

Pleitnota SSLU 17-9-2015

1. Volgens de SSLU is het aannemelijk dat de milieuzone leidt tot een verdere overschrijding van de NO₂-norm waaraan per 31 december 2015 had moeten worden voldaan en de lucht ongezonder maakt.

De SSLU is helemaal niet tegen een milieuzone, maar wil een milieuzone die wél effectief is:

- groter (zo mogelijk de hele stad omsloten door de snelwegen, in elk geval tot stadsring)
- op basis van toelatingscriteria die wél een goed onderscheid maken tussen 'vies' en 'schoon'. De SSLU heeft dikwijls gepleit voor een aangescherpte APK-roetmeting.

2. De raad besloot tot een milieuzone op basis van Euroklasse. Het bestreden besluit gaat uit van 'datum eerste toelating'. Dat valt echter niet samen (LL 110 is onjuist) en daarom is het bestreden besluit niet in lijn met het raadsbesluit. Het argument LL 7 is dus onjuist.

3. De SSLU heeft aangevoerd dat een onderscheid naar Euroklasse of 'datum eerste toelating' geen bruikbaar onderscheid maakt tussen 'vies' en 'schoon' en dat met grafieken van TNO aangetoond. Diesel Euro-3 blijkt veel meer NO₂ uit te stoten dan Euro 0/2. Vervanging van Euro 0/m² door Euro 3 leidt dus tot een verdere overschrijding van de NO₂-norm en verslechtering van de luchtkwaliteit. Het verweer van de gemeente gaat hier niet op in. In 'Luchtkwaliteit en gezondheidswinst' RIVM, 2015 (p.14) wordt er op gewezen dat er 'voldoende indicaties zijn dat de veronderstelling over met name de effectiviteit van Euronormen voor het wegverkeer erg optimistisch zijn'. De SSLU staat in haar kritiek op de bruikbaarheid van de Euronorm bepaald niet alleen.

4. Anders dan in het verweer (LL 7) wordt beweerd komt het Memo van TNO van 1 juli 2013 tot de conclusie dat 'deze beperking' (het niet weren van met name diesel Euro-3) leidt tot een effect dat 'relevant afneemt' (p.10). Het college schrijft 'zal het effect van de milieuzone voor de gezondheid en op de NO₂ grenswaarden aanzienlijk lager zijn' (5 juli p.2).

5. Wat het effect van de milieuzone volgens TNO 1 juli 2013 ('Globale overwegingen') is wordt in het verweer niet gemeld. De suggestie wordt ten onrechte gewekt dat het NO₂-effect voor personenwagens **1.01** µg/m³ NO₂ is (Uitvoeringsprogramma). Het effect personenwagens (en alleen in de milieuzone) is in de gekozen variant 012 echter maar **0,11** µg/m³ NO₂. Dat is slechts één tiende van wat het in het aanvankelijke voorstel was. Inderdaad, zoals het college op 5 juli 2013 stelde 'aanzienlijk' lager en een 'aanzienlijk' verschil met wat er in het bestreden besluit staat en in het verweer (LL 64) nog steeds staat.

Ook als 'NO₂' en 'PM₁₀' in de tabel in het besluit op bezwaar op de juiste plaats zouden staan is wat er staat, evenals wat er nog steeds in het verweer staat bij LL 64-66, dus onjuist.

6. In variant 012 wordt overigens nog steeds uitgegaan van het weren van dieselbestel Euro-3. In de 'beperkte' (SSLU:'uitgeklede') zone wordt die categorie echter niet geweerd. Dat betekent dat het effect van het bestreden besluit nóg minder is dan TNO 1 juli 2013 en het college op 5 juli meldden. Er wordt ten onrechte nog steeds uitgegaan van een reductie van 0,35 µg/m³ NO₂, terwijl daar naar schatting ook maar één tiende van overblijft door dieselbestel Euro-3 niet te weren. Dat wordt in het verweer niet bestreden, laat staan weerlegd.

7. De SSLU heeft al vaker aangevoerd dat sinds de wagenparkscan 2011 veel oude diesels van de weg zijn gehaald door sloop of export vanwege het vervallen van de oldtimer regeling. TNO heeft daar slechts in zo verre rekening mee gehouden dat uitgegaan is van een afremming van import van 'vieze' auto's (LL 77), maar niet van de aan het verkeer onttrekken van de oudste diesel oldtimers, waarvan LL. 80 terecht stelt dat die het meest vervuilend zijn. Dat TNO geen rekening heeft gehouden met de aan het verkeer onttrokken oude diesels wordt in het verweer niet tegengesproken, laat staan weerlegd. Ook spreekt het verweer niet tegen dat TNO bij de berekening van het maatreefeffect geen rekening heeft gehouden met de 'autonome' verjonging van het Utrechtse wagenpark. Ook deze omissies maken dat het berekende effect van het bestreden besluit nog lager moet worden ingeschat. Zie Stratus.

