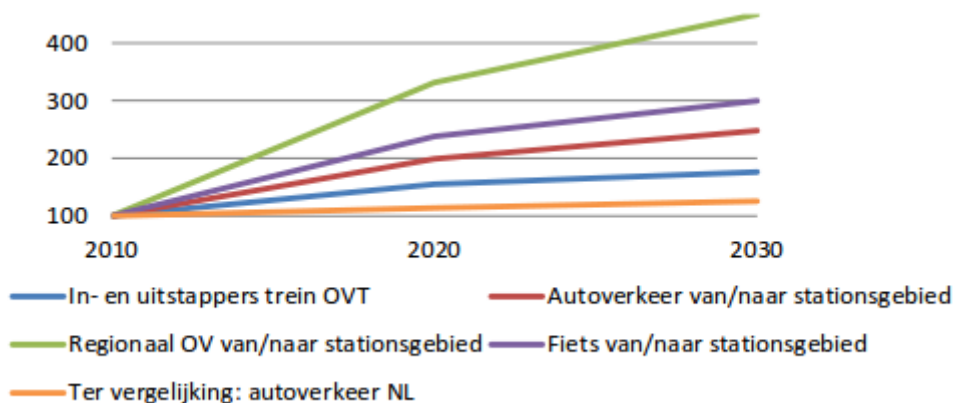


1.

‘Ook de automobiliteit zal de komende jaren toenemen. Op dit moment gaan dagelijks in totaal ruim 400.000 auto’s de stad in en uit. Een veelvoud daarvan passeert Utrecht over de snelwegen rond de stad. Volgens de prognoses groeit het personen autoverkeer in de periode 2005-2020 circa 30%.’

(Lucht voor ambitie 2008. Toelichting en Onderbouwing p. 14)

2.



(MIRT-rapport Regio in beweging, 2012. Met medewerking gemeente)

!!!! Voorstel milieuzone Utrecht werd in diezelfde tijd ontwikkeld.

3.

Ontwikkeling luchtkwaliteit

De afgelopen decennia is de luchtkwaliteit verbeterd, vooral doordat de technologie schoner is geworden. De afgelopen jaren heeft deze verbetering zich echter niet doorgezet en stabiliseert de luchtkwaliteit zich.

(Lucht voor ambitie 2008. Toelichting en onderbouwing p.16)

4.

Toen eind vorige eeuw duidelijk werd dat het lastig zou worden om aan de Europese grenswaarden te voldoen heeft het nog ongeveer vijf jaar geduurd voordat aanvullend beleid gestalte kreeg. Ook zijn er jarenlang geen ingrijpende maatregelen genomen om het aantal autokilometers terug te dringen. Daarbij speelde mee dat er lange tijd een gebrek aan politiek draagvlak was voor de invoering van een kilometerheffing.

(Milieueffecten wegverkeer. Algemene Rekenkamer 2009. P. 6)

5.

Vraag 1: als auto's niet ('nog') schoner en zuiniger worden, wat kan je dan als overheid anders doen dan het autoverkeer terugdringen?

Antwoord: Het sprookje van de schonere auto → milieuzone.

Het publiek wijsmaken dat ze toch schoner en zuiniger zullen worden, want terugdringen van autoverkeer is ondanks **luchtvervuiling** en **klimaatopwarming** politiek nog steeds niet bespreekbaar.

6. Het sprookje van de milieuzone: vervang diesels euro 0 t/m 2 door diesels 3 t/m 6. Dat zou de lucht 30% schoner maken (**0.14 microgram/m³ NO₂** volgens de berekeningen van de gemeente zelf en dat alleen in de milieuzone)



7.

Klein deel van de auto's veroorzaakt groot deel van de luchtvervuiling

“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”

(Campagneleider Milieudefensie Ivo Stumpe, 18, 19 en 28 mei 2015)

8. Utrecht zet een stap in de goede richting met de invoering van de milieuzone voor personenwagens per 1 januari 2015. Maar die is voornamelijk erg beperkt en zal uitgebreid moeten worden.

