

Commissie Stad en Ruimte

<b>Behandeld door</b>	E.J.L. van der Waard	<b>Datum</b>	17 mei 2016
<b>Doorkiesnummer</b>	030 – 28 64760	<b>Ons kenmerk</b>	16.502226
<b>E-mail</b>	e.van.der.waard@utrecht.nl	<b>Onderwerp</b>	Luchtkwaliteit Utrecht
<b>Bijlage(n)</b>	Rapportages Monitor, Meetnet, Milieuzone en TNO-rapport		
<b>Uw kenmerk</b>		<b>Verzonden</b>	
<b>Uw brief van</b>			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte commissieleden,

Graag bieden wij u de 'Rapportage Luchtmeetnet Utrecht 2014' en de 'Gemeentelijke Monitorings-rapportage Lucht 2015' aan. Daarnaast bieden wij u de 'Effectmeting milieuzone personen- en bestelverkeer in Utrecht' (TNO) aan.

De milieuzone is een van de maatregelen die wij als stadsbestuur hebben genomen. De milieuzone ondersteunt en past volledig bij de ambitie van 'Healthy Urban Living'. In het coalitieakkoord is afgesproken de milieuzone conform raadsbesluit in te voeren, en jaarlijks – op basis van actuele monitoringsgegevens – te bezien of, en zo ja hoe, de reikwijdte van de milieuzone moet worden aangepast. Daarbij wordt gekeken naar de effectiviteit van de maatregel in het realiseren van de opgave op gebied van luchtkwaliteit en gezondheid.

### **Gezonde lucht voor iedereen**

De luchtkwaliteit in Utrecht is de afgelopen jaren verbeterd, zowel door het generieke als door het gemeentelijke beleid. Dit betekent niet dat we hiermee gezonde lucht voor alle inwoners hebben bereikt. Bij de huidige concentraties in de buitenlucht zijn vooral fijn stof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en roet/EC) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) verantwoordelijk voor negatieve effecten op de gezondheid. Er is de laatste jaren een afname in concentraties, maar deze stoffen blijven verantwoordelijk voor negatieve gezondheidseffecten. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat er géén veilige concentratie is aan te geven voor fijn stof; op grond van haalbaarheid heeft zij daarom een gezondheidkundige advieswaarde vastgesteld op 20 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub>. Voor EC (roet) geeft de WHO aan dat er geen veilige waarde vast te stellen is, aangezien ook blootstelling aan lage concentraties al gezondheidseffecten kan veroorzaken.

## Wat is onze ambitie?

Het coalitieakkoord zet sterk in op het verbeteren van de gezondheid, en inmiddels is 'Healthy Urban Living' een gedeelde ambitie in de stad en in de regio. Hier werken we gezamenlijk hard aan. In dit licht willen we de mobiliteitsgroei in balans brengen met leefbaarheid, gezondheid en luchtkwaliteit. Kwaliteit van de openbare ruimte, leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit staan dan ook centraal in het mobiliteitsbeleid. Het doel, zoals benoemd in het coalitieakkoord, is om een zo groot mogelijke verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid te bereiken. Terugdringing van de (verkeers)emissies is een belangrijke pijler in ons beleid: het is wenselijk om de concentraties roet/fijn stof en stikstofdioxide (verder) te verminderen. Gezien de gezondheidseffecten geven wij daarbij de prioriteit aan roet. Hierbij sluiten we aan op de ambities op gebied van 'Healthy Urban Living': het (verder) terugdringen van emissies en blootstelling en de hiermee verbonden gezondheidseffecten, gericht op reductie van bronemissies, met een verfijning naar roet.

In Motie 2015/87 heeft de gemeenteraad dit onderstreept: *"...te streven naar verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit (voor  $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$ ) en lokale maatregelen te treffen die leiden tot gezondere lucht voor onze inwoners [en] te streven ieder jaar lagere waarden te realiseren voor fijnstof, waarbij gekeken wordt naar de WHO-norm als richtsnoer"*. In het Algemeen Overleg van 11 februari jongstleden in de Tweede Kamer heeft ook staatssecretaris Dijkema aangegeven te streven naar de WHO-norm.

