



Monitoringsrapportage lucht 2014

Een uitwerking voor de stad Utrecht van het
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Colofon

Uitgave

Gemeente Utrecht,
Ontwikkelorganisatie/ sector Milieu & Mobiliteit
Afdeling Expertise Milieu

Auteur

Wiet Baggen/Erik Boons

Projectnaam

Monitoringsrapportage 2014

Datum

3 maart 2015

Meer informatie

Adres: Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon: 030 - 2864251

E-Mail: milieu@utrecht.nl

www.utrecht.nl/milieu

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1.1. Leeswijzer	7
1. Inleiding	8
2. Trendmatige ontwikkeling	9
2.1. Trends in concentraties fijn stof, stikstofdioxide en roet	9
2.1.1. Metingen	9
2.1.2. Berekeningen	10
3. Samenvatting landelijke Monitoringsrapportage 2014	11
3.1. Uitkomsten Monitoring landelijk	11
3.2. Uitkomsten Monitoring voor de gemeente Utrecht.....	12
4. Blootstelling en gezondheid.....	15
4.1. Landelijke monitor.....	15
4.2. Gemeentelijke monitor	19
4.2.1. Indicatoren gezondheid	19
4.2.2. Indicatoren bereikbaarheid	20
4.2.3. Indicatoren economische ontwikkeling.....	21
5. Voortgang IBM-projecten en maatregelen	22
5.1. Eén van de acht IBM-projecten op schema	22
5.2. Meerderheid maatregelen nog steeds op schema	23
6. Conclusies.....	27
7. Literatuur	28
Bijlagen.....	29

Bijlagen

Bijlage 1 NO₂ - concentratiekaarten

Bijlage 2 PM₁₀ - concentratiekaarten

Bijlage 3 Stand van zaken maatregelen

Bijlage 4 NSL-melding Ministerie I&M, reactie Ministerie I&M

Samenvatting

Gezonde lucht voor Utrecht. Dat doel willen we bereiken. De afgelopen jaren zijn er tal van maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In hoeverre we onze doelstelling hebben bereikt staat in deze Utrechtse Monitoringsrapportage 2014. Het rapport zoomt in op de uitkomsten uit de landelijke Monitoringsrapportage 2014 die de ontwikkelingen in de luchtkwaliteit beschrijft voor de jaren 2013, 2015 en 2020.

Jaarlijks wordt over de voortgang en de prognoses gerapporteerd aan de EU. Hiervoor is een landelijk monitoringsprogramma opgezet. Daarin worden de effecten van alle grote bouw- en infraprojecten meegenomen die in betekenende mate (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Daarnaast worden ook de effecten beschouwd van de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Uit de landelijke Monitoringsrapportage komt naar voren dat er voor het jaar 2015 in Utrecht geen overschrijdingen zijn te verwachten van de EU-grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Ook is er een sterke afname van het aantal potentiële grenswaarde-overschrijdingen van stikstofdioxide. Voor fijn stof zijn er voor het jaar 2015 géén verwachte (potentiële) overschrijdingen van de grenswaarden. Door het gevoerde generieke beleid en gemeentelijke beleid, in combinatie met het effect op de luchtkwaliteit door achterblijvende ruimtelijke ontwikkelingen, zal naar verwachting het gewenste doel “het voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide” in 2015 worden gerealiseerd.

Vanuit het oogpunt van volksgezondheid is dit echter geenszins reden om achterover te leunen. De WHO beveelt voor fijn stof een jaargemiddelde grenswaarde aan van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl de jaargemiddelde concentratie fijn stof in Utrecht langs drukke wegen nog circa 25 – 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Terugdringing van de verkeersemisies zijn belangrijke (toekomstige) pijlers in het luchtbeleid van de gemeente Utrecht. Ook in het kader van Bouwen aan een gezonde toekomst is het wenselijk om de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en roetdeeltjes te verminderen.

Voortgang maatregelen en projecten

Van de verschillende in het “Uitvoeringsprogramma 2013–2015, Gezonde Lucht voor Utrecht” opgenomen maatregelen ligt de meerderheid op schema of is reeds afgerond. Voor vier maatregelen geldt dat een deel van de uitvoering op schema ligt en een deel (enige) vertraging oploopt ten opzichte van de NSL-planning. Het betreft: ‘Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling’ (Stadsbaantunnel, Westpleintunnel), ‘Aanleggen nieuwe transferia en verbetering inzet transferia’, ‘Selectief verbeteren doorstroming’ en ‘Vrije busbaan Openbaar vervoer (VOV Overvecht)’.

Net als voorgaande jaren ondervinden de grote Utrechtse bouwprojecten veel effect van de economische crisis en lopen gedeeltelijke of gehele vertraging op. Uit de inventarisatie van de IBM-projecten blijkt dat slechts voor één IBM-project (Doorontwikkeling De Uithof) de uitvoering overeenkomt met de fasering van het project zoals opgenomen in het NSL. Op dit moment lopen vier ruimtelijke IBM-projecten vertraging op. Het betreft de ontwikkelingen Stationsgebied, Leidsche Rijn,

Merwedekanaalzone en de Herstructurering Kanaleneiland. Daarnaast zijn er twee infra-projecten waarvan de realisatie van het project deels vertraagd is (Bereikbaarheid Utrecht West en de NRU). Van één project (Rijnenburg) is het onduidelijk wanneer dit project doorgang zal vinden.

In het voorjaar van 2014 zijn bij het ministerie van I&M meldingen gedaan inzake de vervanging van NSL-maatregelen, het vervallen van NSL-maatregelen en de toevoeging van nieuwe NSL-maatregelen. Op 8 mei 2014 is door het ministerie van I&M gereageerd dat zij kan instemmen met de gedane meldingen, met uitzondering van de melding inzake het vervallen van de groene golf Socrateslaan en het vervallen van de maatregel vormgeving tunnelmond Westpleintunnel (maatregel 16085) in verband met het niet tijdig realiseren van de Westpleintunnel. Te zijner tijd (als duidelijkheid is ontstaan over de uitvoering van de herinrichting van 't Goylaan – Socrateslaan en de herinrichting van het Westplein) zullen deze maatregelen worden vervangen en zal een aanvullende melding plaatsvinden.

Uitkomsten landelijke Monitoringsrapportage 2014

Uit de landelijke Monitoringsrapportage 2014 blijkt dat de gemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide waar de bevolking aan wordt blootgesteld de afgelopen jaren zijn gedaald. In het grootste deel van Nederland liggen de concentraties onder de grenswaarden. Wel blijft in enkele gebieden, voor beide stoffen, sprake van een beperkt aantal hardnekkige overschrijdingen. Zo worden de grenswaarden voor fijn stof in gebieden met intensieve veehouderij of industrie op een beperkt aantal locaties overschreden. Hierdoor is Nederland er niet in geslaagd om in 2013 overal aan de Europese norm voor fijn stof te voldoen.

Voor stikstofdioxide worden voor 2015 nog een gering aantal overschrijdingen (van de jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) berekend, vooral op binnenstedelijke wegen in de Randstad met veel verkeer. Het aantal (bijna) overschrijdingen in 2015 van de norm voor stikstofdioxide daalt in de Landelijke Monitoringsrapportage 2014 sterk t.o.v. van die in 2013. Ook neemt het aantal wegen af waarvoor de hoogste gehalten aan PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ en roet zijn berekend. De afname van het aantal overschrijdingslocaties voor stikstofdioxide was te verwachten, omdat de prognoses inzake toekomstige achtergrondconcentraties overwegend gunstiger zijn geworden. Daarnaast was er een (lichte) verbetering van de luchtkwaliteit te verwachten, omdat het negatieve effect van grote projecten (IBM-projecten) langzamer gaat dan was aangenomen. Hierdoor stijgen de geprognosticeerde verkeersintensiteiten minder hard dan oorspronkelijk was voorzien.