(Kracht van Utrecht, 14-10-2014)

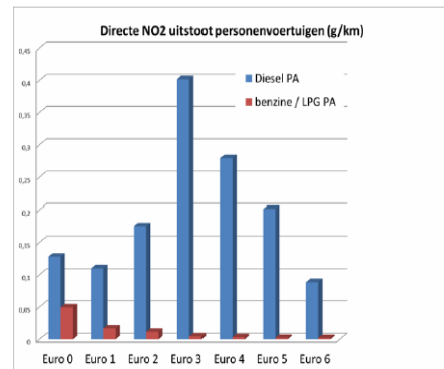
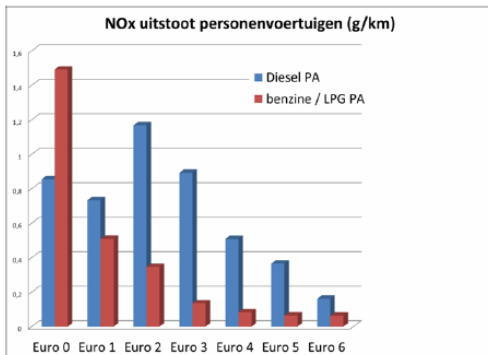
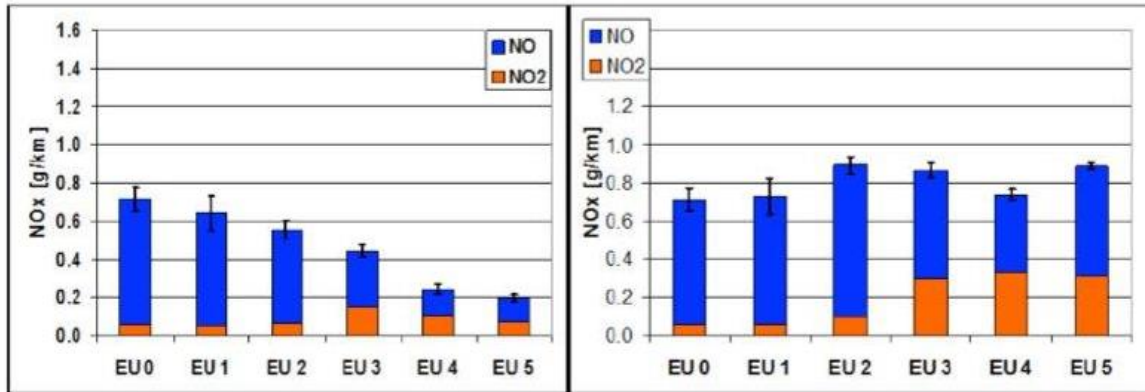
9.

Amerikaanse EPA was er voor nodig om het sprookje van de schonere diesels door te prikken. De EU publiceerde daar al in 2013 over, maar daar zwegen de deskundigen over.

In addition to the intrinsic weakness of the NEDC, some vehicles seem to be designed to respect the limits only when tested on this cycle. Moreover, there is increasing evidence of illegal practices by some end users that defeat the anti-pollution systems to improve driving performance or save on the replacement of costly components.

(EC 2013b. Commission staff working document, Impact Assessment p. 21)

Verskil tussen NO_x-norm- en praktijkuitstoot bij dieselpersonenauto's. Bron: EC (2013b, p.22).



Onderzoek maatregelen luchtkwaliteit
26 mei 2013

Page 6

TNO innovation for life

Royal HaskoningDHV

Onderzoek maatregelen luchtkwaliteit
26 mei 2013

Page 7

TNO innovation for life

Royal HaskoningDHV

(Infosheets gemeenteraad Utrecht 28 mei 2013).

10.

'Sindsdien is eveneens duidelijk geworden dat ook langdurige blootstelling aan stikstofdioxide (NO₂) onafhankelijk van fijn stof (PM₁₀) met gezondheidsschade in verband staat (..) mogelijk niet onderdoet voor die van fijn stof (...) In de analyses van de effecten van de Utrechtse milieuzone op de gezondheid is NO₂ niet meegenomen. Hierbij moet worden aangetekend dat de overlap tussen roet en NO₂ groter is dan die tussen fijn stof en NO₂.' (Prof. Brunekreef 1-9-2015)

11.

NO₂ is als norm in de regelgeving opgenomen omdat het geacht wordt een indicator te zijn van giftige stoffen in de lucht: roet, toluen, benzeen, PAK's, ultrafijnstof e.d.

Conclusie: als diesels euro 3 t/m 6 niet schoner zijn dan diesels euro 0 t/m 2 maakt de milieuzone de lucht dus niet schoner.

Vraag 2 : is de milieuzone ook schadelijk?

a. Het vervangen van diesel euro 0 t/m 2 door diesel 3 t/m 6 leidt juist tot een toename van de concentraties NO_x/NO₂ in de milieuzone.

b. De maatregel milieuzone is genomen om het autoverkeer niet te hoeven beperken. Er worden dus ‘dankzij’ de milieuzone meer autokilometers verreden.

c. Een kleine milieuzone (Utrecht) leidt tot extra autokilometers ivm omrijden.

