

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: **stichting stopluchtverontreiniging** <stopluchtverontreiniging@gmail.com>

Datum: 7 september 2015 12:19

Onderwerp: Uitnodiging voor een debat over de Utrechtse milieuzone

Aan: Ivo Stumpe <ivo.stumpe@milieudefensie.nl>

Beste Ivo,

De Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht nodigt je bij deze uit voor een debat over de milieuzone, waartoe de gemeente in het voorjaar besloten heeft. De milieuzone dus zoals die door de raad is vastgesteld in oktober 2013.

Milieudefensie heeft zich daar een groot voorstander van betoond ("**het gaat om een relatief zeer kleine groep auto's, ongeveer 2 procent van het totaal. Maar die veroorzaakt wel zo'n 30 procent van de luchtvervuiling**") (persbericht Milieudefensie 18 mei 2015).

Volgens de SSLU is het effect van **deze** milieuzone volstrekt marginaal en jaagt het autobezitters nodeloos op kosten: naar de sloop brengen van auto's die vaak nog in uitstekende staat verkeren om veel geld uit te moeten geven voor een auto (bijv. diesel Euro 3l) die bovendien niet of nauwelijks 'schoner' is.

De SSLU wil in plaats van deze niet-effectieve en kostbare milieuzone een milieuzone voor een veel groter gebied (de hele stad stad binnen de snelwegen, maar dan op basis van een aangescherpte APK-roetkeuring. Daarbij wordt de grens tussen 'vies' en 'schoon' op een manier gelegd die reëel en eerlijk is. Wat bij de Euronorm en bij bouwjaar niet het geval is.

Inmiddels heb je laten weten niet te willen debatteren zolang de zaak onder de rechter is. Het argument dat wethouders plegen te gebruiken om niet te hoeven debatteren. Dat is een zwak en misplaatst argument.

Zoals je weet beoordeelt de bestuursrechter een kwestie slechts 'marginaal'. De rechter kijkt dan of het besluit niet in strijd is met de wet en of het niet apert onredelijk is. Met opzet laat de rechter daarmee een grote ruimte aan het politiek debat voor belangenafweging en de vraag naar de doelmatigheid.

Het zijn die vragen waar de SSLU met Milieudefensie over wil debatteren. Dat de kwestie onder de rechter is, is een laf argument om niet te hoeven debatteren. Milieudefensie zou zich ervoor moeten schamen om zich met zo'n formeel-flauwekul argument aan een openbaar debat te onttrekken.

Ik geef je de volgende data: 25, 28, 29, 30 sept, 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 19, 20, 21 oktober. Keus genoeg lijkt me. Op een avond in Utrecht. Nodig je dan ook alle Utrechtse leden van Milieudefensie uit? Ik zal Vincent Oldenburg vragen als gespreksleider op te treden.

Mocht je blijven weigeren te debatteren (graag deze week uitsluitel) dan organiseren wij een debatavond met Milieudefensie, waarbij de stoel van Milieudefensie leeg blijft.

Kees van Oosten

kopie naar pers en raadsleden

In de hieronder weergegeven email-correspondentie zijn overige mailadressen om privacy redenen weggelaten.

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:AW: AW: Milieudefensie begint te begrijpen dat milieuzone toch niet zo effectief is.

Datum:Mon, 7 Sep 2015 11:59:40 +0200

Van:Ivo Stumpe <ivo.stumpe@milieudefensie.nl>

Aan:Kees van Oosten <kvanoost@xs4all.nl>, Kees van Oosten <kees@keesvanoosten.nl>,

Kees,

de zaak is onder de rechter. Dan gaan we toch niet parallel daaraan een publiek debat voeren? Met wel doel? We gaan elkaar niet overtuigen, vandaar de rechtszaak.

Ivo

-----Oorspronkelijk bericht-----

Afzender: Kees van Oosten <kvanoost@xs4all.nl>

Verstuurd: Maandag 7 September 2015 11:36

Aan: Ivo Stumpe <ivo.stumpe@milieudefensie.nl>;

Onderwerp: Re: AW: Milieudefensie begint te begrijpen dat milieuzone toch niet zo effectief is.
Ik begrijp jouw voorkeur om de uitspraak af te wachten want dat kan wel 6 of 12 weken duren en misschien nog wel langer als de rechtbank de StAB inschakelt. Kortom: een argument om niet te hoeven debatteren. Ik ga je nu in het openbaar (via de pers) uitnodigen om te debatteren, waarbij ik je voldoende opties zal geven voor data. Ik zal je ook verzoeken om dan de leden van Milieudefensie die in Utrecht wonen tijdig uit te nodigen om bij dat debat aanwezig te zijn.

