

Schriftelijke vragen 'Milieuzone, maar snel weer vergeten?'

Recentelijk zijn er diverse nieuwsberichten in de media verschenen over de resultaten van praktijkonderzoek naar de prestaties van dieselauto's, zowel personenauto's als bestelauto's, zo ook in de Volkskrant en het Financiële Dagblad van 25 september jl.

Uit het praktijkonderzoek van gerenommeerd Brussels onderzoeksinstituut: Transport en Environment (T&E) is gebleken dat veel van de allernieuwste dieselauto's slecht presteren op de uitstoot van stikstofdioxide. Zelfs slechter presteren dan deze onder de oude soepelere uitstootnormen die vanaf het jaar 2000 golden. Opmerkelijk is dat de voertuigen de verplichte laboratoriumtest, welke bepaalt of ze mogen worden toegelaten op de weg, gewoon hebben doorstaan. De redenen die hiervoor genoemd zijn dat autofabrikanten creatief omgaan met de regels en dat auto's die eenmaal zijn goedgekeurd, niet worden onderworpen aan een praktijktest.

Gemiddeld blijken diesels de huidige euro-VI-norm die sinds een jaar geldt met een factor 5 te overschrijden. Bij stadsritten is de vervuiling nog eens twee keer zo hoog. Dit betekent dat sommige diesels die nu worden verkocht vervuilender zijn als de dieselauto's die voor 2001 gangbaar waren.

Deze constatering roepen bij de fractie van Stadsbelang Utrecht de volgende vragen op:

1. Is het college het met Stadsbelang Utrecht eens dat praktijktoetsingen relevanter zijn dan theoretische modellen?
2. Heeft het college kennis kunnen nemen van het rapport van T&E? Zo nee, bent u voornemens dit onderzoek op te gaan vragen?
3. Betekenen de uitkomsten van deze praktijktoetsingen dat de cijfermatige onderbouwing van de milieuzone moet worden herijkt op grond van de feitelijke uitstoot? Dat de milieuwinst moet worden bepaald op grond van feitelijke uitstootgegevens? Zo nee, waarom niet?

Uit het artikel van de Volkskrant blijkt dat sommige dieselauto's die nu worden verkocht zo vervuilend zijn dat ze de binnenstad van Utrecht op grond van de theoretisch aangenomen uitstootnorm zo ver overschrijden dat zij te vergelijken zijn met dieselauto's van voor 1 januari 2001.

4. Wat betekenen de uitkomsten van het praktijkonderzoek voor het bestaansrecht van de milieuzone, een binnenstedelijke zone waar overwegend stadsritten plaatsvinden?
5. Is het college het met Stadsbelang Utrecht eens dat er sprake is van rechtsongelijkheid bij het weren van dieselauto's van voor 2001 nu uit praktijkonderzoek blijkt dat dieselauto's van na 2001 even slecht presteren op uitstoot of nog erger? Zo nee, waarom niet?
6. Is het college het met Stadsbelang Utrecht eens dat op grond van uit praktijkonderzoek gebleken prestaties van dieselauto's geproduceerd na 1 januari 2001 de milieuzone voor personen- en bestelauto's kan en moet worden geschrapt? Zo nee, waarom niet?

7. Is het college het met Stadsbelang Utrecht eens dat de uitgeschreven boetes moeten worden geschrapt? Zo nee, waarom niet?

Als het college niet voornemens is de milieuzone te schrappen:

8. Is het college dan van mening dat op grond van de resultaten van het praktijkonderzoek van T&E, de auto's met aantoonbare overschrijding moeten worden geweerd uit de milieuzone?
9. Is het college dan van mening dat de borden van de milieuzone moeten worden uitgebreid met de diverse modellen auto's waarvan de aantoonbare overschrijding is bewezen?

Voor vrachtauto's geldt al sinds 2007 een milieuzone. Sinds 1 juli 2013 is die milieuzone voor vrachtauto's aangescherpt: in de milieuzone mogen alleen nog vrachtauto's komen met een Datum Eerste Toelating (DET) van 1 oktober 2005 of later (minimaal euroklasse IV) en vrachtauto's die een andere brandstof dan diesel gebruiken. Nu blijkt dat er op grote schaal is gesjoemeld met uitstoot van personen- en bestelauto's. Het is de vraag hoe het zit met vrachtauto's en bussen.

10. Hoe groot schat u de kans in dat op grond van praktijkonderzoek zal blijken dat ook hier sprake is van overschrijding van opgegeven uitstootnormen?
11. Is het college van mening dat praktijkonderzoek moet worden uitgevoerd op vrachtwagens? Zo nee, waarom niet?
12. Staan de bussen van UOV en Connexion bij het RDW geregistreerd als touringcars?
13. Zo nee, is het college dan van mening dat praktijkonderzoek op deze bussen moet worden uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?
14. Mocht uit praktijkonderzoek blijken dat deze bussen qua uitstoot gelijk, of slechter presteren als de bussen die niet voldoen aan de normen die gelden voor wering uit de milieuzone, is het college dan van mening dat UOV en Connexion moeten worden beboet, als er een van de bussen die niet voldoen, de milieuzone inrijdt? Zo nee, waarom niet?