Voor zowel NO_2 als PM_{10} geldt dat de concentraties waaraan de bevolking wordt blootgesteld, de afgelopen drie jaar zijn gedaald. De landelijke gemiddelde bevolkingsgewogen NO_2 -concentratie voor Nederland als geheel blijft tussen 2013 en 2015 verder dalen. Vanwege de geprognosticeerde stijging tussen 2013 en 2015 in de grootschalige achtergrondconcentraties voor fijn stof vertonen de bevolkingsgewogen PM_{10} -concentraties in geen enkele provincie een daling tussen 2013 en 2015.

Uitkomsten landelijke Monitoringsrapportage voor de gemeente Utrecht

Uit de landelijke Monitoringsrapportages 2014 komt naar voren dat er voor het jaar 2015 in Utrecht geen overschrijdingen zijn te verwachten van de grenswaarden voor stikstofdioxide. Ook is er in deze Monitoringsronde (ten opzichte van Monitoringsronde 2013) een sterke afname van het aantal potentiële grenswaarde-overschrijdingen van stikstofdioxide. We spreken van een dreigende of

potentiële overschrijding als de berekende concentratie hoger is dan $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maar lager dan de grenswaarde van $40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor stikstofdioxide gaat het aantal in 2015 verwachte overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde ($>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van 26 naar nul en het aantal dreigende overschrijdingen ($>38 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van 80 naar 15. Naast de verbetering van de achtergrondconcentraties en de vertraging in de uitvoering van de IBM-projecten leiden de reeds genomen maatregelen en het aanvullend maatregelenpakket (Uitvoeringsprogramma 2013–2015, Gezonde lucht voor Utrecht) ertoe dat we naar verwachting in 2015 in Utrecht (gaan) voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide.

Op vier toetspunten, gelegen langs de Albert Schweitzerdreef, wordt er in de landelijke rapportage voor het jaar 2015 een overschrijding van de NO_2 -norm berekend. Op basis van eerder uitgevoerd windtunnelonderzoek, waarvan melding is gedaan in de landelijke rapportage, blijkt dat hier naar verwachting géén overschrijding zal optreden.

Langs acht wegen is er sprake van dreigende overschrijdingen ($> 38 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van de grenswaarde voor NO_2 . Dit zijn de Atoomweg, Albert Schweitzerdreef, Catharijnesingel, Cartesiusweg, Graadt van Roggenweg, Reactorweg, Stadsbaan en de Waterlinieweg.

Voor het jaar 2013 heeft een herberekening van de luchtkwaliteit plaatsgevonden met de NSL rekentool, omdat naast het aantal equivalentbussen (de emissie van een gelede bus of een dubbelgelede bus uitgedrukt als een “factor” maal de emissie van een standaardbus) ook een schalingsfactor (positieve of negatieve correctiefactor voor de emissie van het Utrechtse bussempark t.o.v. de landelijke emissiefactoren) voor de bussen zijn ingevoerd in de Monitoringstool 2014. Dit is dubbelop, waardoor de uitkomsten voor het jaar 2013 met straten waar bussen rijden niet adequaat zijn opgenomen in de Monitoringstool 2014.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen met de NSL-Rekentool kan worden geconcludeerd dat er in Utrecht in het jaar 2013 is voldaan aan de (tijdelijk verhoogde) jaargemiddelde grenswaarde ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) voor stikstofdioxide.

Voor PM_{10} (fijn stof) is er in Utrecht in het jaar 2013 voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde en de 24-uursgemiddelde grenswaarde fijn stof. Voor 2015 worden er in de gemeente Utrecht géén (potentiële) overschrijdingen verwacht van de grenswaarden voor fijn stof noch voor de grenswaarden voor de fijnere fractie van fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$).

1.1. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit beschreven. Hoofdstuk 3 presenteert eerst de landelijke resultaten van de landelijke Monitoringsrapportage 2014 en zoomt vervolgens in op de Utrechtse situatie. Het onderwerp blootstelling en gezondheid wordt in hoofdstuk 4 behandeld. Hoofdstuk 5 tenslotte, kijkt onder andere naar de stand van zaken van de IBM-projecten en de maatregelen. In hoofdstuk 6 worden tot slot conclusies getrokken.

1. Inleiding

Gezonde lucht voor Utrecht. Dat doel willen we bereiken. De afgelopen jaren zijn er tal van maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In hoeverre we onze doelstelling al hebben bereikt staat in deze Utrechtse Monitoringsrapportage 2014, die de vijfde in de reeks is. Het rapport zoomt in op de uitkomsten uit de landelijke Monitoringsrapportage 2014 die de ontwikkelingen in de luchtkwaliteit beschrijft voor de jaren 2013, 2015 en 2020.

Op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft Nederland uitstel gekregen van de Europese Commissie om te voldoen aan de Europese regels voor de concentraties fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Jaarlijks moet over de voortgang en de prognoses worden gerapporteerd aan de EU. Hiervoor is een landelijk monitoringsprogramma opgezet, waarin de ontwikkeling van de luchtkwaliteit wordt gevolgd. Ten behoeve van deze monitoring worden berekeningen uitgevoerd met de Monitoringstool. In de Monitoringstool zijn de effecten van alle grote bouw- en infraprojecten opgenomen die in betekenende mate (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. Daarnaast zijn in de Monitoringstool ook de effecten van de maatregelen opgenomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bij de beoordeling van de uitkomsten uit de landelijke Monitoringsrapportage is rekening gehouden met de resultaten uit eerder uitgevoerd windtunnelonderzoek (december 2013) voor de Albert Schweitzerdreef.

Uitvoeringsprogramma 2013– 2015, Gezonde lucht voor Utrecht

In het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU, december 2009) zijn de maatregelen opgenomen voor de aanpak van de bereikbaarheid en de luchtkwaliteit in Utrecht. In het NSL zijn alleen de maatregelen opgenomen die uitgevoerd worden voor 2015, en die er op zijn gericht om de luchtkwaliteit te verbeteren en waarvoor de door de rijksoverheid beschikbaar gestelde financiële middelen ingezet mogen worden.

Omdat uit voorgaande Monitoringsrondes bleek dat zonder aanvullende maatregelen de grenswaarden voor stikstofdioxide in 2015 niet zouden worden gehaald, zijn aanvullende maatregelen opgesteld. Op 3 en 31 oktober 2013 is door de gemeenteraad het aanvullende maatregelpakket "Gezonde lucht voor Utrecht, Uitvoeringsprogramma 2013 – 2015" vastgesteld. In dit Uitvoeringsprogramma zijn aanvullende maatregelen opgenomen en is tevens de stand van zaken van de maatregelen uit het ALU2009 beoordeeld, waarbij verschillende maatregelen zijn gewijzigd of vervangen door andere maatregelen.

Daarnaast is in 2013 door het college het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' vastgesteld. Daarbij wordt ingezet op reductie van de groei van het autoverkeer en op meer OV- en fietsgebruik.

2. Trendmatige ontwikkeling

Dit hoofdstuk zoomt in op de meerjarige, trendmatige ontwikkelingen van de luchtkwaliteit in Nederland.

2.1. Trends in concentraties fijn stof, stikstofdioxide en roet

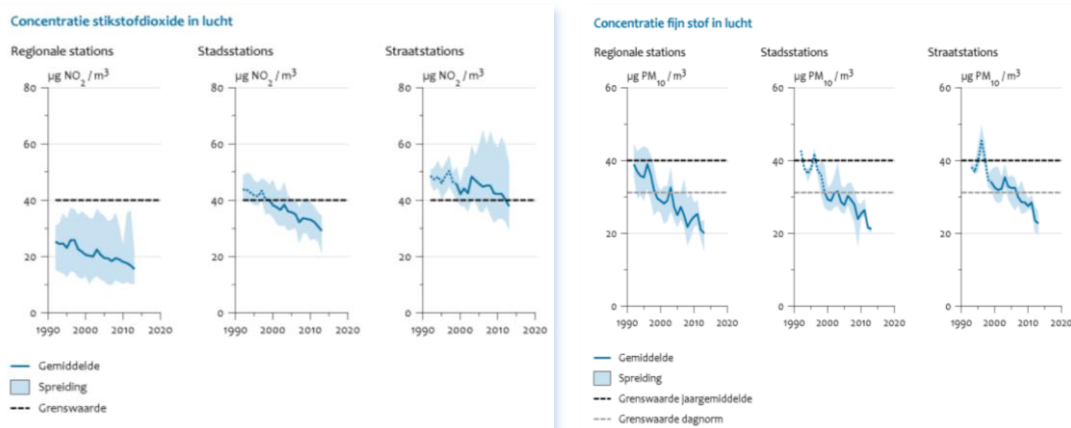
2.1.1. Metingen

De concentraties fijn stof en stikstofdioxide blijven dalen. Onderstaande grafieken (in figuur 2.1) laten de ontwikkeling zien van de jaargemiddelde, gemeten concentraties fijn stof en stikstofdioxide in Nederland vanaf 1993 (Bron: www.compendiumvoordeleefomgeving.nl). De jaargemiddelde concentraties voor de luchtverontreinigende componenten fijn stof en stikstofdioxide vertonen een langjarige gestage daling.

