

The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Opgesteld door	Mobiliteit en Milieu Realisatie Mobiliteit
Dienstkenmerk	13.058845
Vergaderdatum	26 september 2013
Jaargang en nummer	2013 - 99

- 1 in te stemmen met het onderdeel invoering milieuzone uit het pakket personenvoertuigen, een van de maatregelen in 'Gezonde Lucht voor Utrecht (Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2013-2015).

Drs. M.R. Schurink Mr. A. Wolfsen

Voorstel: Milieuzone voor personenvoertuigen
Kenmerk-Nr: 13.058845

The linked image cannot be displayed. The file may have been moved, renamed, or deleted. Verify that the link points to the correct file and location.

Opgesteld door Mobiliteit en Milieu

Realisatie Mobiliteit

Dienstkenmerk 13.058845
Vergaderdatum 26 september 2013
Jaargang en nummer 2013 - 99

Raadsvoorstel:

- 1 in te stemmen met het onderdeel invoering milieuzone uit het pakket personenvoertuigen, een van de maatregelen in 'Gezonde Lucht voor Utrecht (Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2013-2015).
-

Argumenten

- 1.1 Het presidium heeft gevraagd de milieuzone voor personenvervoer separaat aan de raad ter besluitvorming voor te leggen om het referenduminitiatief te faciliteren.
- 1.2 Het is noodzakelijk een milieuzone voor personenvervoer in te stellen om aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen en een marge hieronder te creëren.
- 1.3 Het instellen van een milieuzone voor personenvoertuigen is een belangrijk onderdeel van het totaalpakket aan maatregelen om de gezondheid van de inwoners te verbeteren en om de grenswaarden te halen.
- 1.4 Als de wortel/stok benadering uit het Uitvoeringsprogramma wordt losgelaten, is het effect van het pakket personenvoertuigen aanzienlijk lager.
- 1.5 Het complete maatregelenpakket (inclusief milieuzone personenvoertuigen) voorkomt een bouwstop en Europese boetes.
- 1.6 De milieuzone voor personenvoertuigen is een maatregel die effectief is en snel kan worden uitgevoerd.
- 1.7 Uit de inspraak over het Uitvoeringsprogramma blijkt steun voor een milieuzone voor personenvoertuigen.
- 1.8 Voor de kosten voor het instellen en handhaven van deze milieuzone is de dekking geregeld in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht, waarover separaat door de raad wordt besloten.

Voorstel: Milieuzone voor personenvoertuigen
Kenmerk-nr: 13.058845

Toelichting



Milieuzone voor personenvoertuigen

Opgesteld door	Mobiliteit en Milieu Realisatie Mobiliteit
Dienstkenmerk	13.058845
Vergaderdatum	26 september 2013
Jaargang en nummer	2013 - 99

Context

Aan de gemeenteraad is het Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit (2013-2015) 'Gezonde Lucht voor Utrecht', waarin een vernieuwd pakket aan luchtkwaliteitmaatregelen wordt gepresenteerd, aangeboden. Een van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma betreft het instellen van een milieuzone voor personenvoertuigen. Het presidium van de gemeenteraad heeft gevraagd om besluitvorming over deze maatregel middels een apart raadsvoorstel aan de raad aan te bieden, zodat er een separaat besluit over genomen kan worden, mede met het oog op een ingediend referenduminitiatief dat zich specifiek op deze maatregel richt.

In het Uitvoeringsprogramma wordt voorgesteld een milieuzone voor personenvoertuigen in te stellen voor het gebied waar reeds de milieuzone voor vrachtverkeer van kracht is. Uit deze milieuzone voor personenvoertuigen worden personenvoertuigen geweerd met de classificatie Euro 0 t/m 3 diesel en Euro 0 benzine.

Argumenten

1.1 Het presidium heeft gevraagd de milieuzone voor personenvervoer separaat aan de raad ter besluitvorming voor te leggen om het referenduminitiatief te faciliteren.

Wethouder Lintmeijer heeft tijdens de commissievergadering aangegeven dat het mogelijk is om separaat over de invoering van een milieuzone voor personenvoertuigen te beslissen. Het presidium heeft vervolgens verzocht de milieuzone voor personenvoertuigen in de vorm van een losstaand raadsvoorstel aan de raad aan te bieden.

