



Voorstel aan de gemeenteraad

Utrecht kiest voor gezonde lucht – luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma

Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	E.J.L. van der Waard / A.S. Gunnink
Kenmerk	7113123/EW/20200623
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten

1. De nota's 'Utrecht kiest voor gezonde lucht': 'Luchtkwaliteitsbeleid gemeente Utrecht' en 'Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2020-2025' vast te stellen met daarin de volgende maatregelen:
 - Subsidieregeling voor de sloop van dieselauto's (personen en bestel) tot en met emissieklasse 3.
 - Aanscherpen huidige milieuzone naar dieselauto's (personen en bestel) tot en met emissieklasse 3 per 1 ~~februari~~ april 2021. Emissieklasse 4 en hoger blijft toegestaan, net als alle benzinevoertuigen. In de beginperiode hanteren we een gewenningsperiode en worden geen bekeuringen uitgeschreven.
 - Aanscherpen milieuzone voor vrachtwagens en bussen tot en met emissieklasse V per 1 januari 2022. Alleen voertuigen met emissieklasse VI en uitstootvrije voertuigen blijven toegestaan.
 - Een principebesluit te nemen om de milieuzone te vergroten tot de snelwegring en het college op te dragen uiterlijk in januari 2023 met een raadsvoorstel hiertoe te komen en daarbij te bezien of een aanvullende sloopregeling hierbij nodig en mogelijk is binnen de beschikbare middelen, tenzij uit periodiek onderzoek blijkt dat: het verkeer dusdanig verminderd of de lucht dermate verschoond is dat een vergroting van de milieuzone niet noodzakelijk is om uiterlijk in 2030 aan de advieswaarden van de WHO te voldoen.

Hierbij rekening te houden met de gevolgen van de coronacrisis voor de economische draagkracht van de Utrechtse bevolking en ondernemers.
 - Het principebesluit te nemen voor invoering van een nulmissiezone voor vrachtwagens en bestelauto's, vanaf 2025, in het huidige milieuzonegebied (conform de afspraken in het Raamwerk Zero Emissie Stadsdistributie).
 - Verplaatsen van snorfietsen: van de meeste vrijliggende fietspaden binnen de stedelijke verdeelring naar de rijbaan.
 - Verlengen lease duurzame bandenpompen bij de afvalstations voor 5 jaar.
 - Pilots met schone mobiele (bouw)werktuigen, vervolgens weren van mobiele (bouw)werktuigen tot en met Fase IIIB per 2022 (Fase IV en hoger blijft toegestaan) en terugdringen stationair draaien.
 - Voorlichtingscampagne 'Utrechtse stookstandaard' en een subsidieregeling voor schonere stoken.

2. De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht': 'Luchtkwaliteitsbeleid gemeente Utrecht' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' door toevoeging aan het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/>.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Samenvatting

Voor u ligt het nieuwe Utrechtse beleid en uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit. Met de nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' stelt de raad het nieuwe beleidskader luchtkwaliteit vast en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma 2020-2025 (met een doorkijk naar 2030), waarin maatregelen worden aangekondigd die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, door versneld te streven naar het behalen van de advieswaarden voor gezonde lucht van de Wereldgezondheidsorganisatie.

De meeste invloed heeft de gemeente op lokale bronnen die de lucht vervuilen. Daarom worden maatregelen genomen gericht op het aanpakken van de belangrijkste van deze lokale bronnen: wegverkeer, mobiele (bouw)werktuigen en houtstook. De keuze voor maatregelen is gemaakt met oog voor de huidige economische situatie en de gezondheidseffecten als gevolg van de coronacrisis

Context

Aanleiding

Utrecht groeit en heeft daarbij oog voor Gezond Stedelijk Leven. Een gezonde leefomgeving is een omgeving die mensen als aangenaam ervaren en waar gezonde keuzes makkelijk zijn. De buitenruimte moet zo veel mogelijk uitnodigen tot bewegen, een plek zijn waar mensen zich prettig en veilig voelen en waar de luchtkwaliteit goed is. De gemeente wil daarom zero emissie en actieve mobiliteit, waaronder lopen en fietsen, zo veel mogelijk stimuleren.

De luchtkwaliteit in Utrecht wordt steeds beter, maar de lucht is nog steeds niet gezond genoeg. Hierdoor sterven jaarlijks mensen vroegtijdig. Mensen kunnen niet kiezen welke lucht ze inademen. Daarom is het de taak van de gemeente om inwoners te beschermen tegen ongezonde lucht.