Na 1998 heeft de jaargemiddelde PM₁₀-concentratie op geen enkele landelijke meetlocatie de grenswaarde van 40 µg/m³ overschreden. De 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof [(het aantal dagen (maximaal 35 dagen) waarop de PM₁₀-concentratie boven de 50 µg/m³ komt] werd op meetlocaties voor het laatst in 2011 overschreden (www.compendiumvoordeleefomgeving.nl).

Metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM en van de GGD Amsterdam en de DCMR laten tevens zien dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ in 2013 gemiddeld lager waren dan in de voorgaande jaren (Concentraties in 2013: PM₁₀ en NO₂ lager dan in voorgaande jaren; Hoogerbrugge et al., 2014). Ook de stikstofdioxide metingen van het Utrechtse luchtmeetnet, gestart begin 2011, laten een dergelijke daling zien. De Rapportage Luchtmeetnet Utrecht 2013 geeft nadere informatie over deze meetresultaten <http://www.utrecht.nl/milieu/luchtkwaliteit/documenten>.

In de periode 1993–2010 daalden de NO₂-concentraties jaarlijks gemiddeld over Nederland met 0,4 µg/m³. Dit blijkt uit een trendanalyse van het RIVM in samenwerking met de GGD Amsterdam en de DCMR. De recentere trendanalyse voor de periode 1999–2013 bevestigt deze daling. Stedelijke achtergrond- en verkeersbelaste stations laten sinds 1999 een statistisch significante afname van (gemiddeld) 0,6 µg/m³ per jaar zien.



Figuur 2.1. Jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide in Nederland (RIVM/DCMR/GGDA; www.compendiumvoordeleefomgeving.nl)

De linker figuur laat zien dat bij verkeersbelaste stations de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide *gemiddeld* nog dicht bij de jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ligt.

Elementair koolstof (EC = Elemental Carbon) is een maat voor de massa van roetdeeltjes in fijn stof. In de monitoring (Monitoringstool en de Monitoringsrapportage 2014) wordt roet niet meegenomen als luchtkwaliteitsparameter. Pas sinds enkele jaren (2012) worden indicatieve grootschalige achtergrondconcentraties voor EC opgesteld door het RIVM (zie: Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland, Rapportage 2014). Maar omdat er landelijk nog op weinig locaties de EC-concentratie werd gemeten en er relatief weinig ervaring is met het modelleren van roet c.q. EC, zijn roetkaarten en emissiefactoren nog indicatief. Om een betere onderbouwing te krijgen van toekomstige concentratiekaarten voor roet start het RIVM met een landelijk roetmeetnet

2.1.2. Berekeningen

De concentraties die langs wegvakken voor 2015 zijn *berekend*, zijn op de meeste locaties lager dan in de vorige Monitor2013 was geraamd. Het aantal (potentiële) overschrijdingen in 2015 is dan ook lager dan eerder werd ingeschat. Hiervoor worden door het RIVM drie oorzaken genoemd:

- Bij de ramingen is gecorrigeerd voor systematische verschillen tussen gemeten en berekende stikstofdioxide-concentraties.
- De nieuwste modellen vrachtauto's stoten minder stikstofoxiden uit dan eerder was ingeschat.
- Daarnaast zijn de effecten van het SER-energieakkoord uit 2013 meegenomen in de ramingen (bron: Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland Rapportage 2014 RIVM Rapport 680363002/2014).

De (indicatieve) berekende concentraties elementair koolstof (roet) dalen eveneens verder. De lagere concentraties komen vooral door lagere fijnstof-verbrandingsemissies van wegverkeer, die met ongeveer 10 procent per jaar dalen. Steeds meer dieselauto's hebben een filter, waarmee roet effectief wordt afgevangen. De roetfilters blijken ook beter te werken dan voorheen werd verondersteld.

3. Samenvatting landelijke Monitoringsrapportage 2014

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen om te zorgen dat Nederland tijdig aan de grenswaarden voldoet. De monitoring van het NSL brengt luchtvervuilende stoffen in beeld waar de bevolking aan wordt blootgesteld. Om de voortgang te volgen analyseert het RIVM, in samenwerking met het Kenniscentrum InfoMil, jaarlijks de luchtkwaliteit. De rapportage hiervan vindt plaats in de Monitoringsrapportage NSL.

3.1. Uitkomsten Monitoring landelijk

Uit de landelijke Monitoringsrapportage 2014 (RIVM rapport 680712006/2014) blijkt dat de gemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide waar de bevolking aan wordt blootgesteld de afgelopen jaren zijn gedaald. In het grootste deel van Nederland liggen de concentraties onder de grenswaarden. Wel blijft in enkele gebieden, voor beide stoffen, sprake van een beperkt aantal hardnekkige overschrijdingen. Zo worden de grenswaarden voor fijn stof in gebieden met intensieve veehouderij of industrie op een beperkt aantal locaties overschreden. Hierdoor is Nederland er niet in geslaagd om in 2013 overal aan de Europese norm voor fijn stof te voldoen.

Wat stikstofdioxide betreft moet Nederland in 2015 aan de EU-grenswaarden voldoen. Voor stikstofdioxide worden echter nog een gering aantal overschrijdingen berekend, vooral op binnenstedelijke wegen in de Randstad met veel verkeer. Het aantal berekende overschrijdingen in 2015 van de norm voor stikstofdioxide daalt in de Landelijke Monitoringsrapportage 2014 sterk t.o.v. van die in 2013 en er is eveneens een sterke afname van het berekende aantal potentiële overschrijdingen van de grenswaarde voor stikstofdioxide in 2015. Ook neemt het aantal wegen af waarvoor de hoogste gehalten aan PM_{10} , $PM_{2,5}$ en roet zijn berekend.

De afname van het aantal overschrijdingslocaties voor stikstofdioxide ten opzichte van vorig jaar was te verwachten, omdat de prognoses inzake toekomstige achtergrondconcentraties overwegend gunstiger zijn geworden. Daarnaast was er een (lichte) verbetering van de luchtkwaliteit te verwachten, omdat het negatieve effect van grote projecten (IBM-projecten) langzamer gaat dan was aangenomen. Hierdoor stijgen de geprognosticeerde verkeersintensiteiten minder hard dan oorspronkelijk was voorzien.

3.2. Uitkomsten Monitoring voor de gemeente Utrecht

2013

Voor het jaar 2013 heeft een herberekening van de luchtkwaliteit plaatsgevonden met de NSL rekentool, omdat naast het aantal equivalentbussen (de emissie van een gelede bus of een dubbelgelede bus uitgedrukt als een “factor” maal de emissie van een standaardbus) ook een schalingsfactor (positieve of negatieve correctiefactor voor de emissie van het Utrechtse bussempark t.o.v. de landelijke emissiefactoren) voor de bussen zijn ingevoerd in de Monitoringstool 2014. Dit is dubbelop, waardoor de uitkomsten voor het jaar 2013 met straten waar bussen rijden niet adequaat zijn opgenomen in de Monitoringstool 2014.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen met de NSL-Rekentool kan worden geconcludeerd dat er in Utrecht in het jaar 2013 is voldaan aan de (tijdelijk verhoogde) jaargemiddelde grenswaarde (60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) voor stikstofdioxide.