8. Tussen partijen is inderdaad (LL 70) niet in geschil dat de luchtkwaliteit in Utrecht nog steeds niet voldoet aan de gestelde grenswaarden, wat per 31-12-2015 het geval had moeten zijn. Het bestreden besluit betekent ook volgens TNO 1 juli 2013 en het college 5 juli 2013 maar een zeer geringe reductie NO₂ (in de milieuzone). Volgens de SSLU is het echter aannemelijk dat het zelfs om een verslechtering gaat: extra overschrijding van de NO₂-grenswaarden en meer schade aan de gezondheid. De argumenten van het SSLU om dat aannemelijk te maken worden nog steeds niet door de gemeente weerlegd. Ik zal ze kort langslopen.

9. Omrij-verkeer. De gemeente kan wel beweren (LL 55-57) dat het effect van het omrij-verkeer is meegenomen, maar dat blijkt niet uit de beantwoording van het wob-rochelroutebesluit. De NO₂-concentratie op wegen waarvan het aannemelijk is dat daar omrij-verkeer zou gaan plaatsvinden laten in de 'autonome' situatie en de situatie VAR 12 geen verschil zien (SSLU 5-9-2015 punt 28). Het effect van het omrij-verkeer is dus kennelijk niet of zo goed als niet meegenomen. De gemeente heeft, ondanks het aangevoerde bezwaar, geen stukken ingebracht waarmee aangetoond zou kunnen worden dat het omrij-verkeer wél is meegenomen en in welke mate dat dan het geval zou zijn. De relevantie van de omvang van dat omrij-verkeer is de extra autokilometers.

Juist een kleine milieuzone leidt tot veel omrij-verkeer, zoals Milieudefensie terecht heeft aangevoerd ('10 misvattingen over de milieuzone', 17 juli 2015). Milieudefensie bepleit daarom een milieuzone tot de stadsring, maar de gemeente wil daar niet aan. Ook 'Gemiddeld effect van schone diesels in Nederland' (RIVM, p.8) waarschuwt voor een kleine milieuzone. Het omrij-effect houdt in verplaatsing van luchtverontreiniging. Het effect van de milieuzone is maar klein dus verplaatsing is niet groot, maar kan wel plaatsvinden bij overschrijdingslocaties. Belangrijker is dat omrijden betekent extra afstanden. De SSLU staat met dit bezwaar niet alleen en verkeert ermee bovendien in goed gezelschap.

10. Diesel Euro-3 stoot volgens TNO veel meer NO₂ uit dan diesels Euro 0/2 (SSLU 5-9-2015 punten 21 -23). Vervangen van diesel Euro-0/2 door Euro-3 leidt dus juist tot een hogere concentratie NO₂. De SSLU heeft daar al eerder op gewezen (26 mei 2015). Het verweer gaat er niet op in.

11. De SSLU heeft aangevoerd dat het bestreden besluit het maken van meer autokilometers in de hand werkt. Niet alleen door het omrijden, maar ook omdat mensen die gedwongen worden pakweg 6000 euro uit te geven voor een vervangende auto daar ook profijt willen hebben. Dat argument valt niet af te doen door het kortweg als 'onzin' te kwalificeren (mr. VdBiesen Milieudefensie) of als 'ver-

gezocht' (LL.58). Het is ook onjuist om het argument zonder bewijs door de SSLU van tafel te vegen. De door de SSLU veronderstelde groei van het aantal autokilometers als gevolg van het bestreden besluit ligt zo voor de hand, dat de gemeente dat behoort onderzocht te hebben. De SSLU hoeft het onderzoekswerk van de gemeente niet te doen.

12. Overigens, TNO schrijft op 4 september (productie 2 verweer, p.2) dat wanneer het effect van de milieuzone opnieuw uitgerekend zou moeten worden, rekeninghoudend met 'de laatste inzichten', de NO₂-concentratie lager uitvalt. Nog lager dus.