1.2 Het is noodzakelijk een milieuzone voor personenvervoer in te stellen om aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen en een marge hieronder te creëren.

Gezondheid is het belangrijkste uitgangspunt voor het college. Daarnaast moet op 1 januari 2015 worden voldaan aan de

Europese grenswaarden. Het lopende NSL-maatregelenpakket (op basis van het ALU 2009) is hiervoor niet voldoende, blijkt uit de landelijke monitor 2012: er zijn aanvullende maatregelen nodig. Deze maatregelen moeten (kosten)effectief zijn en snel uitvoerbaar, omdat er onvoldoende tijd is voor complexe infrastructurele aanpassingen. Uit onderzoek van RHDHV-TNO blijkt dat generieke bron- en volumegerichte maatregelen aan deze voorwaarden voldoen: zij hebben, stadsbreed, een positief effect op de concentraties, en daarmee op de gezondheid van bewoners en bezoekers van de stad. Omdat het verkeer verantwoordelijk is voor bijna driekwart van de uitstoot van stikstofoxiden in de provincie Utrecht, en bovendien uit de scan naar het Utrechtse wagenpark, uitgevoerd door TNO (zie de bijlage bij het collegebesluit van 27 juni 2012 over de aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen) blijkt dat verkeer dat in Utrecht rijdt vervuilerder is dan het landelijke gemiddelde, zijn de aanvullende maatregelen vooral gericht op vermindering van de uitstoot van verkeer. Hierbij doet de gemeente een beroep op alle mobilisten in Utrecht, zowel bewoners, bezoekers als werknemers. Het vervoer door de stad moet schoner. Een milieuzone voor personenvervoer is een brongerichte maatregel die zal leiden tot reductie van de uitstoot van luchtvervuilende stoffen, en het instellen hiervan is, in combinatie met de andere maatregelen in het Uitvoeringsprogramma, noodzakelijk om de gestelde doelen te bereiken.

1.3 Het instellen van een milieuzone voor personenvoertuigen is een belangrijk onderdeel van het totaalpakket aan maatregelen om de gezondheid van de inwoners te verbeteren en om de grenswaarden te halen.

De GG&GD is nauw betrokken geweest bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma. Als belangrijke punten van de zijde van de GG&GD zijn meegenomen: maatregelen moeten niet alleen gericht zijn op reductie van stikstofdioxide, maar ook bijdragen aan fijnstofreductie en gezondheid. Het instellen van milieuzones past goed in deze lijn. De GG&GD ziet milieuzones als een maatregel die niet alleen voor het halen van de Europese grenswaarden, maar ook voor de gezondheid (van zowel de bewoners van de zone als van de bewoners van de rest voor de stad) veelbelovend is. Daarbij wordt opgemerkt dat de effectiviteit voor een groot deel afhangt van handhaving van de milieuzone. Alhoewel de GG&GD een grotere milieuzone dan nu is voorgesteld zou toejuichen, is het huidige voorstel een belangrijke eerste stap op weg naar een schonere lucht. Daarnaast vindt de GG&GD het heel belangrijk dat voor de toekomstige stads- en streekbussen strenge emissie-eisen gaan gelden voor wat betreft

roet en ultrafijnstof.

1.4 Als de wortel/stok benadering uit het Uitvoeringsprogramma wordt losgelaten, is het effect van het pakket personenvoertuigen aanzienlijk lager.

Om het gewenste effect te behalen is gekozen voor deze wortel/stok-benadering, waarbij inwoners enerzijds gestimuleerd worden, door het aanbieden van subsidies, om schonere voertuigen aan te schaffen, en anderzijds om op 1 januari 2015 een milieuzone voor sterk vervuilende personenauto's in te voeren waardoor in het centrum van Utrecht de gezondheidsschadelijke emissies van voertuigen aanzienlijk worden beperkt.

De opbrengst van dit maatregelenpakket personenvoertuigen zal in termen van kosteneffectiviteit (verhouding investering in relatie tot gemiddelde effect in afname van de luchtkwaliteitsconcentratie) aanzienlijk lager zijn zonder deze 'stok' achter de deur, zo leert ook de ervaring in bijvoorbeeld Amsterdam.