Voor PM_{10} kan worden geconcludeerd dat er in Utrecht in het jaar 2013 aan de jaargemiddelde grenswaarde en de 24-uursgemiddelde grenswaarde fijn stof is voldaan. Er zijn ook geen potentiële normoverschrijdingen voor fijn stof op toetspunten in de gemeente Utrecht.

2015

Ook voor 2015 worden er géén overschrijdingen berekend voor fijn stof. Evenzo zijn er geen potentiële normoverschrijdingen voor fijn stof op toetspunten in het jaar 2015 in de gemeente Utrecht. Voor de fijnere fractie van fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$) zijn er evenmin (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarde in 2015.

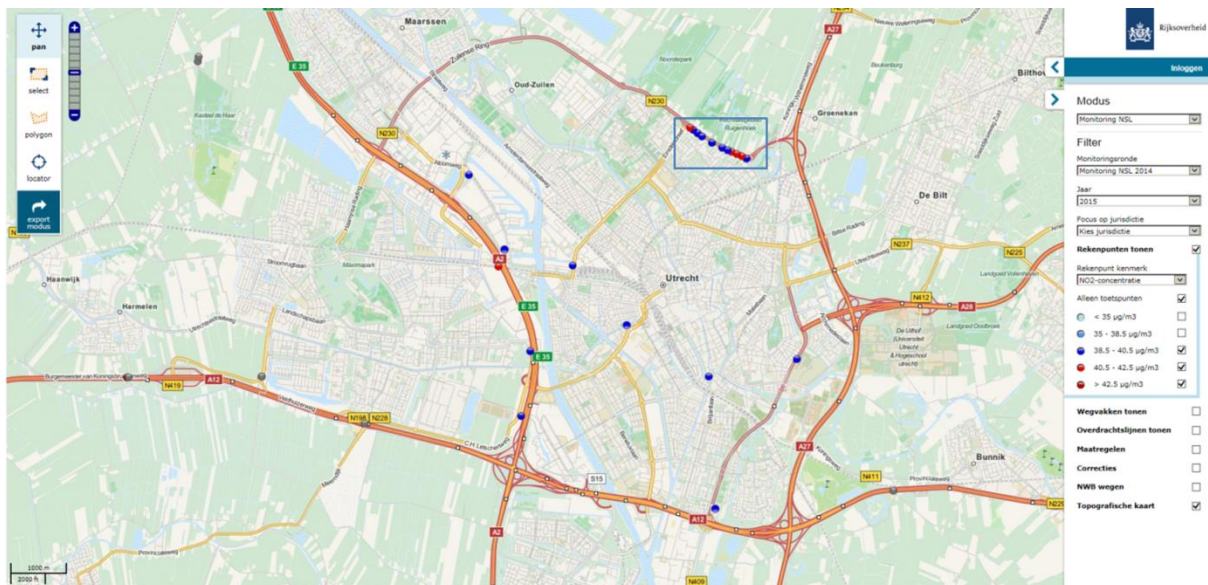
Op vier toetspunten, gelegen langs de Albert Schweitzerdreef wordt er in de landelijke Monitoringsrapportage 2014 voor het jaar 2015 een overschrijding van de NO_2 -norm berekend. Bijlage 6 (Kwaliteit lokale invoer) van de landelijke Monitoringsrapportage geeft de toelichting waarom hier niettemin geen sprake is van een overschrijdingssituatie. Op basis van eerder uitgevoerd windtunnelonderzoek (december 2013) kan voor deze vier punten worden geconcludeerd dat er géén overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide zal optreden langs de Albert Schweitzerdreef. Dit windtunnelonderzoek is uitgevoerd, omdat de beschikbare rekenmethoden (SRM1 en SRM2) niet toegesneden zijn op de berekening van de luchtkwaliteit langs de NRU. Gezien de hoge kosten van een dergelijk windtunnelonderzoek is dit in 2014 niet herhaald, maar wordt dit in 2015 herhaald.

Er is op circa 15 toetspunten, gelegen langs acht wegen, sprake van dreigende overschrijdingen ($> 38 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van de grenswaarde voor NO_2 . Het betreft de volgende wegen:

- Atoomweg (1 toetspunt)
- Albert Schweitzerdreef (7 toetspunten)
- Catharijnesingel (1 toetspunt)
- Cartesiusweg (1 toetspunt);
- Graadt van Roggenweg (1 toetspunt);

- Reactorweg (1 toetspunt);
- Stadsbaan (1 toetspunt);
- Waterlinieweg (2 toetspunten).

We spreken van een dreigende of potentiële overschrijding als de berekende concentratie hoger is dan $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maar lager dan de grenswaarde van $40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figuur 3.1 In de bovenstaande figuur (afkomstig uit de MT2014) zijn enkele aanvullend punten toegevoegd waarvan de concentratie groter is dan $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De MT2014 hanteert als klasse $38,5 - 40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NRU: zie opmerking over windtunnelonderzoek.

De toetspunten aan de Atoomweg en de Reactorweg zijn gelegen op een industrieterrein, waarop slechts enkele bedrijfswoningen zijn gesitueerd. Uit oogpunt van blootstelling zijn deze niet prioritair om nadere maatregelen te nemen. Eén toetspunt op de Waterlinieweg is gelegen aan de oostzijde van de Waterlinieweg ter hoogte van de dichte gevel van de campus, zodat ook hier géén blootstelling kan plaatsvinden. Het andere toetspunt langs de Waterlinieweg is gelegen aan de zuidoostzijde van de Waterlinieweg ter hoogte van het volkstuintencomplex.

Op basis van het eerder uitgevoerde windtunnelonderzoek resteren langs de Albert Schweitzerdreef (kader in figuur 3.1) enkele potentiële overschrijdingen.

Door Rijkswaterstaat is aangegeven: “Voor het knelpunt in Utrecht (ID 15632910) langs de A2 nabij Maarssen (NO_2 concentratie $41,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$) geldt dat het punt is gelegen nabij station Utrecht –Leidsche Rijn. In de nabijheid zijn geen objecten of locaties gelegen met een significante blootstellingsduur van een jaar.” (RIVM Rapport 2014–0092).

Geconstateerd kan worden dat er sprake is van een sterke afname van het aantal verwachte (potentiële) overschrijdingen voor het jaar 2015 in de Monitoringsronde 2014 ten opzichte van de Monitoringsronde 2013, hetgeen is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Aantal verwachte overschrijdingen en potentiële overschrijdingen in 2015 van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide.

Overschrijdingen	Monitoringsronde 2013	Uitvoeringsprogramma gezonde lucht 2013	Monitoringsronde 2014
Verwachte overschrijdingen	26	3	0
Potentiële overschrijdingen	80	30	15

Naast de verbetering van de achtergrondconcentraties en de vertraging in de uitvoering van de IBM-projecten kan worden geconcludeerd dat de reeds genomen maatregelen en het aanvullend maatregelenpakket (Uitvoeringsprogramma 2013–2015, Gezonde lucht voor Utrecht) er toe geleid hebben dat we naar verwachting in 2015 in Utrecht (gaan) voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide.

2020

Voor het jaar 2020 kan worden geconstateerd dat de berekende gehalten verder dalen en er in Utrecht géén potentiële overschrijdingen meer zijn van de EU-grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Vanuit het oogpunt van volksgezondheid is dit echter geenszins reden om achterover te leunen. De WHO beveelt voor fijn stof een jaargemiddelde grenswaarde aan van 20 µg/m³, terwijl de jaargemiddelde concentratie fijn stof in Utrecht langs drukke wegen nog circa 25 – 28 µg/m³ bedraagt. Terugdringing van de verkeersemisies zijn belangrijke (toekomstige) pijlers in het luchtbeleid van de gemeente Utrecht. Ook in het kader van Bouwen aan een gezonde toekomst is het wenselijk om de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en roetdeeltjes te verminderen.