## Rapportages luchtkwaliteit

### 1. Uitkomsten stikstofdioxidemetingen van het Utrechtse meetnet 2014

Dit rapport (zie bijlage 1) geeft inzicht in de trendmatige ontwikkeling van gemeten stikstofdioxideconcentraties in ons eigen meetnet, voor het meetjaar 2014. Na vier jaar meten is een trend zichtbaar: er is vanaf 2011 tot 2014 sprake van een afname van de concentratie stikstofdioxide. Deze daling treedt op bij de achtergrondmeetlocaties (de gemiddelde afname is  $2,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en bij de straatmeetlocaties (de gemiddelde afname is  $6,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Deze daling wordt veroorzaakt door zowel de daling van de achtergrondconcentraties als door afname van de lokale verkeersbijdragen.

Ten opzichte van 2013 neemt in het jaar 2014 de stikstofdioxideconcentratie op de straatmeetlocaties gemiddeld af met  $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . De grootste afnames in 2014 worden gemeten langs straten waar relatief veel bussen rijden: op het Vredenburg en de Nobelstraat zijn de gemeten gehalten met circa  $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$  omlaag gegaan. Hieruit blijkt dat de verschoning van de bussen effect heeft. Ondanks de daling lagen de gemeten jaargemiddelde stikstofdioxide concentraties in 2014 op een beperkt aantal binnenstedelijke straatmeetlocaties nog boven de grenswaarde die vanaf 1 januari 2015 geldt ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

### 2. Uitkomsten gemeentelijke Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit 2015

De afgelopen jaren zijn tal van maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In de Utrechtse Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit 2015 (zie bijlage 2) wordt ingegaan op de uitkomsten van de berekeningen in de landelijke Monitoringsrapportage NSL 2015, die de luchtkwaliteit beschrijft voor de jaren 2014, 2015 en 2020.

Uit de landelijke rapportage komt naar voren dat er voor het jaar 2015 in Utrecht geen (potentiële) overschrijdingen zijn te verwachten van de EU-grenswaarden voor **fijn stof** (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>).

Voor **stikstofdioxide** wordt voor het jaar 2015 één overschrijding verwacht van de EU-grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie: op de Catharijnesingel (tussen de Bleekstraat en het Ledig Erf). Daarnaast is er een aantal wegen waar sprake is van potentiële of dreigende overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (de berekende concentratie voor 2015 is hier hoger dan 38 µg/m<sup>3</sup>, maar lager dan de grenswaarde van 40,5 µg/m<sup>3</sup>). Dit betreft vooral wegen met hoge verkeersintensiteiten. Het aantal dreigende overschrijdingen (>38 µg/m<sup>3</sup>) gaat in 2015 van 15 naar 23. Over de hele stad zijn de berekende concentraties stikstofdioxide voor het jaar 2015 iets omhoog gegaan ten opzichte van de vorige monitoringsronde.

### Milieuzone: effectmeting/evaluatie

We evalueren de milieuzone met een onderzoek naar de effectiviteit van de milieuzone voor personen- en bestelauto's.

Bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht in oktober 2013<sup>1</sup> heeft de gemeenteraad amendementen aangenomen waarin vastgelegd is dat *“jaarlijks, op basis van de actuele monitoringsgegevens, moet worden bezien of, en zo ja, hoe de reikwijdte van de milieuzone voor personen- en bestelauto's moet worden aangepast”*. Dit is overgenomen in ons coalitieakkoord.

Aanvullend hierop is in 2014 toegezegd *“een indicatie met betrekking tot de samenstelling van het wagenpark in Utrecht op te stellen, zodat er informatie komt over hoe de milieuzonemaatregelen de samenstelling van het wagenpark beïnvloeden”*.