Tussenconclusie: de gemeente heeft niet aangetoond dat de effecten van het bestreden besluit niet tot een verdere overschrijding leidt van de NO₂-grenswaarde in 2015 en de jaren daarna, terwijl de toename van de NO₂-concentraties door het instellen van de 'beperkte' milieuzone aannemelijk is.

13. Het verweerschrift (LL 76) brengt tegen Stratus in dat het memo alleen ziet op NO₂. Een opmerkelijk argument want het gaat bij de beoordeling van het besluit in de eerste plaats om NO₂. Het voldoen aan de (ruime) PM₁₀-grenswaarden is niet het probleem. Het is de grenswaarde NO₂ die nog steeds overschreden wordt, terwijl daar per 31-12-2015 aan had moeten worden voldaan. Dit argument om niet in te gaan op de Stratus memo is dus onbegrijpelijk.

14. Niet alleen de SSLU, maar ook de gemeente zelf (SSLU 5-9-2015 punt 18 sub b.), Milieudefensie ('Achtergrondinformatie') en Prof.dr.ir.B. Brunekreef (prod. 1 bij het verweer) wijzen erop dat NO₂ en roet nauw correleren. Wat erg belangrijk is, is dat Brunekreef daar nog aan toevoegt dat ook langdurige blootstelling aan stikstofdioxide (NO₂) onafhankelijk van fijn stof (PM₁₀) met gezondheidsschade in verband staat en mogelijk niet onderdoet voor die van fijn stof (PM₁₀). Verder stelt Brunekreef: 'in de analyses van de effecten van een Utrechtse milieuzone op de gezondheid is NO₂ niet meegenomen'. Dat moet dus als een tekortkoming worden beschouwd.

Hoe Brunekreef niettemin, terwijl hij zich bovendien alleen baseert op 'Analyse gezondheidseffecten' van 2-9-2015 (en geen kennis heeft van onderliggende onderzoeken naar de samenstelling/ontwikkeling van het wagenpark en verkeersberekeningen ivm omrijden) tot de uitspraak komt dat de winst van de milieuzone groter is dan oorspronkelijk berekend (dus voordat de raad besloot om diesel Euro-3 niet te weren!) is naar het oordeel van de SSLU onbegrijpelijk. In de 'Analyse gezondheidseffecten' wordt het oorspronkelijke voorstel (dit keer variant 02 genoemd) vergeleken met variant 12 (de huidige milieuzone). Het oorspronkelijke voorstel zou **14** Daly's opleveren, de milieuzone die het geworden is maar **10**.

15. Zowel wat betreft de correlatie met roet (NO₂ geldt nog steeds als een indicatorgas), als wat betreft de schadelijkheid voor de gezondheid van NO₂ als wat betreft het voldoen aan de grenswaarde NO₂ per 31 december 2014, is het dus van groot belang dat de gemeente uit berekeningen doet blijken dat het bestreden besluit niet tot nog meer NO₂ leidt, wat gelet op de argumenten van de SSLU aannemelijk is.

16. De gemeente lijkt het belang van NO₂ te relativiseren door sterk de nadruk te leggen op roet. Gegeven de correlatie tussen NO₂ en roet, waar ook het college (SSLU 5-9-2015 punt 18 sub b brief 26 juli 2013 van het college), Milieudefensie en Brunekreef op wijzen ligt het voor de hand dat als de

concentratie NO₂ toeneemt ook de concentratie roet toeneemt. Hoe TNO heeft kunnen berekenen dat de concentratie juist afneemt is onbegrijpelijk. TNO (een publiekrechtelijk orgaan!) weigert uit concurrentie overwegingen openheid te geven en de berekeningen te laten zien. De claim dat de milieuzone (variant 012) tot een gezondheidswinst leidt van 10 Daly's/jaar ('Analyse gezondheidseffecten' p. 4) impliceert dat de reductie van roet in de emissies van het lichte verkeer (waarvan vrijwel alleen in de milieuzone sprake zou zijn) noemenswaardig bijdraagt aan de reductie van alle roet in de lucht in de milieuzone. Dat wordt door de gemeente (TNO) niet aangetoond. Het is ook onaannemelijk gegeven de correlatie met NO₂ in de lucht. Gaat NO₂ omhoog, zoals valt te vrezen, dan gaat de concentratie roet in de lucht ook omhoog!