4. Blootstelling en gezondheid

4.1. Landelijke monitor

Luchtverontreiniging is slecht voor de gezondheid. Volgens het RIVM is luchtverontreiniging verantwoordelijk voor 3–5% van de totale ziektelast in Nederland. Het heeft er toe geleid dat de nodige maatregelen genomen worden om te zorgen dat de kwaliteit van de lucht beter wordt. De uitdaging die op dit moment de hoogste prioriteit heeft, is de aan het verkeer gerelateerde luchtverontreiniging terug te dringen.

Een hoge blootstelling aan fijn stof (PM_{10}), een mengsel van allerlei soorten stof, is ongezond. Het verkeer draagt in absolute zin slechts in beperkte mate bij aan de concentraties in de buitenlucht. Daarom is het heel lastig om met verkeersmaatregelen de hoogte van de blootstelling aan fijn stof te verminderen. Gezondheidskundig heeft het echter wel degelijk zin om verkeersmaatregelen te treffen, omdat juist de bijdrage van het verkeer aan fijn stof, met name de componenten roet en ultrafijne stofdeeltjes, erg belangrijke componenten zijn in het ontstaan van gezondheidsschade. Meer informatie hierover is te vinden op <http://www.utrechtselucht.nl>.

Vermindering van de concentraties van NO_2 en PM_{10} leidt tot verbetering van de volksgezondheid, ongeacht of dit boven of onder de grenswaarde gebeurt. Om beter inzicht te geven in het effect van het beleid op de gezondheid wordt in dit hoofdstuk informatie gegeven over de verwachte trend in het aantal burgers dat wordt blootgesteld aan bepaalde concentraties PM_{10} en NO_2 in de buitenlucht.

Voor zowel NO_2 als PM_{10} wordt in de landelijke monitoringsrapportage geconcludeerd dat de concentraties waaraan de bevolking wordt blootgesteld, de afgelopen drie jaar zijn gedaald. Volgens de berekeningen is de landelijke gemiddelde bevolkingsgewogen NO_2 -concentratie tussen 2010 en 2013 gedaald met $4 \mu g/m^3$. De landelijke gemiddelde bevolkingsgewogen NO_2 -concentratie voor Nederland als geheel blijft tussen 2013 en 2015 verder dalen (met $0,5 \mu g/m^3$). Voor de provincie Utrecht is er een verwachte daling in deze periode van 22,2 naar $21,6 \mu g/m^3$.

Met de per woning berekende concentratie en het aantal bewoners wordt de gemiddelde concentratie berekend waaraan bewoners binnen een gemeente (of in heel Nederland) worden blootgesteld: de bevolkingsgewogen concentratie. Hiermee kan een algemeen beeld van een bepaald gebied worden gegeven in één getal. De bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentraties betreffen een gemiddelde concentratie; dit betekent dat er zowel mensen zijn die aan hogere concentraties worden blootgesteld als mensen die aan lagere concentratie worden blootgesteld. De resultaten zijn vooral bruikbaar om te zien of de luchtkwaliteit gemiddeld in een bepaald gebied verbetert of niet.

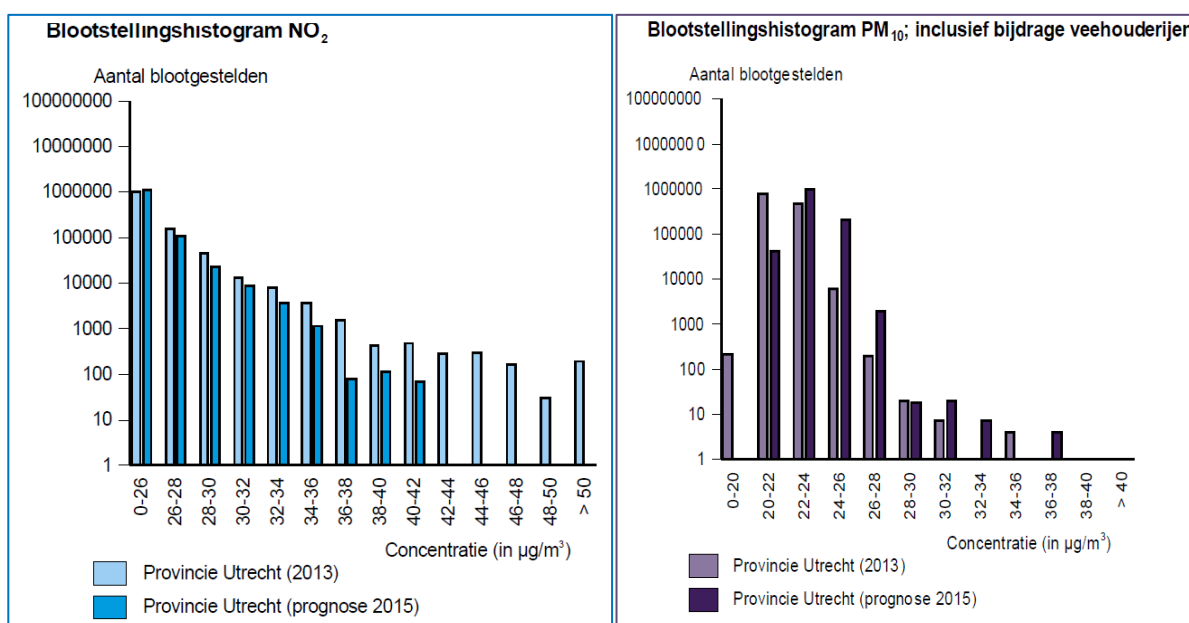
Tussen 2010 en 2013 zijn de berekende gemiddelde bevolkingsgewogen fijnstofconcentraties met ruim $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gedaald. Vanwege de geprognosticeerde stijging tussen 2013 en 2015 in de grootschalige achtergrondconcentraties voor fijn stof vertonen de bevolkingsgewogen PM_{10} -concentraties in geen enkele provincie een daling tussen 2013 en 2015. Voor de provincie Utrecht is er een verwachte stijging in deze periode van 21,8 naar $23,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De verklaring voor de hogere bevolkingsgewogen concentraties fijn stof in 2015 ligt in de gevolgde procedure bij het opstellen van de grootschalige achtergrondconcentraties (zie paragraaf 2.3 van de landelijke Monitoringsrapportage).

Tabel 4.1 *Bevolkingsgewogen concentratie NO_2 en PM_{10} in de provincie Utrecht in $\mu\text{g}/\text{m}^3$*

Utrecht	2010	2011	2012	2013	2015
NO_2	26,4	24,9	24,4	22,2	21,6
PM_{10}	25,9	26,8	23,0	21,8	23,2

Met de per woning berekende concentratie en het aantal bewoners wordt de gemiddelde concentratie berekend waaraan bewoners binnen een gemeente (of in heel Nederland) worden blootgesteld: de bevolkingsgewogen concentratie. Hiermee kan een algemeen beeld van een bepaald gebied worden gegeven in één getal. De bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentraties betreffen een gemiddelde concentratie; dit betekent dat er zowel mensen zijn die aan hogere concentraties worden blootgesteld als mensen die aan lagere concentratie worden blootgesteld. De resultaten zijn vooral bruikbaar om te zien of de luchtkwaliteit gemiddeld in een bepaald gebied verbetert of niet.

Daarnaast kan per concentratieniveau worden aangegeven hoeveel mensen aan dat specifieke niveau worden blootgesteld. Onderstaande figuren geven weer hoeveel mensen aan een bepaalde concentratie NO_2 en PM_{10} worden blootgesteld in de provincie Utrecht. Voor meer informatie zie hoofdstuk 2 en 4 van de landelijke Monitoringsrapportage 2014.