‘Mensen gaan omrijden en zo neemt de vervuiling elders alleen maar toe. Als een milieuzone goed wordt aangelegd (bijvoorbeeld het gehele gebied binnen de ring), dan is omrijden geen optie. Als dat wel zo is, moet de gemeente terug naar de tekentafel en de zone verbeteren.’
(Milieudefensie, Anne Knol, 17 juli 2015)

d. Als mensen hun auto naar de sloop moeten brengen en 5000 euro kwijt zijn aan de nieuwere auto, dan zullen ze daar ook profijt van willen hebben in de vorm van rijplezier. Gevolg: meer autokilometers.

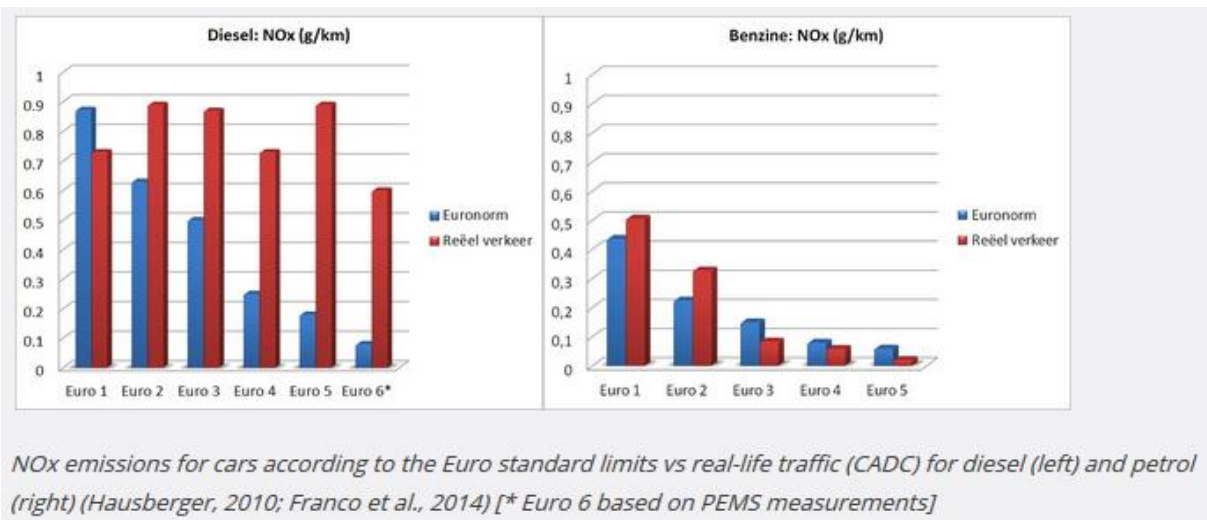
Vraag 3: wisten de deskundigen/voorstanders van de milieuzone niet dat het vervangen van diesels euro 0 t/m 2 door diesels euro 3 t/m 6 de lucht niet schoner zou maken?

Milieudefensie

Milieudefensie in Nederland is niet verrast. Volgens woordvoerder Ivo Stumpe maken meer autofabrikanten zich hier schuldig aan. "Wij wisten dat er volop gefraudeerd werd, maar Volkswagen is nu gewoon op heterdaad betrapt. Ze zijn er gloeiend bij."

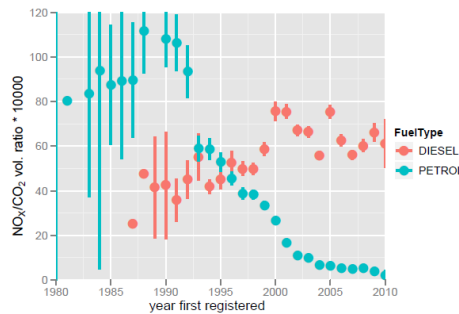
(NOS, 21-9-2015)

12.



13.

- NO_x emissions from petrol cars have decreased by ≈96% since the early 1990s
- Diesel car emissions have increased, or at best been stable for the past 25 years or so
- Possible to see the effects of different Euro class legislation



(Carslaw et al. Juli 2011)

14.

Net als bij Euro 5 dieselloertuigen wordt bij Euro 6 voertuigen selectief gebruik gemaakt van deze systemen die zorg dragen voor verlaging van NO_x-emissies in de uitlaatgassen. De regelstrategie is zodanig dat EGR en SCR systemen tijdens de rijomstandigheden die optreden bij de typekeuringstest functioneel zijn, maar onder praktijk-omstandigheden om economische redenen (gedeeltelijk) worden uitgeschakeld.

(TNO 2013, R11083, p. 3)

Vraag 4: De milieuzone vervangt toch ook diesels door benzine?

15.