1.5 Het complete maatregelenpakket (inclusief milieuzone personenvoertuigen) voorkomt een bouwstop en Europese boetes.

Tot medio 2014 is het NSL de toetsgrond voor ruimtelijke projecten voor luchtkwaliteit. Omdat in 2015 aan de grenswaarden moet zijn voldaan verdwijnt deze toetsgrond en worden projecten weer getoetst aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Europese richtlijnen. Om dit te voorkomen heeft de staatssecretaris recent voorgesteld om het NSL met twee jaar te verlengen. Echter, de vraag is of dit door de rechter wordt geaccepteerd, indien niet voldoende maatregelen worden genomen om aan te tonen dat ook daadwerkelijk aan de grenswaarden wordt voldaan. Bij blijvende knelpunten kan de toetsing van bouwplannen in, bijvoorbeeld, de binnenstad opnieuw tot een bouwstop leiden.

In de Europese richtlijn is een boeteclausule opgenomen als landen niet tijdig aan de grenswaarden voldoen. In landelijke regelgeving is opgenomen dat dergelijke boetes doorbelast kunnen worden naar de overtredende andere overheden.

1.6 De milieuzone voor personenvoertuigen is een maatregel die effectief is en snel kan worden uitgevoerd.

De nieuwe maatregelen in het Uitvoeringsprogramma, waaronder met name de milieuzone voor personenvoertuigen, zijn als (kosten)effectief voor luchtkwaliteit naar voren gekomen uit het uitgebreide onderzoek van RHDHV-TNO. Daarnaast zijn ze voor 2015 uitvoerbaar. Deze maatregelen richten zich op de vervuilende en gezondheidsschadelijke stoffen afkomstig van

meest vervuilende bron in de stad: het verkeer. Minder (kosten)effectieve maatregelen zijn in een eerder stadium van het onderzoek afgevallen.

1.7 Uit de inspraak over het Uitvoeringsprogramma blijkt steun voor een milieuzone voor personenvoertuigen.

De meeste inspraakreacties ondersteunen de aandacht die de gemeente heeft voor de gezondheid en de verbetering van de luchtkwaliteit. Hiermee wordt ook steun geuit voor het maatregelenpakket dat door het college wordt voorgesteld, waarbij ingezet wordt op maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer en de fiets, verschoning van het wagenpark en het afremmen van het gebruik van de auto, zoals voor doorgaand verkeer in de binnenstad. Hierdoor zal de stad aantrekkelijker worden en men is van mening dat dit een positief effect zal hebben op de economie.

Er is steun (ruim 50% van de reacties) voor de milieuzone. Een aantal insprekers verzoekt om de milieuzone geografisch uit te breiden. Ook stellen insprekers voor om de toelatingseisen - net als in Duitsland - gefaseerd aan te scherpen. Een enkeling verzoekt om ook andere vervoerscategorieën uit het milieuzonegebied te weren, zoals motoren en scooters. Een beperkt aantal insprekers heeft bezwaar tegen de invoering van de milieuzone, omdat die minder effectief zou zijn dan door RHDHV-TNO berekend is in hun onderzoek, en inwoners/ondernemers hierdoor onnodig (economisch) worden geraakt. Dit blijkt ook uit individuele verzoeken om ontheffing van de toelatingseisen voor de milieuzone. De economische effecten van de invoering van de milieuzone en de economische effecten voor de voertuigeigenaren zijn meegenomen in het onderzoek van RHDHV-TNO. Deze effecten zijn zeer beperkt. Daarentegen verbetert de luchtkwaliteit, wat op zijn beurt een positief effect zal hebben op het welbevinden van de bezoekers aan de binnenstad.

Voor het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht zijn het effect op de luchtkwaliteit, de kosteneffectiviteit en de uitvoerbaarheid voor 2015 belangrijke uitgangspunten. Alle tijdens de inspraak voorgestelde alternatieve maatregelen zijn hieraan getoetst. Een aantal voorstellen uit de inspraak is in dit Uitvoeringsprogramma meegenomen. Zo zal de milieuzone voor bestel- en personenvoertuigen uiterlijk op 1 januari 2015 starten, op basis van de geografische grenzen van de huidige zone voor vrachtverkeer. Handhaving van de milieuzone gebeurt door scanauto's (of vaste camera's binnen de milieuzone) die de

kentekens nagaan. Als de auto niet aan de toelatingseisen voor de milieuzone voldoet volgt automatisch een boete. Uitgangspunt is dat ook buitenlandse voertuigen aan de eisen voor milieuzone voldoen.