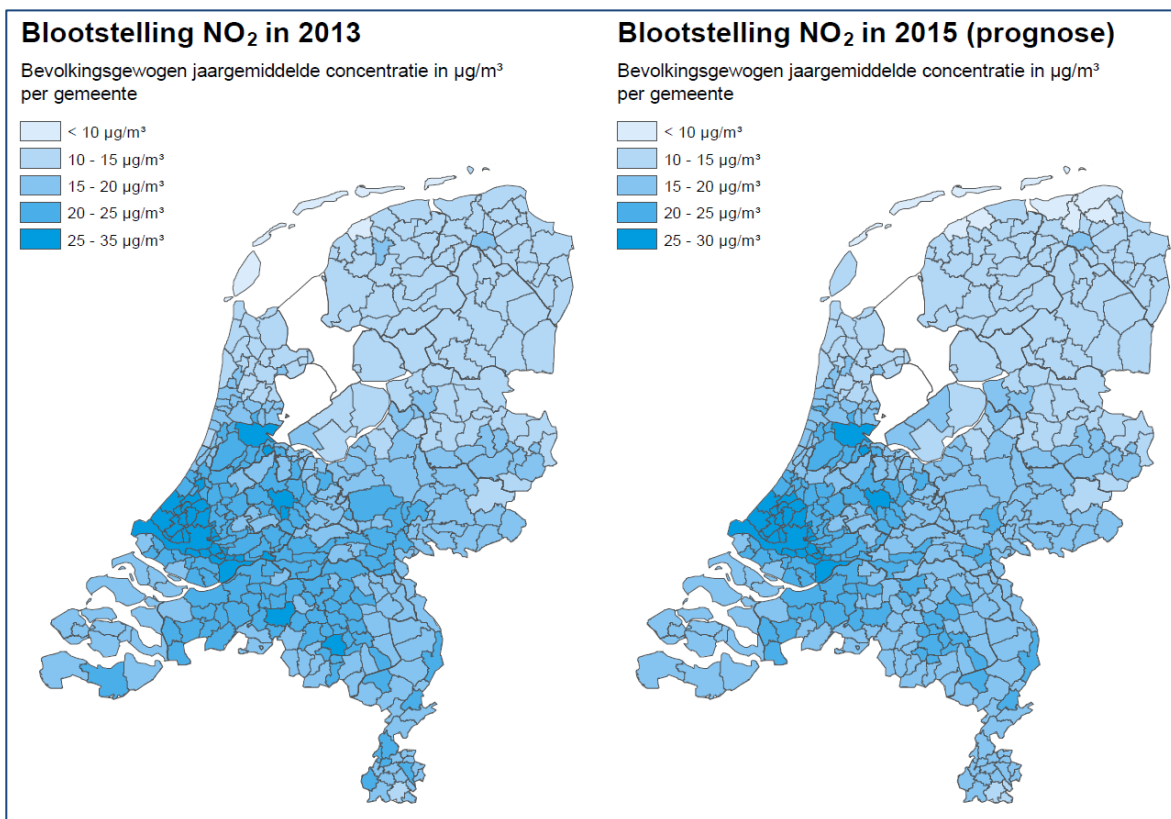


(Bron: Bijlage bij RIVM Rapport 2014-0092).

De berekeningen laten zien dat de gemiddelde concentratie fijn stof waar de provinciale Utrechtse bevolking aan wordt blootgesteld, tussen 2010 en 2013 met circa 15% is gedaald.

Bevolkingsblootstelling.

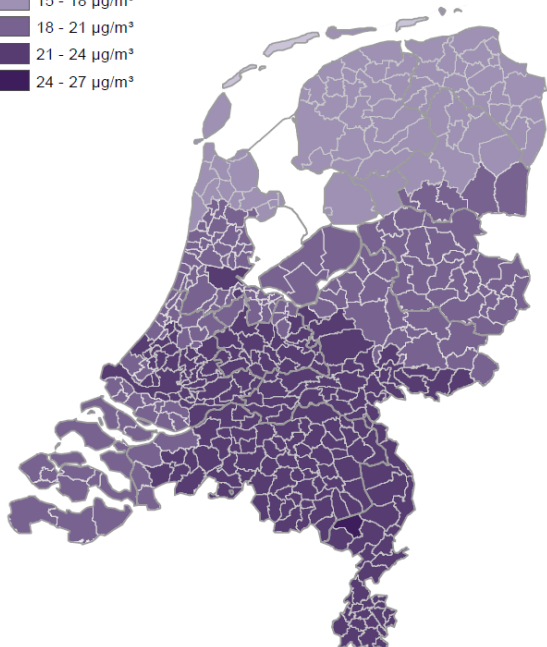
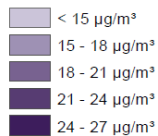
In de landelijke monitoringsrapportage wordt ook aandacht besteed aan het gezondheidsaspect van luchtkwaliteit. Dit gebeurt in de vorm van de bevolkingsblootstelling. De bevolkingsblootstelling is gedefinieerd als de gemiddelde concentratie van een stof waaraan de bevolking in een bepaald gebied wordt blootgesteld, bijvoorbeeld per gemeente of in heel Nederland. Dit is berekend voor de buitenluchtconcentratie op de meest belaste gevel van een gebouw voor zowel het gepasseerde jaar als voor de zichtjaren 2015 en 2020 op basis van woonadres. Uit deze resultaten kan men opmaken of de concentratie waar de bevolking in een bepaald gebied gemiddeld aan wordt blootgesteld, afneemt of niet. De volgende figuren geven de blootstelling weer per gemeente:



Bevolkingsblootstelling aan NO₂ in 2013 (links) en 2015 (rechts).

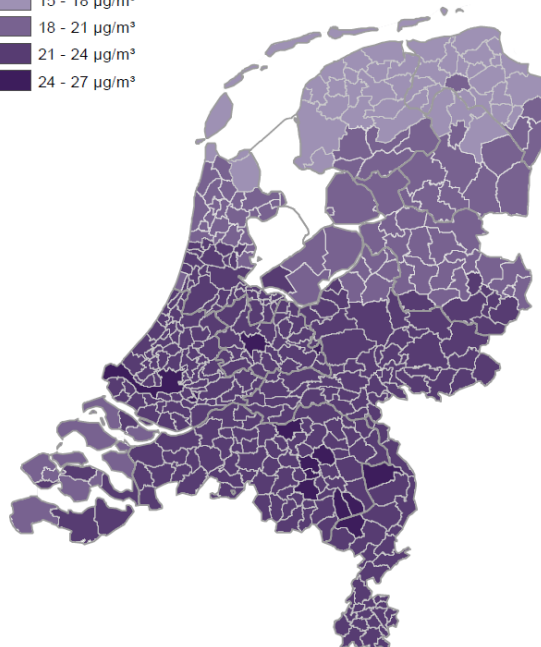
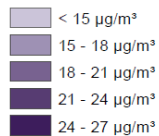
Blootstelling PM₁₀ in 2013

Bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per gemeente, inclusief bijdrage veehouderijen



Blootstelling PM₁₀ in 2015 (prognose)

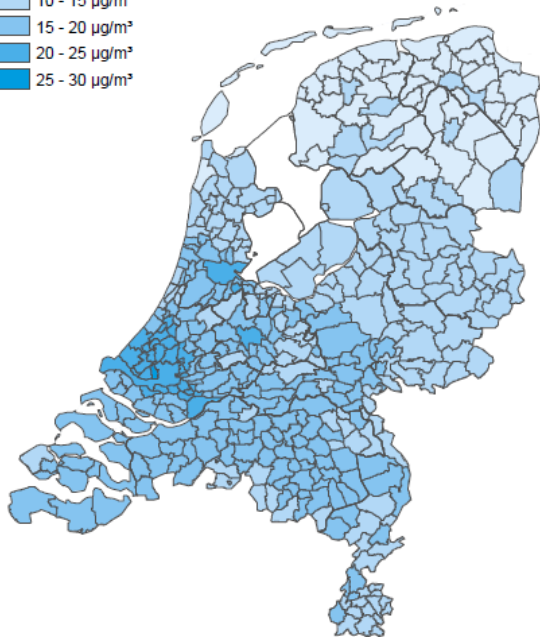
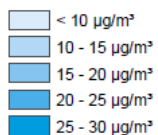
Bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per gemeente, inclusief bijdrage veehouderijen



Bevolkingsblootstelling aan PM₁₀ in 2013 (linksboven) en 2015 (rechtsboven).