Naar aanleiding van bovengenoemde amendementen, ons coalitieakkoord, en de toezegging ‘wagenparkscan’ heeft TNO opdracht gekregen een effectmeting in de milieuzone uit te voeren, in de vorm van een wagenparkscan vóór en ná invoering, en een roetmeting om de verandering van de roetconcentratie in kaart te brengen (zie bijlage 3).

Uit de wagenparkscans blijkt dat de uit de milieuzone geweerde categorieën personen- en bestelauto's (tot en met euro 2 diesel/DET 1 januari 2001) sterk zijn verminderd in het milieuzonegebied, hetgeen met het raadsbesluit van 2013 werd beoogd. Na invoering van de milieuzone is het aandeel diesel personenwagens met een DET vóór 1 januari 2001 binnen de categorie diesel personenwagens afgenomen van circa 4,4% naar circa 0,5%. Het aandeel diesel bestelwagens met een DET vóór 1 januari 2001 binnen de categorie bestelwagens nam af van circa 9,3% naar circa 1,8%. In de categorie diesel personen- en bestelwagens is het aandeel met een DET vóór 1 januari 2001 afgenomen met respectievelijk 89% en 81%.

De nulmeting voor zowel de wagenparkscan als voor de roetmeting is uitgevoerd toen de sloop/stimuleringsregeling reeds een half jaar liep. Opgemerkt kan worden dat ten tijde van de nulmeting al circa 550 auto's waren gesloopt, door gebruik te maken van de regeling, zodat het werkelijke effect groter is dan in de TNO-effectmeting is aangetoond. Op basis van de

<sup>1</sup> Raadsbesluiten van 3 en 31 oktober 2013.

wagenparksamenstelling kan worden geconcludeerd dat de rotemissies van het lichte verkeer, conform verwachting, zijn gedaald (29%). Door tegenvallende praktijkemissies valt echter de daling zowel voor NO<sub>x</sub> (grootteorde 1%) als voor NO<sub>2</sub> (grootteorde 2%) tegen.

Door TNO worden na de invoering van de milieuzone voor personen- en bestelverkeer lagere roetconcentraties gemeten. Naast de daling in de verkeersbijdrage is ook de achtergrondconcentratie van roet gedaald (in Utrecht meer dan in Rotterdam en Amsterdam). Gezien alle onzekerheden en variabelen in metingen/berekeningen geeft TNO aan dat zij de daling in de meetuitkomsten voor roet niet zonder meer aan de milieuzone kan toerekenen.

#### Toezegging kostenverhaal autofabrikanten

Eind 2015 is toegezegd na te gaan of kostenverhaal op de autofabrikanten juridisch mogelijk is in het kader van "Dieselgate". In het kader van de sloop/stimuleringssubsidie is slechts eenmaal een subsidie verstrekt voor een Volkswagen diesel. Het is wellicht mogelijk om juridische stappen te nemen, maar omdat slechts één auto is gesubsidieerd, zijn wij van mening dat de kosten voor een juridische procedure, en zelfs van een onderzoek daarnaar, niet in verhouding staan tot deze verleende subsidie. Wij blijven stappen die in dit kader worden genomen op de voet volgen.

#### **Conclusie**

Het pakket aan luchtkwaliteitsmaatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht 2013-2015 werpt zijn vruchten af. De uitstoot van emissies van voertuigen neemt af, zoals wij met de uitvoering van het coalitieakkoord hebben beoogd. Dit betekent niet dat de lucht nu gezond is. Bij de huidige concentraties in de buitenlucht zijn vooral fijn stof (PM<sub>10</sub> en EC) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) een blijvend risico op gezondheidsschade.

Op basis van de effectmeting concluderen wij dat de milieuzone, als onderdeel van het totale pakket aan maatregelen, een effectieve maatregel is. Het beoogde weren van dieselpersonen- en bestelauto's van voor 1 januari 2001 is in hoge mate gelukt. Daarnaast zijn de achtergrondconcentraties van EC in Utrecht meer gedaald dan in Rotterdam en Amsterdam en is de verkeersbijdrage van roet afgenomen. Ook de emissies van fijn stof en stikstofoxiden zijn omlaag gegaan, zij het in beperktere mate.