17. De SSLU heeft er op gewezen (bijlage 3 beroepschrift) dat volgens onderzoek van Umwelthilfe moderne benzinemotoren niet minder ultrafijnstof (waar veel roetdeeltjes in zitten) uitstoten dan diesels. De vervanging van diesels door moderne benzinemotoren (injectie) zou dus juist een negatief gezondheidseffect hebben. Anders dan tijdens de hoorzitting toegezegd heeft de gemeente dit niet ter beoordeling aan de deskundigen van TNO voorgelegd. Het verweer gaat er nog steeds niet op in.

18. De SSLU heeft artikel van Jan Fransen (Natuur & Milieu) ingebracht waarin wordt gesteld dat het terugdringen van PM₁₀ (om aan de norm te voldoen) mogelijk inderdaad tot een toename van ultrafijn stof leidt. Dat is ook de strekking van dr. Flemming Cassee (RIVM, 6-3-12). De gemeente had dit behoren te onderzoeken.

19. De SSLU heeft zich verbaasd over de inbreng van Milieudefensie ('Achtergrondinformatie' van Knol).

- het internationaal wetenschappelijk onderzoek waarin de milieuzone steevast beoordeeld zou worden als een effectieve maatregel blijkt (zo blijkt uit de bijlage A) in de meeste gevallen betrekking te hebben op milieuzone's waarbij (anders dan de Utrechtse milieuzone) ook Euro 3 geweerd wordt, tegelijk vrachtwagens worden geweerd en bovendien veel groter zijn (Berlijn 20 x keer zo groot als de Utrechtse milieuzone). Kortom, om drie redenen niet vergelijkbaar.

- voor de bewering dat *'als je, zoals met de huidige milieuzone, de meest vervuilende 2% van het totale verkeer, je de roetuitstoot van het totale verkeer met 30% terugbrengt'* verwijst MD naar bijlage B (niet van TNO maar afkomstig van een wob-besluit) waar dat niet staat. Er staat de EC-(roet)uitstoot van licht verkeer en in de milieuzone. (Dat laatste is de gemachtigde van MD kennelijk ook ontgaan: opmerking over nadere stukken d.d. 3 september 2015).

- anders dan de verwijzing naar de bronnen 2 en 3 doet vermoeden ondersteunen die het betoog in de 'Achtergrondinformatie' in het geheel niet.

RIVM, 'Gemiddeld effect van schone diesels in Nederland' is een berekening van het effect van een **nationale** emissiezone (heel Nederland) waar personen/bestel én vracht geweerd wordt, inclusief Euro 3. Dat is wel even wat anders dan de Utrechtse milieuzone.

RIVM, 'Luchtkwaliteit en gezondheidswinst' gaat niet over milieuzones. Die worden er hoogstens terloops in genoemd. Eén van de hoofdconclusies is dat het RIVM veel verwacht van de Euro-6/Vi-normen. Er staat ook dat er onvoldoende indicaties zijn dat Euronormen effectief zijn.

- Volgens de 'Achtergrondinformatie' is er een correlatie tussen *overall-concentratie NO₂* en de *overall-concentratie roet* in de lucht in relatie tot de afstand van de weg. Dat klopt, maar dat betekent (wat de SSLU tegen het bestreden besluit aanvoert), dat als NO₂ in de lucht toeneemt, de daarmee gecorreleerde roet in de lucht ook toeneemt.

20. In de 'Analyse gezondheidseffecten' worden van vier varianten doorgerekend, waaronder het oorspronkelijke voorstel ('02'), twee varianten milieuzone tot de stadsring ('A02' en 'A12') en de milieuzone waar we het vandaag over hebben, waar de SSLU beroep tegen heeft ingesteld ('12') en die door MD samen met de gemeente wordt verdedigd. Volgens de 'Analyse' (p.3) scoort die het minst goed omdat er sprake is van een kleine zone, terwijl er sprake is van de minst strenge toelatingseisen. Dat MD een voorkeur heeft voor de variant met de minste gezondheidswinst is voor de SSLU volstrekt onbegrijpelijk.

Conclusie: het bestreden besluit (op bezwaar) is onzorgvuldig voorbereid. Niet is aangetoond dat het niet leidt tot meer overschrijding van de NO2-grenswaarde en meer ongezondheid, terwijl er voldoende argumenten zijn om te vrezen dat dat wél het geval is. De SSLU verzoekt de rechtbank het bestreden besluit te vernietigen, althans te schorsen en de gemeente op te dragen voor een betere onderbouwing te zorgen waarin serieus op alle serieuze bezwaren wordt ingegaan.

CvO