In 2017 zal de milieuzone worden gevalueerd. Afhankelijk van de resultaten bekijken we of verdere geografische uitbreiding en/of verbreding naar andere vervoerscategorieën opportuun is.

1.8 Voor de kosten voor het instellen en handhaven van deze milieuzone is de dekking geregeld in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht, waarover separaat door de raad wordt besloten.

Het (kosten)effectieve maatregelenpakket in het Uitvoeringsprogramma wordt gedekt uit het lopende programma luchtkwaliteit, omdat een deel van de maatregelen in het lopende programma niet tijdig uitvoerbaar is, of niet het gewenste effect heeft. Het vrijvallende budget uit de rijkssubsidies van de uitgestelde maatregelen dekt de kosten voor de aanvullende maatregelen.

Aan de rijkssubsidie (FES) is de voorwaarde verbonden dat de maatregelen vóór 2015 moeten zijn uitgevoerd opdat het effect op de luchtkwaliteit dan een feit is. Door te schuiven binnen de beschikbare financieringsbronnen (FES 1, 2, 3 en 4, ISV 2 en 3, en gemeentelijke bijdragen) in het NSL-programma is het aanvullende pakket gedekt en worden tekorten op een aantal maatregelen in het lopende programma financieel aanvullend of anders gefinancierd. Tegenover FES 3 en 4 moet een gemeentelijke cofinanciering van minimaal 100% staan. Deze cofinanciering blijft op peil. In bijlage 3 van het Uitvoeringsprogramma zijn de begroting en de dekking uitgewerkt.

De kosten voor de milieuzone voor personenvoertuigen zijn verwerkt in de begroting in het Uitvoeringsprogramma en verdeeld over de verschillende maatregelpakketten. Het besluit over de dekking van het totaalpakket aan maatregelen in het Uitvoeringsprogramma wordt separaat door de raad genomen.

Bijlagen voor de raad en/of raadscommissie

- 1. 'Gezonde lucht voor Utrecht'
- Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2013-2015

Eerdere besluitvorming

Actieplan Luchtkwaliteit 2009 (raadsbesluit december 2009)

Raadsbesluit inzake het Rekenkamerrapport 'Geen vuiltje aan de lucht'
(RV 2011-116)

Monitoringsrapportage luchtkwaliteit 2011 (collegebesluit, 12 juni 2012)

Aanvullend pakket luchtkwaliteitmaatregelen (collegebesluit, 27 juni 2012) met bijlagen.

Ontwerp-Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht, vrijgave voor inspraak (collegebesluit, 26 februari 2013) met bijlagen (waaronder Gemeentelijke Monitor Luchtkwaliteit 2012 en Rapportage Luchtmeetnet Utrecht 2011).

- Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht 2013-2015 (collegebesluit, 7 mei 2013) met bijlagen.

- Schriftelijke vragen no. 78 van de heren Van Schie en Buunk, met antwoorden b&w (collegebesluit, brief verzonden op 4 juni 2013).

- Afhandeling toezeggingen aan commissie S&R m.b.t. Gezonde Lucht voor Utrecht (collegebesluit, juli 2013): brief aan de gemeenteraad verzonden op 5 juli 2013.

Voorstel: Milieuzone voor personenvoertuigen
Kenmerk-nr: 13.058845

Raadsbesluit

Milieuzone voor personenvoertuigen



Opgesteld door	Mobiliteit en Milieu Realisatie Mobiliteit
Dienstkenmerk	13.058845
Vergaderdatum	26 september 2013
Jaargang en nummer	2013 - 99

De raad van de gemeente Utrecht besluit in zijn openbare vergadering van

- 1 in te stemmen met het onderdeel invoering milieuzone uit het pakket personenvoertuigen, een van de maatregelen in 'Gezonde Lucht voor Utrecht (Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2013-2015).

De griffier,

De burgemeester,

Voorstel: Milieuzone voor personenvoertuigen

Kenmerk-nr: 13.058845