Dit houdt winst voor de volksgezondheid in, in de zin van levensduurverlenging en vermindering van ziektelast. Met name in de milieuzone zelf is dit effect het grootst, maar ook buiten de milieuzone zijn er positieve effecten op de volksgezondheid. Dit past binnen onze ambities op gebied van healthy urban living in onze (binnen)stad. De milieuzone is noodzakelijk om te blijven voldoen aan de Europese grenswaarden. Het niet voldoen aan de Europese grenswaarden heeft juridische gevolgen, zoals een mogelijke bouwstop.

Om een beter beeld te krijgen van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in onze stad treden wij in overleg met het Kenniscluster Utrecht, waarin TNO, RIVM, Universiteit Utrecht, KNMI en Deltares zich hebben verenigd. Wij zijn voornemens gebruik te maken van het aanbod van het Kenniscluster om nader onderzoek te doen, waarbij wij zullen vragen met name aandacht te schenken aan de groep mensen met COPD en astma.

Wij werken een aantal varianten uit die bezien of, en zo ja hoe, de reikwijdte van de milieuzone moet worden aangepast. Daarbij wordt gekeken naar de effectiviteit van de maatregel in het realiseren van de opgave op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid. Hierbij wordt in ieder geval inzicht gegeven in de voor- en de nadelen voor uitbreiding van de milieuzone naar euro 3 diesel personen- en bestelverkeer, zoals gevraagd in Motie 2015/88.

Daarnaast vragen we het RIVM een onderzoek uit te voeren naar effecten van de milieuzone en andere effectieve maatregelen gericht op gezondheid en een gezonde leefomgeving. De consequenties van de verschillende varianten van de milieuzone en de resultaten van het RIVM-traject zijn input voor de afweging voor het besluit over de reikwijdte van de milieuzone. Tijdens het traject willen we kennis en informatie met u delen. We bieden u graag een expertmeeting aan, waarvoor we deskundigen met diverse invalshoeken uitnodigen. Het RIVM heeft aangegeven vijf à zes maanden nodig te hebben om dit onderzoek af te ronden, en zal vóór de jaarwisseling aan ons rapporteren.

Ondertussen werken we door aan de uitvoering van het reeds met u afgesproken pakket aan luchtkwaliteitsmaatregelen in het kader van het NSL, dat eind dit jaar wordt afgerond. We werken samen met provincies, grote steden en het rijk door aan het verder verbeteren van luchtkwaliteit. Met name werken we nauw samen met Rotterdam en Amsterdam om milieuzones meer voor het voetlicht te brengen. In den brede kijken we naar het busverkeer door de stad: vervanging richting zero emission bussen is momenteel onderwerp van gesprek met de provincie, Qbuzz en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast onderzoeken we wat het effect zal zijn als we bussen die meer dan acht personen vervoeren (en nu buiten het regiem van de milieuzones vallen) onder de milieuzone vracht brengen. Dit pakken we samen op met de gemeente Amsterdam.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

## Overzicht amendementen, toezeggingen en moties

### Amendementen 2013/62 en 67: 'reikwijdte milieuzone':

“Jaarlijks op basis van de actuele monitoringsgegevens te bezien of en zo ja hoe de reikwijdte van de milieuzone voor personenauto's (A67)/bestelauto's (A62) moet worden aangepast, waarbij het eerste ijkmoment najaar 2014 (monitor luchtkwaliteit 2013) is.”

### Toezegging 2014/24:

“Wethouder Lintmeijer stelt, met betrekking tot de commissiebrief Luchtkwaliteit, een indicatie met betrekking tot de samenstelling van het wagenpark in Utrecht op, zodat er over een jaar een nieuw overzicht kan komen met informatie over hoe de milieuzone-maatregelen uitpakken voor het wagenpark in Utrecht.”

### Toezegging 2015/1040:

“De wethouder zegt toe na te gaan of het kostenverhaal op de autofabrikanten juridisch mogelijk is in het kader van Dieselgate.”