In 'Ruimte voor iedereen', ons coalitieakkoord voor de periode 2018-2022, spraken we af aan de gezondheid van inwoners te werken, door onder meer het verder verbeteren van de luchtkwaliteit. We willen bijdragen aan het versneld behalen van de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Ook willen we als stad zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hiermee leveren we een bijdrage aan het behalen van de doelen van het VN - Klimaatakkoord van Parijs (en daarvan afgeleid klimaatdoelen uit het Regeerakkoord, het nationale Klimaatakkoord en het Schone Lucht Akkoord). Om dit te realiseren werken we samen met de regio, de provincie en de Rijksoverheid aan de energievoorziening van de toekomst. Waar mogelijk verbinden we onze doelen op gebied van luchtkwaliteit en energie met elkaar. Dat helpt ons sneller vooruit op de weg naar een duurzame energievoorziening en een duurzame leefomgeving.

Uitvoeringsprogramma

In 'Utrecht kiest voor gezonde lucht – Uitvoeringsprogramma 2020-2025' stellen we maatregelen voor om bovenstaande ambities voor de luchtkwaliteit uit het coalitieakkoord waar te maken. De afgelopen maanden zijn gebruikt om het maatregelenpakket af te stemmen op de gevolgen van de coronacrisis. Het uitvoeringsprogramma is tevens de Utrechtse bijdrage aan het nationale Schone Lucht Akkoord.

Toelichting bijlagen

Bijlagen 1 tot en met 7b bij dit raadsvoorstel bevatten de achterliggende onderzoeken en aanvullende inhoudelijke achtergrondinformatie bij het beleid en uitvoeringsprogramma.

Beoogd effect

Het effect dat we met dit uitvoeringsprogramma beogen is het versneld behalen van de advieswaarden voor gezonde lucht van de Wereldgezondheidsorganisatie, waarmee zowel de luchtkwaliteit als de volksgezondheid verbeterd worden. Jaarlijks wordt hierover gerapporteerd in de Monitoringsrapportage Lucht. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (voor stikstofdioxide en fijn stof, waaronder roet) zijn gezondheidswaarden. Voor fijn stof zijn deze advieswaarden strenger dan de EU grenswaarden.

Advieswaarden Wereldgezondheidsorganisatie		
PM_{2,5} 10 µg/m ³ jaargemiddelde	PM₁₀ 20 µg/m ³ jaargemiddelde	NO₂ 40 µg/m ³ jaargemiddelde
EU-grenswaarden		
PM_{2,5} 25 µg/m ³ jaargemiddelde	PM₁₀ 40 µg/m ³ jaargemiddelde	NO₂ 40 µg/m ³ jaargemiddelde
Resultaten Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit Utrecht 2019 (over het jaar 2018)		
PM_{2,5} Maximaal: 14,64 µg/m ³ Gemiddeld: 13,11 µg/m ³	PM₁₀ Maximaal: 23,67 µg/m ³ Gemiddeld: 21,05 µg/m ³	NO₂ Maximaal: 38,67 µg/m ³ Gemiddeld: 26,73 µg/m ³

De gemeente heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd om te onderzoeken welke bronnen de lucht in Utrecht vervuilen, en welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn om de gezondheid te verbeteren. De fractie roet in fijn stof heeft het meest effect op de gezondheid. Daarom is in de beleidsnota en het maatregelenpakket gekozen voor de grootste roetreductie. In de rapporten van RHDHV is het beoogde effect van de maatregelen te vinden. Dit zijn gemiddelde effecten over de hele stad. Op hot spots langs - bijvoorbeeld - drukke wegen en de bebouwing daaromheen zullen de effecten veel groter zijn. Ook zullen de effecten groter zijn bij groepen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging, zoals kinderen, ouderen en mensen met luchtwegklachten of hart- en vaatziekten.

Wettelijk/Juridisch kader

Grenswaarden Europese Unie en Wereldgezondheidsorganisatie

Utrecht voldoet aan de grenswaarden die de Europese Unie heeft gesteld voor stikstofdioxide (NO₂), en voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' waarborgt dat we blijven voldoen aan deze grenswaarden en richt zich op de strengere, gezondheidskundige, advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. In Utrecht voldoen we aan de jaargemiddelde advieswaarde van de WHO voor NO₂, en voor PM₁₀ in delen van de stad. Aan de jaargemiddelde PM_{2,5} advieswaarde van de WHO voldoen we niet.

