

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Verkeer en mobiliteit, Duurzaamheid,
Milieu, Wijken West en Zuid
Postadres Postbus 16200, 3500 CE
Telefoon 030 – 286 11 14
www.utrecht.nl



Aan: de Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	E.J.L. van der Waard	Datum	18 februari 2015
Doorkiesnummer	030 – 28 64760	Ons kenmerk	15.501344
E-mail	e.van.der.waard@utrecht.nl	Onderwerp	TNO Scooterscan
Bijlage(n)	Scooterscan		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte dames en heren,

Op 15 mei 2014 zijn in uw raad vragen gesteld over mogelijke maatregelen tegen de vervuiling door tweetakt scooters, naar aanleiding van een onderzoek van het Zwitserse Paul Scherrer Instituut¹. Naar aanleiding hiervan heb ik toegezegd een quickscan te laten uitvoeren naar de grootte van het probleem met luchtvervuiling door scooters, zowel tweetakt als viertakt, waarbij ook de geluidsoverlast zal worden meegenomen.

In opdracht van de gemeente heeft TNO deze quickscan uitgevoerd, het eindrapport vindt u als bijlage bij deze brief. Het rapport kon niet eerder worden geleverd, omdat aan het begin van het onderzoek bleek dat veel scholieren al vrij waren, en daardoor uit het kentekenonderzoek een onvolledig beeld zou komen. Het onderzoek is daarom na de zomer uitgevoerd. Vervolgens bleek dat de RDW onvoldoende gegevens beschikbaar kon stellen. Ook importeurs moesten daarom geraadpleegd worden, dit nam meer tijd in beslag dan aanvankelijk was ingeschat.

Conclusies van het onderzoek:

“Uit de berekeningen volgt dat de bijdrage van de brommers aan de lokale luchtkwaliteit PM₁₀ (fijnstof) concentratie varieert tussen de ca. 0,05 en 0,1 µg/m³. De bijdrage aan de lokale NO₂ concentratie varieert tussen de 0,02 en 0,04 µg/m³. De 2-takt brommers vormen minder dan een kwart van de brommervloot, maar stoten wel iets meer dan de helft van alle PM₁₀ brommer emissie uit. Met minder dan 1% is de bijdrage van brommers aan de lokale NO₂-concentratie erg klein. En hoewel de bijdrage aan de lokale concentratie van PM₁₀ groter is – circa 5% van de PM₁₀-concentratie wordt veroorzaakt door de uitstoot van brommers – spelen brommers in het licht van de Europese luchtkwaliteitseisen op het gebied van PM₁₀ en NO₂ een beperkte rol. Alle brommers in Nederland zijn enigszins “snelheidsbeperkt”. Normaal kunnen ze ca. 55 a 60 km/h, in Nederland mogen ze maar 45 km/h en

¹ <http://www.nature.com/ncomms/2014/140513/ncomms4749/full/ncomms4749.html>

daarom zitten er beperkende maatregelen op. Snorbrommers zijn veel sterker begrensd, namelijk op 25 km/h. Deze maatregelen verhogen de emissies. De meest milde vorm van opvoeren is het verwijderen van deze begrenzings. Als je dat doet gaan de emissies omlaag. Daarna, dus bij het opvoeren richting 65 en harder, gaan de emissies weer stevig omhoog."

Bij het berekenen van de bijdrage van brommers aan de lokale luchtverontreiniging heeft TNO geen rekening gehouden met het feit dat een (onbekend) aandeel van het brommerpark is opgevoerd. Snorbrommers bleken gemiddeld ongeveer even snel te rijden als de brommers. Een behoorlijk deel van de snorbrommers reed harder dan de officiële maximaal toegestane constructiesnelheid van 25 km/h. De gemiddelde snelheidsverdeling in de metingen in het onderzoek wijkt in feite maar weinig af van de snelheidsverdeling van de brommers.

Gelet op de schadelijkheid van de emissies doet TNO de volgende aanbeveling:

"Meerdere onderzoeken² wijzen uit dat brommers, naast NO₂ en PM₁₀, ook significante hoeveelheden van het meer schadelijke ultrafijnstof uitstoten. Omdat brommers bovendien dicht langs fietsers en voetgangers rijden, is de uitstoot van ultrafijnstof door brommers mogelijk schadelijk voor de gezondheid van fietsers en voetgangers. Het ligt daarom voor de hand dat het belangrijkste argument voor het terugdringen van de emissies van het brommerverkeer wordt gevormd door de uitstoot van ultrafijnstof in combinatie met de nabijheid van deze emissies bij verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers)."

Vanwege de aanbevelingen vind ik het raadzaam om maatregelen te nemen. Ik laat daarom maatregelen uitwerken waarbij, waar mogelijk, brommers en scooters op de rijbaan gaan rijden in plaats van op het fietspad. Met deze maatregel worden fietsers en voetgangers minder direct blootgesteld aan de uitlaat van brommers. Ook in het kader van verkeersveiligheid blijkt, uit ervaringen in andere steden, dat dit een goede maatregel is. De raad kan zich een oordeel vormen over deze maatregel bij de besluitvorming over de herprogrammering van de FES-gelden van het programma luchtkwaliteit, die heden aan u voorgelegd is.

In het Actieplan Schoon Vervoer is een succesvolle subsidieregeling voor lease/koop van e-scooters (voor bedrijven) opgenomen. Daarnaast laat ik in het kader van het (vervolg op het) Actieplan onderzoeken of een sloopregeling voor vervuilende brommers tot de mogelijkheden behoort.

Over het geluid van brommers concludeert TNO het volgende:

"Bijdrage van brommers aan de geluidsbelasting is beperkt. TNO heeft in het verleden onderzoek³ gedaan naar de bijdrage van brommers aan de totale geluidsbelasting door het verkeer. Hoewel de bijdrage van de brommers aan de geluidsbelasting laag is, wordt de lokale geluidshinder wel als zeer hinderlijk ervaren. Met name in de avond of vroeg in de ochtend valt het brommergeluid extra op. Brommers zijn de belangrijkste bron van slaapverstoring. Vooral het opvoeren of slecht onderhouden (defecte uitlaat) van brommers zorgt voor onnodig hoge geluidsproductie. Ook 2-takt brommers produceren over het algemeen meer geluid dan 4-takt brommers."

² C. Favre et al, AECC, 2011, "Regulated and Non-regulated Emissions of selected State of the Art European mopeds"

³ De Jong et al, TNO, 2009

Handhaving van het snelheidsregime voor scooters is daarom niet alleen voor luchtkwaliteit, zoals eerder aangegeven in de brief namens de G4 aan staatssecretaris Mansveld (9 december 2014), maar ook met het oog op de geluidsbelasting een van de aandachtspunten bij het scooterbeleid. Dit geldt ook voor de handhaving op het voldoen aan de typegoedkeuringseisen ("niet opgevoerd of gemodificeerd zijn"). Als gemeente hebben we hierin niet veel mogelijkheden, maar ik breng dit bij de politie onder de aandacht.

TNO geeft u desgewenst graag een toelichting op het bijgaande rapport. Wanneer u van dit aanbod gebruik wilt maken, dan kunt u dit – conform de gemaakte werkafspraken – aangeven bij de Procedurecommissie.

Met vriendelijke groet,

Lot van Hooijdonk