Kees

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:AW: Milieudefensie begint te begrijpen dat milieuzone toch niet zo effectief is.

Datum:Mon, 7 Sep 2015 11:19:53 +0200

Van:Ivo Stumpe <ivo.stumpe@milieudefensie.nl>

Aan:Kees van Oosten <kees@keesvanoosten.nl>,

Kees,

Het lijkt me het beste dat we even de uitkomst van de rechtszaak afwachten.

Ivo

----- Doorgestuurd bericht -----

Onderwerp:Re: Milieudefensie begint te begrijpen dat milieuzone toch niet zo effectief is.

Datum:Sun, 6 Sep 2015 13:08:32 +0200

Van:Kees van Oosten <kees@keesvanoosten.nl>

Aan:Ivo Stumpe <ivo.stumpe@milieudedefensie.nl>.

De milieuzone voor het vrachtverkeer werd in 2007 ingevoerd. Daar gaat het hier niet over. Staat er helemaal buiten. (*) Het gaat hier alleen over de milieuzone waartoe de raad in oktober 2013 besloot: voor personenwagens en bestel. De uitgekilde milieuzone dus (waarin diesel Euro 3 niet eens geweerd wordt). Kortom het besluit waar de SSLU beroep tegen heeft ingesteld en waarvoor Milieudedefensie het samen met de gemeente a.s. 17 september opneemt.

Van die uitgekilde milieuzone heeft Milieudedefensie in de pers en in de rechtszaal beweerd dat die de lucht 30% schoner maakt.

Overigens: ik nodig je uit voor een publiek debat over het nut van **deze** milieuzone. De milieuzone dus die door de amendementen van D66 uitgekild is, waar Milieudedefensie geen bezwaar tegen heeft gemaakt.

Van Hooijdonk durft niet, de GroenLinksfractie durft niet, ik neem aan dat jij niet voor de uitnodiging bedankt.

Lijkt me dat we dat debat moeten houden na de zitting. Hoor ik graag je verhinderavonden in september/oktober.

(*) Uit het onderzoek vijf steden van het IRAS 2010 blijkt ook het effect van milieuzone vrachtwagens lelijk tegen te vallen. Maar dat is een andere kwestie.

Kees

Op 6-9-2015 om 12:54 schreef Ivo Stumpe:

Kees, de nieuwe regels voor de nieuwe milieuzone raken alleen het lichte verkeer.

Vrachtwagens vallen immers al vele jaren onder emissieregels. En die zijn veel strenger (Euro IV) dan voor licht verkeer.

Dat je de effecten van de milieuzone op de uitstoot van het lichte verkeer betreft op de totale uitstoot van die categorie lijkt me logisch.

De uitstoot van het zware verkeer is sinds de invoering van de MZ enorm afgenomen. Dat kan natuurlijk nog beter, maar er zit veel meer winst in regels voor licht verkeer. Het percentage licht verkeer is extreem veel groter en ondanks het veel lagere percentage diesel is de totale uitstoot aan roet veel hoger.

Vandaar. De nuancering die jij meent te ontdekken is geen nuancering maar een verduidelijking.

Ivo

Ivo Stumpe
Campagneleider Verkeer
020-5507300
@ivostumpe

----- Reply message -----

Van: "Kees van Oosten" <kees@keesvanoosten.nl>

Aan: "Ivo Stumpe" <ivo.stumpe@milieudedefensie.nl>, Datum: zo, sep. 6, 2015 12:35

Op 18 mei verspreidde Milieudefensie het persbericht waarin het de pers liet weten de gemeente Utrecht te zullen bijstaan in de beroepsprocedure die door de KNAC tegen het besluit was ingesteld. Milieudefensie vermeldde niet dat de SSLU ook beroep had ingesteld. In het persbericht heette het: **"het gaat om een relatief zeer kleine groep auto's, ongeveer 2 procent van het totaal. Maar die veroorzaakt wel zo'n 30 procent van de luchtvervuiling."** (1)

Langzaam begint het tot Milieudefensie door te dringen dat de milieuzone die door de gemeente Utrecht is ingesteld toch niet zo 'supereffectief' is als door Ivo Stumpe van Milieudefensie van daken werd geroepen. Gisteren liet de advocaat van Milieudefensie weten dat die 30% begrepen moest worden als percentage van de roetuitstoot van het "lichte verkeer". Of je het nu hebt over 30% van de roetuitstoot van het lichte verkeer of 30% van de luchtvervuiling in Utrecht, dat scheelt een slok op een borrel.

