder extreem ideale omstandigheden getest. Wie denkt dat auto's die aan hogere EURO-normen voldoen ook daadwerkelijk (in de praktijk) significant schoner zijn, heeft het mis.

6. Of een auto veel CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, fijnstof (en roet) uitstoot is in hoge mate afhankelijk van zijn staat van onderhoud: worden filters regelmatig vervangen/gereinigd, is de ontsteking goed afgeregeld, zijn de banden op de juiste spanning? Als het onderhoud niet optimaal is stoot een EURO 5 of 6 auto meer vuile lucht uit dan een oudere auto. Het is dus onjuist om alleen op de EURO-klasse af te gaan en geen rekening te houden met de werkelijke uitstoot die aanzienlijk hoger kan zijn dan de fabriek opgeeft.

Bedacht moet overigens worden dat de grootste winst in het schoner maken van motoren in de jaren 80 en 90 is gerealiseerd. Het is nauwelijks mogelijk automotoren nóg schoner te maken (wel op papier en volgens fabrieksspecificaties, maar niet in de praktijk).

7. Het moet dus niet verbazen, dat uit verschillende onderzoeken is gebleken dat de invoering van de milieuzone geen significant effect heeft.

8. De SSLU heeft de conclusies rondgestuurd van een onderzoek door 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. Dat onderzoek heeft ook in Utrecht plaatsgevonden (naar aanleiding van de invoering van de milieuzone vrachtwagens). 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.** *Impact of low emission zones and local traffic policies on ambient air pollution concentrations (2012).* <http://igitur-archive.library.uu.nl/vet/2013-0315-200511/UUindex.html>.

9. De SSLU heeft ook rondgestuurd de conclusies van een recent gepubliceerd onderzoek over de invoering van de personenwagenmilieuzone in München. Daar waren 6 onafhankelijke instellingen bij betrokken. De gemeente heeft noch op het eerstgenoemde, noch op het laatstgenoemde onderzoek gereageerd.

<sup>1</sup> Institut und Poliklinik für Arbeitsmedizin, Umweltmedizin und Präventionsforschung der Universität zu Köln

<sup>2</sup> Institut für Epidemiologie und Risikobewertung in der Arbeitswelt (IERA) der Evonik Industries AG

<sup>3</sup> Institut für Meteorologie der Freien Universität Berlin, AG Troposphärische Umweltforschung

<sup>4</sup> TNO-Earth, Environment and Life Sciences, Utrecht, Nederlande

<sup>5</sup> Institut für Arbeitsmedizin, Sozialmedizin und Umweltmedizin der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt

<sup>6</sup> Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT)

## **Einrichtung einer Umweltzone und ihre Wirksamkeit auf die PM<sub>10</sub>-Feinstaubkonzentration – eine Pilotanalyse am Beispiel München**

De conclusie van het onderzoek was **"This analysis does not prove the effectiveness of Munich's low emission zone"**. En in het Duits: *Die vorliegenden Auswertungen können nicht als Beleg für eine Effektivität der Umweltzone herangezogen werden, weder hinsichtlich einer Feinstaubreduktion noch weitergehend bezogen auf einen dadurch entstehenden möglichen gesundheitlichen Vorteil für Innenstadtbewohner.*

### **Kosten milieuzone personenwagens**

10. De geraamde kosten bedragen volgens bijlage 3 ruim 7 miljoen euro (7.231.725). Daar zitten de kosten in voor compensatie autobezitters die in de milieuzone wonen (1750 euro). De bedoeling van de milieuzone is echter dat niet alleen autobezitters die in de milieuzone wonen hun auto vervangen, maar dat alle Utrechters (en alle bezoekers uit de regio) dat doen. Tenzij de gemeente vindt dat (1) iedereen met een verouderde auto de binnenstad en het stationsgebied maar niet meer moet bezoeken en (2) de lucht in de rest van de stad vervuild kan blijven (op veel wegen in stad is het zgn. uitstralingseffect afwezig of te verwaarlozen).