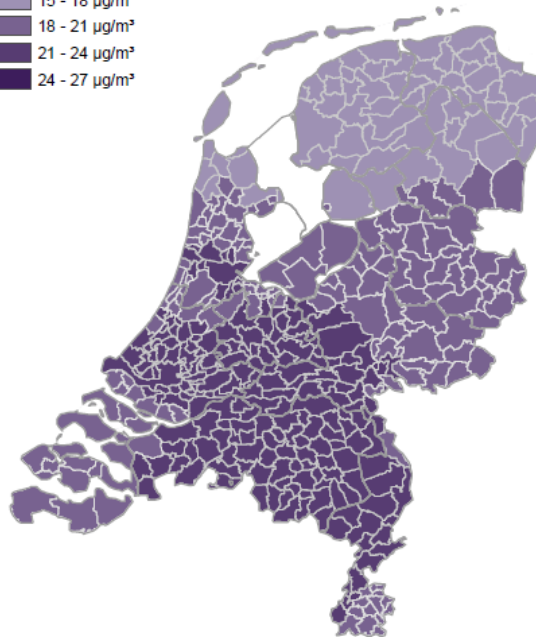
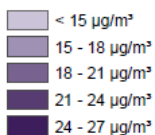
Blootstelling NO₂ in 2020 (prognose)

Bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per gemeente



Blootstelling PM₁₀ in 2020 (prognose)

Bevolkingsgewogen jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per gemeente, inclusief bijdrage veehouderijen



Bevolkingsblootstelling aan NO₂ (links) en PM₁₀ (rechts) in 2020.

4.2. Gemeentelijke monitor

In het ALU 2009 zijn drie doelstellingen geformuleerd, waarop moet worden gemonitord. De doelstellingen richten zich tegelijkertijd op het streven naar verbetering van de gezondheid van de Utrechters en het bieden van kansen voor ontwikkelingen in de stad:

- Een goede luchtkwaliteit, als basis voor een gezonde leefomgeving en leefbare stad;
- Een bereikbare stad;
- Waarborgen van de economische ontwikkeling van de stad.

4.2.1. Indicatoren gezondheid

Voor gezondheid is een indicator opgenomen die kijkt naar de blootstelling aan de concentraties NO₂ en PM₁₀ die door verkeer wordt veroorzaakt. Geconstateerd kan worden dat de concentraties waaraan mensen worden blootgesteld met de jaren afneemt.

Tabel 4.2 Aantal blootgestelden aan NO₂-verkeersbijdragen langs (drukke) gemeentelijke wegen in Utrecht in µg/m³

NO ₂ in µg/m ³	2011 MT2012	2012 MT2013	2013 MT2014	2015 MT2014	2020 MT2014
>17	15.000	400	1.800	750	0
14-17	1.700	1.400	1.050	800	100
11-14	2.900	4.500	4.100	2.300	1.400
8-11	12.000	14.400	13.200	7.800	1.800
5-8	16.000	24.000	23.000	25.400	18.350
2-5	10.000	13.300	14.850	20.800	33.400

Toelichting: Ten opzichte van voorgaande rapportages zijn er verschillen, omdat de blootgestelden voor de jaren 2011 en 2012 zijn herberekend. De rest van de bevolking wordt blootgesteld aan verkeersbijdragen NO₂ lager dan 2 µg/m³

Tabel 4.3 Aantal blootgestelden aan PM₁₀-verkeersbijdragen langs (drukke) gemeentelijke wegen in Utrecht in µg/m³

PM ₁₀ in µg/m ³	2011 MT2012	2012 MT2013*	2013 MT2014	2015 MT2014	2020 MT2014
>5	30	0	70	0	0
4-5	1.100	50	50	100	100
3-4	1.700	1.650	1.400	1.200	400
2-3	16.900	5.900	3.600	3.800	3.000
1-2	22.600	27.700	26.000	23.600	26.500

Toelichting: Ten opzichte van voorgaande rapportages zijn er verschillen, omdat de blootgestelden voor de jaren 2011 en 2012 zijn herberekend. De rest van de bevolking wordt blootgesteld aan verkeersbijdragen PM₁₀ lager dan 1 µg/m³

4.2.2. Indicatoren bereikbaarheid

Na een aanvankelijke stijging van de tevredenheid inzake de bereikbaarheid van het centrum per auto (tot 2012) en de fiets (tot 2010) is de tevredenheid daarna voor beide indicatoren afgenomen. De indicator tevredenheid parkeermogelijkheden in het centrum is toegenomen tussen 2008 en 2010 en is daarna min of meer constant gebleven. Het dagelijkse aantal in- en uitstappers op Utrecht CS is sinds 2006 gestegen met circa 15% .

Tabel 4.4 Bereikbaarheidsindicatoren

	2006	2008	2010	2012	2013	Trend 2006- heden
tevredenheid bereikbaarheid centrum per auto	-	26,6	26,2	30,6	25,6	-
tevredenheid bereikbaarheid centrum per fiets	-	85,4	86,6	84,3	83,5	-
tevreden met parkeermogelijkheden centrum	-	21,7	24,1	24,7	24,5	+
mvt 7 - 19 van en naar Utrecht	312.000	287.000	290.000	-	-	
Dagelijks aantal in- en uitstappers (CS)	151.228	164.383	163.877	172.860		+

Toelichting: Cijfers afkomstig uit Utrecht Monitor

Per saldo kan worden geconstateerd dat de bereikbaarheid van de stad, mogelijk als gevolg van de vele (infra- en ruimtelijke) projecten de laatste jaren niet is verbeterd. Wel is de tevredenheid inzake het parkeren verbeterd en is het gebruik van Utrecht CS aanmerkelijk verbeterd.

4.2.3. Indicatoren economische ontwikkeling

De indicatoren inzake economische ontwikkeling zijn de afgelopen jaren positief met uitzondering van de ontwikkeling van het bruto regionaal product.

Tabel 4.5 *Indicatoren economie*

	2006	2008	2010	2012	2013	Trend 2006- heden
aantal arbeidsplaatsen	206.062	222.029	227.265	232.699	228.630	+
aantal arbeidsplaatsen Binnenstad en ASW	33.747	36.234	35.034	35.029		+
bruto regionaal product (stadsgewest)	+3,9%	+2,8%	-0,6%	-1,2%		-
Startende bedrijven	2.083	3.041	4.363	4.431		+
inkomende pendel (werkforensen)	111.400	-	117.500	120.500	122.400	+
uitgaande pendel (woonforensen)	68.300	-	77.000	76.800	85.700 ³⁾	+
totaal voltijd werkgelegenheid	183.000	196.121	200.338	204.123	200.730	+
positie woonaantrekkelijkheids- index AvG	2	2	2	2	2	o
positie sociaaleconomische index AvG	7	4	3	3	3	+

Toelichting: Gedeeltelijk betreft het andere cijfers dan in voorgaande jaren, vanwege overgang naar CBW-bron voor percentage werkforensen.

ASW = Amsterdamsestraatweg

AVG = Atlas voor Gemeenten

Bronnen: BRP: CBS; Arbeidsplaatsen, starters, Voltijdbanen: Utrecht buurtmonitor

De positie op de woonaantrekkelijkheidsindex is ten opzichte van 2006 onveranderd, maar met positie 2 blijft Utrecht goed scoren. Op de sociaaleconomische index is Utrecht gestegen van plaats 7 in 2006 naar plaats 3 in 2013.

5. Voortgang IBM-projecten en maatregelen

Net als voorgaande jaren ondervinden de grote Utrechtse bouwprojecten veel effecten van de economische crisis. Hierdoor lopen de projecten gedeeltelijke of gehele vertraging op. Als projecten nog niet zijn afgerond kan dit betekenen dat eventuele emissies die gerelateerd zijn aan deze projecten pas na 2015 effect hebben op de luchtkwaliteit. Het omgekeerde kan gelden als de uitvoering van maatregelen is vertraagd. De meerderheid van de in het Uitvoeringsprogramma gezonde Lucht voor Utrecht opgenomen maatregelen ligt echter op schema of is reeds afgerond. Bijlage 3 geeft een gedetailleerd overzicht van de voortgang van de maatregelen.