Omgevingswet

Met dit raadsbesluit wordt het luchtkwaliteitsbeleid toegevoegd aan het thematische beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Het beleidsdocument gaat over de fysieke leefomgeving. Door dat document op te nemen op de 'Lijst Beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht' maakt het deel uit van de het thematische deel van de omgevingsvisie van de gemeente. Uitvoering van beleid, zoals een uitvoeringsprogramma, maakt geen deel uit van de omgevingsvisie.

Als de Omgevingswet in werking treedt, wordt het voor lokale overheden verplicht een (uitvoerings)programma op te stellen als er sprake is van dreigende overschrijdingen van een 'omgevingswaarde'. Voor luchtkwaliteit zijn dat de Europese grenswaarden. Daarnaast biedt de wet ruimte om afwijkende – strengere- omgevingswaarden vast te leggen. In dat geval moeten de economische effecten erbij betrokken worden, zoals effecten op vestigingsklimaat, werkgelegenheid en bereikbaarheid. Door opname van het luchtkwaliteitsbeleid in de Omgevingsvisie Utrecht kunnen afwijkende omgevingswaarden t.a.v. luchtkwaliteit vastgelegd worden. In het voorliggende luchtkwaliteitsbeleid worden overigens nog geen afwijkende waarden voorgesteld. Van (dreigende) overschrijdingen van de Europese grenswaarden is in de stad Utrecht geen sprake meer. Een verplicht programma in de zin van de Omgevingswet is dan niet nodig. Er wordt geanticipeerd op de

Omgevingswet door een uitvoeringsprogramma vast te stellen, een zogeheten vrijwillig (onverplicht) programma. Het effect van de maatregelen en de voortgang van de uitvoering daarvan wordt gemonitord.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Zie bijlage 9, 'besluitenhistorie'. Hierin worden de besluiten, raadsbrieven en toezeggingen inzake luchtkwaliteit sinds 2013 opgesomd en toegelicht.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De nota's 'Utrecht kiest voor gezonde lucht': 'Luchtkwaliteitsbeleid gemeente Utrecht' en 'Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2020-2025' vast te stellen met daarin de volgende maatregelen: • Subsidierегeling voor de sloop van dieselauto's (personen en bestel) tot en met emissieklasse 3. • Aanscherpen huidige milieuzone naar dieselauto's (personen en bestel) tot en met emissieklasse 3 per 1 februari april 2021. Emissieklasse 4 en hoger blijft toegestaan, net als alle benzinevoertuigen. In de beginperiode hanteren we een gewenningsperiode en worden geen bekeuringen uitgeschreven. • Aanscherpen milieuzone voor vrachtwagens en bussen tot en met emissieklasse V per 1 januari 2022. Alleen voertuigen met emissieklasse VI en uitstootvrije voertuigen blijven toegestaan. • Een principebesluit te nemen om de milieuzone te vergroten tot de snelwegring en het college op te dragen uiterlijk in januari 2023 met een raadsvoorstel hiertoe te komen en daarbij te bezien of een aanvullende sloopregeling hierbij nodig en mogelijk is binnen de beschikbare middelen, tenzij uit periodiek onderzoek blijkt dat: het verkeer dusdanig verminderd of de lucht dermate verschoond is dat een vergroting van de milieuzone niet noodzakelijk is om uiterlijk in 2030 aan de advieswaarden van de WHO te voldoen. Hierbij rekening te houden met de gevolgen van de coronacrisis voor de economische draagkracht van de Utrechtse bevolking en ondernemers. • Het principebesluit te nemen voor invoering van een nulmissiezone voor vrachtwagens en bestelauto's, vanaf 2025, in het huidige milieuzonegebied (conform de afspraken in het Raamwerk Zero Emissie Stadsdistributie). • Verplaatsen van snorfietzen: van de meeste vrijliggende fietspaden binnen de stedelijke verdeelring naar de rijbaan. • Verlengen lease duurzame bandenpompen bij de afvalstations voor 5 jaar. • Pilots met schone mobiele (bouw)werktuigen, vervolgens weren van mobiele (bouw)werktuigen tot en met Fase IIIB per 2022 (Fase IV en hoger blijft toegestaan) en terugdringen stationair draaien. • Voorlichtingscampagne 'Utrechtse stookstandaard' en een subsidierегeling voor schoner stoken.
Argumenten	
1.1	<u>Uit het RHDHV onderzoek blijkt dat het beleid en de maatregelen op gebied van luchtkwaliteit zoals beschreven in de nota's leveren een wezenlijke bijdrage aan de gezondheid van onze inwoners</u>
1. Wegverkeer	