11 Het aantal Utrechtse autobezitters met een auto die niet meer de milieuzone in mag is ca. 15.000.<sup>2</sup> Als die mensen allemaal een nieuwe auto moeten kopen (gemiddeld 10.000 euro), dan zijn de maatschappelijke kosten dus **150 miljoen**. De gemeente rekent alleen haar eigen kosten, maar het is niet juist om helemaal geen rekening te houden met wat het de Utrechtse burger kost.

12. Gaat men er vanuit dat lang niet alle Utrechtse autobezitters met een verouderde auto een nieuwe auto (kunnen) kopen, dan kiest men er dus voor om Utrechters die niet een nieuwe auto kunnen betalen de mogelijkheid te ontnemen om met de auto het stadscentrum te bezoeken. Erg links of sociaal is dat niet, maar bovendien wordt de lucht buiten de milieuzone daar niet schoner van. Buiten de milieuzone heeft de maatregel immers een te verwaarlozen effect en ook buiten de milieuzone zijn veel knelpunten'en bijna-knelpunten (Schweitzerdreef, Waterlinieweg, Cartesiusweg, Josephlaan, 't Goylaan, Marnixlaan, Amsterdamsestraatweg, Graadt van Roggenweg, Kinglaan, PHL-laan e.d.).

13. 7 Miljoen voor een maatregel die waarschijnlijk nauwelijks effect heeft is onverantwoord, laat staan  $7 + 150 = 175$  miljoen euro.

### **Wat moet er dan gebeuren (wat had er dan moeten gebeuren) ?**

14. De gemeente moet kiezen voor het bevorderen van **selectief** autogebruik. Beter een wat oudere auto zo min mogelijk gebruiken dan een nieuwe auto dagelijks gebruiken. De gemeente zou overigens ook best mogen denken aan CO2 doelstellingen (nieuwe auto's maken kost heel veel energie!)

15. Utrechters zijn heel wel in staat te begrijpen dat het erg belangrijk is om veel selectiever van de auto gebruik te maken. Maar dan moet je als gemeente wel intensieve voorlichting geven en wijzen op de noodzaak van selectief autogebruik.

– wat je niet moet doen is (wat het college sinds begin 2006 gedaan heeft) beweren dat de normen voor fijnstof en NO<sub>2</sub> zeker en vast gehaald zullen worden (eerst in 2010 en vervolgens in 2015). Daarmee geef je als college namelijk een heel verkeerd signaal: dat het niet urgent zou zijn om veel selectiever van de auto gebruik te maken.

– wat je ook niet moet doen (wat het college ook sinds de invoering van de luchtkwaliteitsregelgeving gedaan heeft) is plannen vaststellen en uitvoeren, die maken dat het autogebruik juist toeneemt. (Aanvullend Investeringsprogramma Autobereikbaarheid Stationsgebied. Afspraken met de Corio en de Jaarbeurs. Nota Aantrekkelijk en Bereikbaar<sup>3</sup>). Ook daarmee geef je als college hetzelfde verkeerde signaal, namelijk dat beperking van het autogebruik niet urgent is.

– wat de gemeente wél had moeten en kunnen doen is intensieve voorlichting over de gezondheidsschade van fijnstof en met name verkeersgerelateerde fijnstof (waaronder in het bijzonder roet). De gemeente had de GG&GD kunnen opdragen d.m.v. onderzoek (enquetes bij huisartsen bijv.) het ver-

<sup>2</sup> HaskoningDHV komt bij variant B op 12.000, maar telt dan alleen het gebied tot en met de stadsring: K. de Jongweg, Brilledreef, Marnixlaan, Cartesiusweg, Lessinglaan, Pijperlaan, Beneluxlaan, 't Goylaan, Waterlinieweg.

