
Milieudefensie (hierna: MD) heeft een voorbeeldreactie opgesteld en aangeboden op haar website. Deze reactie is door een aantal insprekers overgenomen en in een aantal gevallen met persoonlijke noten aangevuld. Hieronder de tekst van de voorbeeldreactie. In de rest van de tabel is aangegeven waar deze is overgenomen, en welke aanpassingen en aanvullingen hierop zijn gemaakt.

Graag wil ik hierbij een inspraak-reactie geven op het ontwerp-programma Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit; Ontwerp Uitvoeringsprogramma 2013-2015.

Allereerst wil ik benadrukken dat ik blij ben dat het verbeteren van de luchtkwaliteit één van de speerpunten van het Utrechtse college is. De gezondheidseffecten van luchtverontreiniging in Nederland zijn aanzienlijk en op veel locaties worden de normen overschreden. Een pakket maatregelen waardoor de luchtverontreiniging sterk gereduceerd wordt is daarom hard nodig. Ik ben blij dat de gemeente deze urgentie onderschrijft en inzet op bronmaatregelen: maximale maatregelen om openbaar vervoer en fiets te stimuleren, en het gebruik van de auto af te remmen.

De luchtkwaliteit verbetert

Het pakket maatregelen dat wordt voorgesteld in het programma zal een forse reductie van de luchtverontreiniging betekenen. Zoals de gemeente aangeeft, is het hoogste effect te verwachten binnen het voorgenomen milieuzonegebied. Daar treedt op veel wegvakken een reductie van 2 µg/m³ NO₂ of meer op. Aangezien deze reductie wordt behaald met bronmaatregelen, zal het effect op de meest schadelijke bestanddelen van de luchtverontreiniging zoals roet verhoudingsgewijs nog groter zijn. Een enorme verbetering dus voor de omwonenden! Ook buiten de milieuzone zijn de verwachte effecten van het voorgenomen maatregelenpakket aanzienlijk: meer dan 1 µg/m³ op veel locaties die nu (bijna) knelpunten zijn.

De Europese normen worden (bijna) allemaal gehaald

Als alle voorgestelde maatregelen worden ingevoerd en zo effectief blijken als gehoopt, dan moet het bijna overal lukken om aan de EU-normen te voldoen. Dat is belangrijk, maar niet genoeg. Vaak zijn de voorspellingen wat rooskleurig gebleken omdat de techniek niet levert wat is beloofd. We moeten dus een marge hebben om tegenvallers te kunnen opvangen. Meer vervuiling toevoegen op locaties die onder de grenswaarde zitten is wat mij betreft uit den boze. Wat schoon is moet schoon blijven.

Er wordt gedacht aan de gezondheid

De gemeente heeft specifiek gekozen voor maatregelen die niet alleen bijdragen aan het behalen van de officiële normen voor stikstofdioxide en fijnstof, maar juist aan de reductie van nog kleinere deeltjes: ultrafijnstof en elementaire koolstoffen (roet). Aangezien juist die deeltjes zeer schadelijk zijn voor de gezondheid, vind ik het erg belangrijk dat de maatregelen worden gekozen die daar het grootste effect op hebben. De berekende reductie van de wegbijdrage aan de jaargemiddelde fijnstofconcentratie van gemiddeld circa tien procent kan gezien worden als direct gezondheidseffect.

Daarnaast geeft het college aan dat zij de Europese grenswaarden ziet als minimale waarden, omdat ze weet dat dit geen veilige grenswaarden zijn voor de gezondheid van de inwoners van de stad. De Wereldgezondheidsorganisatie raadt normen aan die een factor 2 lager liggen dan de normen die nu gelden. Ik ben blij dat het college dit onderschrijft.

De leefbaarheid neemt toe

Door een vermindering van het autoverkeer in de binnenstad zal de leefbaarheid zeker toenemen, doordat er minder luchtverontreiniging en geluidshinder is, maar ook doordat de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte toenemen. Uiteindelijk maakt dit Utrecht een nog aantrekkelijker stad, hetgeen ook voor ondernemers in de binnenstad een positief effect zal hebben.

Met de milieuzone voor personenauto's zet Utrecht een belangrijk voorbeeld neer

In Utrecht zorgt 5,7% van de personenauto's (Euro 3 diesel of ouder) voor bijna 25% van de NO₂-uitstoot van personenauto's. Ik ben blij dat Utrecht als de eerste gemeente in Nederland dit grote probleem durft aan te pakken en ondersteunt de milieuzone voor personenauto's dan ook van harte. In Duitsland werkt dit al jaren en er is geen reden voor ons om achter te blijven. Uiteindelijk zou de zone zelf alsmede de criteria wel moeten worden uitgebreid. Het is raar dat er nog überhaupt diesels zonder roetfilter de stad in mogen. Er zou, net als met de milieuzones in Duitsland, een gefaseerd plan moeten komen dat telkens iets strenger wordt, zodra dat kan.

De gemeente kijkt ook naar zichzelf

De gemeente is bezig haar eigen wagenpark aanzienlijk te verschoneren en ziet daarnaast het verschoneren van bussen als een van de belangrijkste maatregelen. De nu lopende aanbesteding zal de emissies van bussen waarschijnlijk sterk verminderen. Maar uiteindelijk moeten we toe naar emissievrij verkeer in de stad en dat geldt ook voor het OV. De transitie naar emissievrije bussen (elektriciteit of waterstof) is iets waar nu al naar gekeken moet worden. Elektrisch vervoer kan veel meer gestimuleerd worden, onder andere door het aanleggen van voldoende laadplaatsen op groene energie.

Tenslotte is de gemeente een van de grootste opdrachtgevers voor bouwprojecten. Zware bouwmachines, bemalingspompen, aggregaten etc. zijn nu vaak nog veel vuiler dan nodig. Ook die zijn te krijgen met een roetfilter of kunnen elektrisch. De gemeente moet bij het aanbesteden van bouwprojecten kiezen voor de schoonste aanbieder. Ook bij omvangrijke particuliere bouwprojecten moet de gemeente aandringen op de schoonste variant.

Met bovenstaande uiteenzetting wil ik laten zien dat ik de inspanningen van de gemeente om de luchtkwaliteit in Utrecht te verbeteren van harte ondersteun.