Opmerkelijk is dat Milieudefensie tot haar nieuwe inzicht is gekomen naar aanleiding van een brief van TNO van 4 september 2015. Daaruit blijkt dat Milieudefensie het 'Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht' van december 2013 niet gelezen heeft. (2) Want daar stond al dat met het Uitvoeringsprogramma voor roet **'een gemiddelde reductie met dertig procent wordt gerealiseerd van de verkeersemisies langs drukke straten en door het lichte verkeer.'**(p.6).

Dus het roet in de verkeersemisies van het lichte verkeer (in drukke straten) zou met 30% worden verminderd. Dan moet je dus ook weten wat het aandeel is van de emissie van het lichte verkeer in de emissie van het totale verkeer én je moet weten wat aandeel is van roet in de verkeersemisie van het lichte verkeer. Als je dat allemaal niet weet moet je niet in de pers en in de rechtszaal roepen dat de lucht in Utrecht 30% schoner wordt, want dan doe je aan volksverlakkerij. Net als wethouder Van Hooijdonk.

Als Milieudefensie het 'Uitwerkingsprogramma' niet eens gelezen heeft, dan heeft het ook de 'Globale doorrekening' (3) van varianten (1 juli 2013) niet gelezen. Daarin staat dat de milieuzone zoals die op voorstel van D66 is vastgesteld (waarin diesel Euro 3 niet geweerd wordt) aanzienlijk minder effectief is dan de aanvankelijk voorgestelde milieuzone waar Milieudefensie zo blij mee was. De reductie van NO₂ voor personenauto's zou **tien** keer minder zijn. Dus niet 1,01 µg/m³, maar 0,11 µg/m³. En alleen in de milieuzone.

NO₂ wordt beschouwd als een indicatorgas. Dus als de reductie van NO₂ niets voorstelt (0,11 µg/m³), dan stelt de reductie van roet ook niets voor. Had Milieudefensie nu ook van die 'Globale doorrekening' kennis genomen, dan had Milieudefensie er bezwaar tegen kunnen maken dat er door het voorstel van D66 eigenlijk niets meer van de aanvankelijk bedoelde milieuzone over bleef. Milieudefensie maakt echter geen bezwaar.

Als Milieudefensie bij de SSLU te rade was gegaan, had de SSLU Milieudefensie kunnen uitleggen dat het allemaal nog veel erger was. Bij het doorrekenen van de uitgekilde variant (niet-weren van diesel Euro 3) heeft RoyalHaskoningDHV/TNO alleen maar berekend wat het scheelt als je dieselpersonenauto's Euro-3 niet weert. Voor wat betreft dieselbestel is er ten onrechte van uitgegaan dat Euro wél geweerd zou blijven (zoals oorspronkelijk bedoeld). Ook dat scheelt een slok op een borrel.

Als je nu alles op een rijtje zet, dan blijkt het effect van de **uitgekilde** milieuzone (10 miljoen) in het minst ongunstige geval zo miniem te zijn dat je een hoop nullen achter de

komma nodig hebt om dat in een cijfer uit te drukken. Te vrezen valt echter dat deze uitgekilde milieuzone de lucht alleen maar viezer en ongezonder maakt. Het effect van het omrijden is niet meegerekend, Diesel Euro 3 blijkt viezer dan Euro 2. De gemeente heeft de milieuzone zo begrensd dat 'vieze' auto's nog steeds bij de Jaarbeurs kunnen parkeren (3200 parkeerplaatsen).

De SSLU is niet tegen **een** milieuzone, maar tegen **deze** milieuzone. De SSLU pleit voor een milieuzone zo groot als de stad binnen de snelwegen voor auto's die niet aan strenge APK-eisen voldoen wat betreft roet. De APK is een stuk betrouwbaarder dan al die Euro-onzin (waarbij de fabrikant kan uitmaken of de auto aan de norm voldoet). En aan een auto die teveel roet uitstoot valt wat te doen (filters, verstuivers, afstelling), zodat die niet gesloopt hoeft te worden.

17 September wordt het beroep van de SSLU en van de KNAC tegen de uitgekilde milieuzone behandeld.

namens SSLU

Kees van Oosten

(1) <https://milieudefensie.nl/nieuws/pers/berichten/ook-milieudefensie-naar-de-rechter-om-milieuzone-utrecht-1>

(2) http://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/3.ruimtelijk-ontwikkeling/Milieu/Luchtkwaliteit/Uitvoeringsprogramma_luchtkwaliteit_def_2013_2015

(3) <http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/lucht/Bijlage2RHDHV-TNO.pdf>