1.1 Sloopsubsidie dieselauto's en bestelbusjes

We stellen een sloopsubsidie beschikbaar aan alle eigenaren van in Utrecht geregistreerde personen- en bestelauto's op diesel, emissieklasse 3 of lager. In de stad stonden in januari 2019 circa 3.000 personenauto's en 2.000 bestelbusjes met emissieklasse 3 of ouder, die straks de milieuzone niet meer in mogen geregistreerd. Met deze subsidie stimuleren we mensen om versneld de overstap naar alternatief en schoner vervoer te maken, tevens compenseren we mensen die hun auto weg moeten doen vanwege de aanscherping van de milieuzone (zie onder). Deze subsidieregeling zorgt ervoor dat er minder vervuilende dieselauto's in de stad rijden en is hiermee goed voor de luchtkwaliteit. De subsidie wordt na het raadsbesluit uitgewerkt en door het college vastgesteld.

1.2 Aanscherpen milieuzone

Een milieuzone is de meest (kosten)effectieve lokale maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Een grotere en zwaardere milieuzone is volgens RHDHV het meest (kosten)effectief. We voeren nu niet direct een vergroting van de zone in omdat we dat te ingrijpend vinden vanwege de coronacrisis. De aanpassingen passen binnen de landelijke harmonisatierichtlijn voor milieuzones. In de beginperiode zullen we coulant omgaan met handhaving van de milieuzone. We stemmen hierover af met de andere steden die ook een milieuzone hebben ingevoerd.

- We scherpen vanaf 1 ~~februari~~ april 2021 de milieuzone aan in het huidige gebied naar dieselauto's (personen en bestel) tot en met emissieklasse 3. De beginperiode hanteren we als een gewenningsperiode en schrijven we geen bekeuringen uit.
- We scherpen in 2022 (landelijke afspraak) de milieuzone voor vrachtwagens en bussen aan naar emissieklasse V (alleen emissieklasse VI en hoger wordt nog toegelaten).
- We doen een tweede aanscherping in 2025 om diesel personen- en bestelauto's tot en met emissieklasse 4 te weren. Alleen emissieklasse 5 en hoger wordt nog toegelaten.
- Een nul-emissiezone voor bestelwagens, vrachtwagens en bussen in (minimaal) het huidige milieuzonegebied vanaf 2025 is reeds aangekondigd in het Raamwerk Zero Emissie Stadsdistributie.

1.3 Snorfietsen

We voeren de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan uit', waarover bij de Voorjaarsnota 2018 het besluit tot invoering is genomen. De maatregel heeft een positief effect op het verminderen van de directe blootstelling van - met name - fietsers en de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

1.4 Duurzame bandenpompen

We verlengen de lease van de duurzame bandenpompen bij de afvalstations met vijf jaar, omdat een goede bandenspanning een positief effect heeft op de luchtkwaliteit, het geluid, en financiële voordelen voor de automobilist biedt. De pompen werden de afgelopen jaren veel gebruikt.

2. Mobiele (bouw)werktuigen

De mobiele (bouw)werktuigen staan op de tweede plaats van de lokale vervuilende bronnen. Hieronder vallen voertuigen en werktuigen zonder kenteken: bouw materieel zoals graafmachines, shovels, hijskranen en aggregaten. We sluiten aan bij de pilots op gebied van bouwwerktuigen in het Schone Lucht Akkoord en nemen deel aan de Green Deal 'Het

