

WIJK C - KOMITEE

waterstraat 27, 3511 BW utrecht

Utrecht, 9-4-2013

Reactie Wijk C-Komitee op aanvullende maatregelen luchtkwaliteit

Milieuzone personenwagens

Een maatregel die binnenstadsbewoners het hardst kan raken is de voorgestelde milieuzone voor personenwagens. Het voorstel van de gemeente suggereert dat het effect van deze maatregel 1.01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 zou bedragen binnen de milieuzone. Dit maximale effect zou gehaald worden op een representatief knelpunt. De rapportages vertellen niet welk knelpunt dat dan zou zijn.

Het wijk C-Komitee heeft het effect van de maatregel nagerekend voor 181 rekenpunten binnen de milieuzone. Daaruit blijkt dat het gemiddelde effect over al deze punten veel lager ligt. Dit komt o.a. omdat de lokale bijdrage van lichte mv't volgens de Rekentool (van de Monitoringstool van het NSL) op veel plaatsen zelf al onder 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ligt. Het comité heeft daarnaast rekening gehouden met het aantal "te vuile" auto's dat daadwerkelijk volgens TNO over een bepaald wegvak rijdt. Hierbij dient te worden bedacht dat gemiddeld het aandeel van schone auto's in de Binnenstad hoger ligt dan in andere delen van de stad; zoals met name de Amsterdamsestraatweg en de Cartesiusweg. Rekening houdend met deze factoren komt het gemiddelde effect binnen de milieuzone uit op slechts 0.24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het grootste effect wordt berekend voor de rekenpunten op de Catharijnesingel: 0.81 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor een groot deel van de rekenpunten bedraagt het effect 0.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ of nog een stuk minder. Het effect van 1,01 microgram is ons inziens dus veel te hoog ingeschat door te rekenen met de wagenparksamenstelling van de "gem4locaties" in plaats van te rekenen met de wagenparksamenstelling dat nu al binnen de milieuzone wordt aangetroffen.

Het Wijk C-Komitee heeft ook berekend wat het effect van de maatregel zou zijn wanneer alleen de Euro 0 t/m 3 diesel auto's uit de milieuzone zouden worden geweerd. Hieruit blijkt dat de vuile benzine auto's slechts 2% van het effect van de maatregel uitmaken. Zo daalt het effect op de Catharijnesingel van 0.81 naar 0.79 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Op de meeste lokaties binnen de milieuzone is het effect verwaarloosbaar.

De maatregel kost de gemeente vrij veel aan maatregelen ter handhaving en vergoedingen voor vervanging van auto's. En niet alleen aan de gemeente, ook de eigenaren (met name de Binnenstadsbewoners) moeten gezamenlijk een groot bedrag op tafel leggen. Bij het berekenen van de zgn. kosten effectiviteit is hierin het geheel geen rekening mee gehouden.

Gezien de geringe effecten van de maatregel en de hoge kosten is het Wijk C-Komitee geen voorstander van de maatregel en mocht toch worden besloten tot invoering dan bepleiten wij om deze alleen voor de diesel auto's in te voeren. Daarmee wordt de groep "echte" oldtimers voor een belangrijk deel ontzien. Dat bespaart bovendien veel administratieve rompslomp aan het verlenen van ontheffingen.

Het Wijk C-Komitee voorziet tenslotte nog problemen bij de invoering van deze maatregel, gelet op de juridische problemen.

Milieuzone bedrijfswagens

Eenzelfde berekening met correctie voor het Utrechtse wagenpark is door het comité uitgevoerd voor bedrijfswagens. Ook dan blijkt het effect het grootst te zijn op de Catharijnesingel; $0.60 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Echter op veel plaatsen is ook hierdoor het effect $0.1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of nog veel lager. Berekend is ook dat als de maatregel zou worden uitgebreid tot Euro 4 voor diesels, dat het effect dan zou groot zou zijn als de huidige voorgestelde maatregel voor bedrijfswagens én personen auto's. Voor de invoering van deze maatregel zou de gemeente afhankelijk zijn van landelijke besluitvorming. Mocht deze uitblijven, dan zou het nog moeilijker te verteren zijn, als de maatregel voor personen auto's wel zou worden ingevoerd.

Volume maatregelen

Het Wijk C-Komitee is wel van mening dat aanvullende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit hoogst noodzakelijk zijn, maar is van mening dat volume maatregelen veel effectiever zijn. Dit kan bereikt worden door het stadsinwaartse verkeer aan de rand van de stad te knijpen, het aantal parkeerplaatsen in de stad te beperken en verkeersaantrekkende bouwplannen kritisch te bekijken.

Minder verkeer betekent tevens minder congestie. Daarmee snijdt het mes aan twee kanten.

Meetnet

Veel van de meetpunten met Palmes buisjes leveren nog maar weinig relevante informatie op. Met name die punten die gebruikt worden om achtergrondwaarden te meten, zijn overbodig geworden. Echter op de kritische punten in de stad zijn nieuwe meetpunten wel van belang. Deze zullen vooral nuttig zijn om de effecten van de nu en in de toekomst te nemen maatregelen te monitoren. De buisjes dienen wel op dezelfde plaats als de toetspunten te komen en wel zodanig dat voldaan wordt aan de EU richtlijn 2008/50/EG bijlage III, zoals bijv. op 50 cm afstand van een gevel.

met vriendelijke groet,
Wijk C Komitee,