<sup>3</sup> In de Nota Aantrekkelijk en Bereikbaar staat expliciet dat de autobereikbaarheid van de economische kerngebieden behouden moet blijven. Tot die economische kerngebieden worden volgens de nota de binnenstad en het stationsgebied gerekend.

band zichtbaar te maken tussen optreden van astma, copd, kanker en hart- en longaandoeningen enerzijds en het wonen en schoolgaan in de nabijheid van drukke wegen. Deze verbanden zijn in wetenschappelijk onderzoek aangetoond, maar het zou de Utrechtse burgerij (en de politiek) het besef van urgentie geven als die verbanden op straat- en buurtniveau zichtbaar gemaakt worden.

– de gemeente zou intensieve voorlichting (hebben) kunnen geven op scholen om ouders te bewegen hun kinderen niet meer met de auto naar school te brengen, ouders kunnen voorlichten over de gezondheidsrisico's van luchtvervuiling. (Arnhems onderzoek laat zien, dat met name de automobilist zelf veel vervuilde lucht binnenkrijgt).

– de gemeente zou 's ochtends op invalswegen (bij stoplichten) flyers kunnen laten uitdelen, waarin forenzen vriendelijk worden verzocht zoveel mogelijk met het OV te komen en die forenzen erop kunnen wijzen dat dat ook voor hun eigen gezondheid beter is.<sup>4</sup>

16. Kortom: de gemeente zou heel veel kunnen doen om met goede voorlichting en (vooral door) goed voorbeeld bij de burger en automobilist een besef van urgentie te wekken, dat het belangrijk is om heel selectief gebruik te maken van de auto. De burger is niet dom, hij is niet anti-milieu, maar de gemeente moet goed en intensief voorlichten en niet zelf het verkeerde voorbeeld geven. De overheid neemt te makkelijk haar toevlucht tot dwangmaatregelen en maatregelen die de burger enorm op kosten jagen (waarmee de gemeente het draagvlak voor een beter milieu juist verpest!).

#### **Voor het halen van de norm is het nog niet te laat**

17. De invoering van de milieuzone voor personenwagens is ook volgens de berekeningen van de gemeente bij lange na niet voldoende om in 2015 de NO<sub>2</sub>-norm te halen. Het effect, zo blijkt uit meerdere onderzoeken, staat allerm minst vast. De kosten zijn enorm (met name voor Utrechters die een nieuwe auto moeten kopen) en treffen vooral de mensen met een smalle beurs. De maatregel draagt er met name niet aan bij een breed draagvlak te creëren voor veel selectiever autogebruik. De maatregel treft vooral de Utrechtse bevolking, terwijl de meeste knelpunten optreden langs wegen die worden gebruikt door het extern autoverkeer (uit de regio dat in de stad moet zijn).

18. Veel kansrijker is een beleid dat gericht is selectief autogebruik: intensieve voorlichting en campagnes (met name de GG&GD moet veel meer van zich laten horen!) en vooral een goed voorbeeld van de gemeente. Het is nog niet te laat. Dit college en deze wethouder hebben nog een jaar om de bevolking mee te krijgen en te overtuigen van de noodzaak het autogebruik terug te dringen. Een overheid die vertrouwt op het gezonde verstand van de bevolking kiest voor intensieve voorlichting en juist niet voor dwangmaatregelen (i.c. de milieuzone voor personenwagens) die hoge kosten met zich meebrengen juist voor mensen die zich nauwelijks een auto kunnen veroorloven.

SSLU, 1 juni 2013

---

<sup>4</sup> Volgens het ALU 2008 gaan er dagelijks 400.000 auto's de stad in en uit. Dat blijkt ook uit de ochtendfile (stad-inwaarts) en de avondfile (staduitwaarts). Desnoods kan de gemeente met verkeerslichten het binnenkomend verkeer doseren. Dat zou dan op alle invalswegen moeten gebeuren om te voorkomen dat de drukte wordt verplaatst.