	Nieuwe Draaien' en de opvolger daarvan, 'De Groene Koers'. We staan vanaf 2022 uitsluitend mobiele (bouw)werktuigen vanaf Fase IV en schoner toe en zorgen in nauw overleg met de bouwsector voor het terugdringen van stationair draaiende machines. Onderzocht wordt of het, in het licht van de coronacrisis, nodig is om stimuleringsmaatregelen in te voeren voor kleine ondernemers die op korte termijn geen grote investeringen kunnen doen. Maatregelen op dit gebied dragen tevens bij aan het mogelijk maken van projecten die onder druk staan vanwege de stikstofdepositieproblematiek. 3. Houtstook Het stoken van hout door particulieren is een belangrijke vervuilende bron, ook in vergelijking met grootschalige industriële biomassa, in verband met het ontbreken van rookgasreiniging. We willen de uitstoot van houtstook daarom verminderen. We starten een voorlichtingscampagne (de 'Utrechtse stookstandaard') met effectieve tips om zo schoon mogelijk te stoken en we bieden een subsidieregeling voor vervanging van kachels door zo schoon mogelijke exemplaren (minimaal EcoDesign) of voor het laten verwijderen van kachels en het onbruikbaar maken van het rookkanaal. We kunnen ook subsidie geven voor het (laten) plaatsen van emissiebeperkende maatregelen, mits uit onafhankelijk onderzoek is gebleken dat deze effectief zijn. De subsidie wordt na het raadsbesluit uitgewerkt en door het college vastgesteld.
1.2	<u>Er is draagvlak onder de inwoners om de luchtkwaliteit te verbeteren zoals beschreven in de nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht'.</u> De gemeente heeft met betrekking tot 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' een intensief participatietraject gevoerd. Er is een symposium voor deskundigen georganiseerd, er zijn werksessies met belanghebbenden en raadsleden gehouden. Een innovatief traject is gevolgd waarbij maatregelen zijn bedacht en onderzocht waarmee de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door houtstook teruggedrongen kan worden. In representatieve enquêtes is gevraagd hoe mensen denken over luchtmaatregelen in het algemeen, en specifiek over de milieuzone en overlast van brom- en snorfietsen. Voor het benodigde verkeersbesluit snorfiets organiseren we een inspraakmogelijkheid. Het percentage inwoners dat aangeeft vaak overlast van luchtverontreiniging te ervaren is de afgelopen jaren toegenomen. In 2015 was het veertien procent, in 2018 achttien procent, zo blijkt uit de Utrecht Monitor 2019. Kantar voerde in 2019, in opdracht van de gemeente, een enquête uit onder inwoners van Utrecht en een aantal randgemeenten. Hieruit blijkt dat driekwart van de inwoners wil dat Utrecht maatregelen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor vuurwerk is via straatgesprekken en sociale media onderzocht wat er nodig is voor een eindejaarshow die effectief het afsteken van vuurwerk terugdringt. Vuurwerk is een onderwerp waarover de maatschappelijke en politieke discussie nog volop gaande is. Een aanpak vanuit het luchtkwaliteitsbeleid vinden we daarom niet de meest voor de hand liggende aanvliegroute. Met de bouwsector zijn werkbijeenkomsten over mobiele (bouw)werktuigen gehouden. De resultaten en reacties uit deze raadplegingen waren overwegend positief over de door ons voorgestelde maatregelen. Bij de nadere uitwerking van de maatregelen vormen de uitkomsten van deze participatie een leidraad.
1.3	<u>Met het luchtkwaliteitsbeleid is aansluiting gevonden bij het nationale Schone Lucht Akkoord</u> Het advies van de Gezondheidsraad van begin 2018 motiveerde staatssecretaris Van Veldhoven om te komen tot het Schone Lucht Akkoord voor Nederland, waarmee zij aansluit bij het Klimaatakkoord. Hierover is zij in overleg getreden met belanghebbende partijen, waaronder de gemeenten. In januari is het Schone Lucht Akkoord in Utrecht gepresenteerd en heeft de gemeente zich daarbij aangesloten.