Ultrafeine Partikel führen zu eingeschränkter Herzfunktion

Umwelt- und Verkehrsverbände fordern wirksame Maßnahmen bei Benzin-Direkteinspritzern – Belastung des Herzens tritt bereits nach wenigen Minuten auf

(Umwelthilfe: 27-4-2015)

‘Zuiniger benzinemotoren lijken bijvoorbeeld steeds meer dieselmotoren. Onderzoek in de VS en Canada laat zien dat benzineauto’s 2-9 maal zoveel roet uitstoten als tot nog toe werd gedacht. Het gaat vooral om nanodeeltjes kleiner dan 80 nanometer (nm)’

(Jan Fransen, Natuur en Milieu, september 2012)

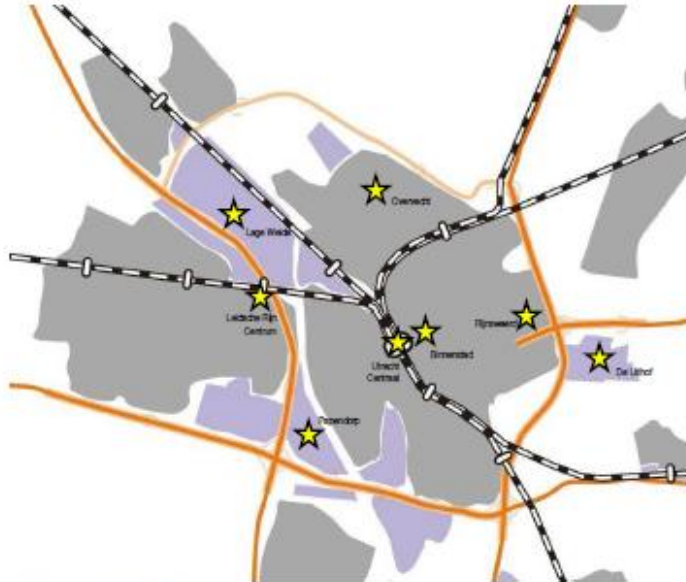
Vraag 5: waarom steunen milieuprofessionals en Milieudefensie de milieuzone terwijl zij best blijken te weten dat nieuwe diesels niet schoner zijn?

Antwoord: omdat ze met een verhaal dat alleen beperking van het autoverkeer maar helpt bij de politiek geen poot aan de grond krijgen.

Zie parkeergarage onder het JB-plein, de opwaardering NRU, ongelijkvloerse kruisingen 5 Meiplein en Anne Frankplein, keuze voor autobereikbaarheid economische kerngebieden inclusief binnenstad en stationsgebied).

6.5 Bereikbaarheid economische kerngebieden

De gevolgen van de beleidsprincipes op de bereikbaarheid van de economische kerngebieden zijn uitgedrukt in de economische potentie van een locatie. Vanuit het perspectief van bedrijven wordt gekeken in welke mate potentiële werknemers of potentiële consumenten binnen bereik zijn. Bereikbaarheid wordt hier gedefinieerd als het aantal inwoners dat een locatie kan bereiken binnen een bepaalde tijd. De economische potentie is bepaald voor de verschillende kernlocaties van Utrecht.



Kernlocaties van Utrecht

6.5 Bereikbaarheid economische kerngebieden

De ingrepen in het wegennet gaan niet ten koste van de autobereikbaarheid; integendeel: het aantal mensen dat de economische kerngebieden in 30 minuten kan bereiken neemt dankzij 'Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar', in combinatie met de regionale maatregelen aan het hoofdwegennet, toe. Vooral De Uithof (+18%) en Lage Weide (+21%) kennen een forse groei in het invloedsg gebied. Voor de binnenstad en Rijnswaard is er nauwelijks effect. Deze gebieden zijn gebaat bij een goede toegankelijkheid en vindbaarheid van de parkeervoorzieningen. Een extra impuls voor de autobereikbaarheid is verder het verbeteren van de looproutes van de parkeerlocaties naar de bestemmingsgebieden.

(Utrecht: Aantrekkelijk en Bereikbaar, 2012)

Zo dacht ik erover, tot ik een keer heb doorgepraat met mensen die er ter zake kundig waren. Europa heeft de vervuiling door auto's aangepakt door de normen steeds scherper te stellen: de Euro I normen uit 1992 werden opgevolgd door Euro II. In 2000 waren we bij Euro III, nu zitten we bij Euro VI. De normen voor de uitstoot van stikstof-oxiden en koolwaterstoffen zijn sinds 2000 een factor drie scherper gesteld. Het werd gevierd als een groot succes van het milieubeleid. Door de aanscherping van de normen werden auto's steeds schoner. Maar ingewijden moeten onraad geroken hebben. De technologie van de verbrandingsmotor is in die periode nauwelijks veranderd. Hoe was het dan mogelijk dan de uitstoot met een factor drie was afgenomen?

(Coen Teulings, ex-directeur CPB in NRC 14-10-2015)