	Landelijke maatregelen en maatregelen door andere decentrale overheden zijn ook nodig om het deel van de vervuiling, waarop de gemeente nauwelijks invloed heeft, aan te pakken. Utrecht is daarom verheugd over de samenwerking met het Rijk, provincies en andere gemeenten om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord heeft de Rijksoverheid vijftig miljoen euro gereserveerd. De gemeente spant zich in om hiervan een deel te verwerven voor de uitvoering van lokale maatregelen. 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' is ons cofinancieringsdeel hierbij.
	Kanttekeningen/ Risico's
1.1	<u>Zonder beleid verbetert de luchtkwaliteit ook</u> Indien de nota's niet worden vastgesteld, zal de luchtkwaliteit ook verbeteren, maar in mindere mate en later in de tijd. De autonome verschoning van met name verkeer zal – naar verwachting – de komende jaren doorzetten. Er zijn echter bronnen waarbij autonome verschoning zonder beleid achterblijft (zoals de bouwwerktuigen), en voor houtstook geldt dat de verwachting is dat de uitstoot hiervan zonder beleid zal toenemen. Voor verkeer geldt dat een veel snellere verschoning kan optreden door inzet van maatregelen. Zoals uit het RHDHV onderzoek blijkt is het aanscherpen (en vergroten) van de milieuzone een zeer (kosten)effectieve maatregel, gericht op het weren van de meest vervuilende voertuigen. Het effect is vele malen groter dan, bijvoorbeeld, het terugdringen van het totale verkeersvolume. Ervaringen uit andere steden leren ons dat door een milieuzone in te stellen, de autonome verschoning circa vijf jaar naar voren wordt gehaald. Daarnaast is bekend dat tijdens een economische crisis de autonome verschoning van voertuigen minder snel gaat. Hierdoor kan het effect van een milieuzone groter worden.
1.2	<u>Er moet een balans gevonden worden tussen het belang van de economie en de volksgezondheid</u> De economie wordt hard geraakt door de coronacrisis. We weten nog niet hoe groot de economische gevolgen van de coronacrisis zullen zijn. Wat we wel weten is dat veel Utrechters onzekerheid ervaren over hun inkomen de komende tijd. De crisis heeft zowel directe als indirecte psychologische en sociale effecten. Deze kunnen van invloed zijn op onze geestelijke gezondheid, nu én in de toekomst, dat meldt een twintigtal wetenschappers in The Lancet. Daarnaast zijn er aanwijzingen dat mensen die hersteld zijn van het Coronavirus blijvend longklachten kunnen houden, zeker als zij op de IC hebben gelegen. Dit kan betekenen dat er straks veel meer mensen met longproblemen bij komen. Dit wordt onder andere aangegeven door Longarts Leon van den Toorn (voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Longziekten en Tuberculose (NVALT)) en het Longfonds. Hierdoor blijft het nemen van luchtkwaliteitsmaatregelen hard nodig. We hebben het pakket daarom zo samengesteld dat er extra aandacht is voor doelgroepen die hard geraakt worden (zowel economisch als op gebied van gezondheid).
1.3	<u>Het draagvlak voor de maatregelen is vóór de coronacrisis gemeten</u> Mede daarom hebben we de afgelopen maanden de maatregelen in het licht van de coronacrisis geplaatst en daarop afgestemd. De belangrijkste wijziging vanwege de coronacrisis is dat we de milieuzone nog niet vergroten, dat vinden we nu te ingrijpend. We vergroten deze pas (naar de snelwegring) zodra uit monitoring blijkt dat dit nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Uiterlijk in januari 2023 wordt hiertoe een voorstel aan de gemeenteraad aangeboden.
	Beslispunt
2	De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht – Luchtkwaliteitsbeleid gemeente Utrecht' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' door toevoeging aan het overzicht 'Lijst beleidsdocumenten van de omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/.

Argumenten	
2.1	<u>Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel.</u> De Omgevingsvisie Utrecht bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht – Luchtkwaliteitsbeleid gemeente Utrecht' dient als thematisch beleid toegevoegd te worden.

Financiën

Er is dekking beschikbaar gesteld voor maatregelen op gebied van luchtkwaliteit in het coalitieakkoord. De middelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit zijn incidenteel toegekend voor de jaren 2018 tot en met 2020, en structureel vanaf 2023. Voor de uitvoering van het maatregelenpakket is tot en met 2025 6,852 miljoen euro beschikbaar. Voor de uitvoering van de luchtkwaliteitsmaatregelen is een andere fasering gewenst, zodat ook in de jaren 2021 en 2022 middelen beschikbaar zijn.

Daarnaast is de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' vanwege onvoldoende dekking binnen het project in het Uitvoeringsprogramma ondergebracht, waardoor extra dekking voor het gehele pakket nodig is. In het Meerjarenprogramma Ruimte 2020 worden hiervoor (onder voorbehoud van besluitvorming op 16 juli 2020) de uitgaven voor de aanpak luchtkwaliteit voor de jaren 2023 en 2024 deels naar voren geschoven naar 2021 en 2022, waarmee de uitgaven voor luchtkwaliteitsmaatregelen in de jaren 2020-2022 gedekt zijn.

De maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn doelmatig, maar sober geraamd en passen binnen het beschikbare budget. Het budget voor de sloopregeling voor personen- en bestelauto's is het maximaal beschikbare binnen de middelen. Binnen de huidige beschikbare middelen is geen budget voor een eventuele tweede sloopregeling bij de vergroting van de milieuzone beschikbaar. We spannen ons daarom ook in om vanuit het Rijk, in het kader van het Schone Lucht Akkoord, extra middelen te krijgen voor de uitvoering van onze maatregelen

Vervolg

Het luchtkwaliteitsbeleid wordt toegevoegd aan de omgevingsvisie van Utrecht door de nota op te nemen in de bijlage 'Lijst Beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht'. Het beleid wordt toegevoegd aan de internetpagina <https://omgevingsvisie.utrecht.nl>.

In het kader van het principebesluit om de milieuzone te vergroten tot de snelwegring (en uiterlijk in januari 2023 met een raadsvoorstel hiertoe te komen) wordt jaarlijks ten aanzien van de verschoning van de luchtkwaliteit gerapporteerd in de Monitoringsrapportage Lucht.

Een aantal maatregelen in het Uitvoeringsprogramma moet nader worden uitgewerkt voordat deze na dit raadsbesluit in uitvoering genomen kunnen worden. Voor de sloopsubsidie volgt in het najaar van 2020 een nadere regel, deze wordt vastgesteld door het college en ter informatie naar de raad gestuurd. Direct hierna kunnen aanvragen worden ingediend. Ook voor de houtstooksubsidies zijn nadere regels nodig, deze worden zo snel mogelijk na het raadsbesluit aan het college ter besluitvorming voorgelegd. Voor de aanpassing van de milieuzones is een Verkeersbesluit nodig, dit wordt medio 2020 opgesteld. Ook voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan is een Verkeersbesluit nodig, hiervoor worden de voorbereidingen getroffen. Om de maatregelen op gebied van mobiele (bouw)werktuigen handhaafbaar te maken is nader onderzoek naar juridische mogelijkheden nodig. Na het raadsbesluit voeren we de maatregelen uit conform de planning in het uitvoeringsprogramma.

Participatie

Zie argument 1.2.

Communicatie

Iedereen die binnen en buiten de gemeente heeft meegewerkt aan de totstandkoming van 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' krijgt de stukken per e-mail toegestuurd. Ook mensen die in het verleden belangstelling hebben getoond zullen de stukken krijgen. Indien bepaalde (belangen)organisaties daar behoefte aan hebben dan kan de gemeente uiteraard een toelichting op de plannen verzorgen.

De inwoners van Utrecht krijgen informatie (o.a. over subsidies) via sociale media en de website van de gemeente. Mensen kunnen vragen stellen via de gebruikelijke kanalen van de gemeente, of via utrechtselucht@utrecht.nl. Voor inwoners wordt het mogelijk om bezwaar te maken tegen de milieuzone via de procedure voor het verkeersbesluit. Voor 'Snorfiets op de rijbaan' volgt later dit jaar een aparte communicatieaanpak en inspraaktraject.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- 'Utrecht kiest voor gezonde lucht', luchtkwaliteitsbeleid Utrecht
- 'Utrecht kiest voor gezonde lucht', uitvoeringsprogramma 2020-2025

Bijlagen informatief

- Bijlage 1A: Effecten van luchtkwaliteitsmaatregelen gemeente Utrecht (RHDHV)
- Bijlage 1B: Aanvulling onderzoek luchtmaatregelen Utrecht: effecten milieuzone snelwegring in 2022 en 2023 (RHDHV)
- Bijlage 2: Bewonerspeiling in Utrecht en randgemeenten naar de uitbreiding van de milieuzone (Kantar)
- Bijlage 3: Impressie Werkbijeenkomsten mobiele (bouw)werktuigen
- Bijlage 4: Impressie Participatietraject houtstook
- Bijlage 5: Peiling eindejaarsshow Utrecht (ProPublic)
- Bijlage 6: Reis door de stad, samenvatting straatgesprekken over vuurwerk (Paul Hohner)
- Bijlage 7a: Memo 'snorfiets naar de rijbaan'
- Bijlage 7b: Onderzoek snorfiets naar de rijbaan (Goudappel Coffeng)
- Bijlage 8: Opdrachtbrief aan RHDHV
- Bijlage 9: Besluitenhistorie Luchtkwaliteit