5.1. Eén van de acht IBM-projecten op schema

Uit de inventarisatie van de IBM-projecten blijkt dat slechts voor één van de acht IBM-projecten (projecten die 'In Betekenende Mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging) geldt dat de uitvoering overeenkomt met de fasering van het project zoals opgenomen in het NSL. Het gaat om het project Doorontwikkeling De Uithof. Op dit moment lopen vier ruimtelijke IBM-projecten vertraging op. Tegelijkertijd blijft het moeilijk om aan te geven wat de verdere planning van deze projecten is, aangezien de economische recessie hier een belangrijke factor speelt en er discussies zijn ontstaan over de nut en noodzaak.

- Ontwikkeling Stationsgebied verloopt minder snel dan oorspronkelijk gepland, waardoor niet het gehele project is gerealiseerd voor 2015, maar tussen 2015 en 2020 volledig zal zijn gerealiseerd;
- Ontwikkelingen Leidsche Rijn kent eveneens vertraging. De effecten op de luchtkwaliteit zullen in 2015 lager zijn dan eerder werd aangenomen in het NSL;
- Herstructurering Kanaleneiland is eveneens vertraagd en de volledige realisatie is naar een later en vooralsnog onbekend realisatiejaar doorgeschoven;
- Ontwikkeling Merwedekanaalzone verloopt langzamer dan oorspronkelijk gepland was.

Daarnaast zijn er twee infra-projecten waarvan de realisatie van het project deels vertraagd is:

- Bereikbaarheid Utrecht West kent een gedeeltelijke vertraging van circa vijf jaar. Het merendeel van de projecten (fly-over 24-Oktoberplein, Majellaknoop, Overste den Oudenlaan) is inmiddels uitgevoerd. De aanleg van de HOV-radiaal over o.a. de Van Zijstweg, Dr. M.A. van Tellegenlaan zal niet worden gerealiseerd voor het jaar 2015. Hiervan zijn echter geen dusdanige negatieve effecten te verwachten op de luchtkwaliteit dat deze leiden tot grenswaarde-overschrijdingen;
- De opwaardering van de Noordelijke Randweg is door het in tijd naar achteren schuiven van de rijksbijdrage ook in de tijd naar achteren geschoven. Momenteel zijn de voorbereidingen van de realisatie van de NRU weer opgepakt, waarbij de vastgestelde voorkeursvariant het uitgangspunt is. Conform de huidige planning wordt met de realisatie aangevangen in 2020. Dan wordt ook de

rijksbijdrage ter beschikking gesteld. Er wordt naar aanvullende middelen gezocht om alle pleinen verdiept aan te leggen.

Van één project is het onduidelijk wanneer het project doorgang zal vinden:

Voor het project Rijnenburg is in februari 2010 een structuurvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Er zal echter geen realisatie plaatsvinden vóór 2020.

5.2. Meerderheid maatregelen nog steeds op schema

Van de verschillende in het Uitvoeringsprogramma gezonde Lucht voor Utrecht opgenomen maatregelen ligt de meerderheid op schema of is reeds afgerond.

De volgende maatregelen liggen op schema:

- Stimuleren fietsgebruik: de Top 5 fietsroutes zijn grotendeels gereed. Het project Tussen de Rails zal naar verwachting eind 2014 worden afgerond. De pilot leenfietsen is geëvalueerd en zal verder worden uitgebreid. Tot slot is de eerste nieuw gebouwde fietsenstalling met 4.200 plekken aan de westkant van het station in maart 2014 geopend en is de bouw gestart (oplevering eind 2015, begin 2016) van de fietsenstalling aan de oostkant van het station met 12.000 plekken. Naar aanvullende fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad wordt volop gezocht.
- Mobiliteitsmanagement en gedrag: In het Actieplan De Gebruiker Centraal zijn verschillende projecten opgenomen en zijn verbanden aangebracht met het fietsprogramma en het programma Utrechtse Energie. De campagne Band op Spanning is afgerond. Ook is het Utrechtse luchtmeetnet sinds 2011 in werking en onlangs geëvalueerd.
- Optimaliseren goederenvervoer: Het Actieplan Goederenvervoer is in februari 2011 door de raad vastgesteld en daarna in uitvoering genomen. De Cargohopper II (een zero-emission distributievoertuig) is in gebruik genomen evenals een elektrische boot t.b.v. horecabelevering langs de Oude gracht. Ook het afval langs de grachten wordt opgehaald met een elektrische boot. Het afvaltransport van twee bedrijven van Utrecht naar Amsterdam wordt gecombineerd en gaat voortaan per schip, waardoor 10.000 vrachtautobewegingen worden uitgespaard. Er zijn twee bouwlogistieke centra aan de rand van de stad in gebruik genomen, waardoor het aantal vrachtautobewegingen naar het centrum is verminderd.
- Verschonen eigen wagenpark: Het Actieplan Schoon Vervoer is in februari 2011 in de raad vastgesteld. Maatregelen zijn in uitvoering. Het wagenpark zal per 1-1-2015 voldoen aan de milieuzone-eisen voor personen- en bestelverkeer.
- Milieuzonering vrachtverkeer: de milieuzone voor het vrachtverkeer is per 1 juli 2007 in werking getreden en medio 2013 aangescherpt. Voor dieselmotoren is alleen het type EuroIV en schoner toegestaan. Circa 93% van de vrachtauto's in de milieuzone voldoet aan de gestelde eisen;
- Pakket bedrijfspersonenauto's: dit bestaat uit twee onderdelen, stimulering schone bedrijfsauto's (Euro 6 en elektrisch).

- Pakket taxi's: dit bestaat uit drie onderdelen, stimulering schone taxi's (Euro 6 en elektrisch) en het gebruik van de busbaan door schone taxi's.
- Pakket personenauto's: dit bestaat uit vier onderdelen:
 - een milieuzone voor personenauto's;
 - compensatieregeling voor inwoners milieuzone-gebied;
 - sloopregeling en stimuleringsregeling Euro 4 diesel/Euro 3 benzine;
 - stop uitgifte nieuwe parkeervergunningen voor sterk vervuilende auto's die niet aan de milieuzone-toelatingseisen voldoen;
- Pakket bestelauto's: dit bestaat uit vier onderdelen:
 - een milieuzone voor bestelauto's;
 - compensatieregeling;
 - stimuleringsregeling Euro 6 groot bestelverkeer;
 - stimuleringsregeling elektrisch klein bestelverkeer;

Op basis van de hiervoor genoemde regelingen/pakketten zijn in 2014 circa 2.800 subsidie-aanvragen ingediend. Daarvan zijn 2.100 subsidie-aanvragen vastgesteld, waarvan er ultimo 31 december 2014 circa 1.400 zijn afgewikkeld. De overigen worden vermoedelijk in de komende maanden afgewikkeld. De 1.400 afgewikkelde aanvragen betrof zowel personenauto's als bestelauto's in een globale verhouding van 90 : 10.

- Goederenvervoer: extra maatregelen bestaande uit drie onderdelen:
 - stimuleringsregeling schoon middelzwaar vrachtverkeer (Euro VI);
 - extra stimulering Euro VI door het verlenen van tijdelijke ontheffingen;
 - optimaliseren bouwlogistiek;

Er is tot en met oktober 2014 geen gebruik gemaakt van de stimuleringsregeling en van de mogelijkheid tot tijdelijke ontheffingen. Optimaliseren bouwlogistiek is meegenomen in het Actieplan Goederenvervoer;

- Pakket bestelauto's: dit bestaat uit vier onderdelen:
- Mobiliteits- en verkeersmanagement/pakket Dynamisch verkeersmanagement (DVM): dit pakket bestaat uit twee onderdelen:
 - Convenant U15/Rij2op 5 (onderdeel beter benutten);
 - Slimme routes/slimme regelingen (doseran aan de rand van de stad).

Een aantal maatregelen is inmiddels afgerond. Het gaat om:


- Aanscherpen parkeerbeleid: Deze maatregel is in 2007 afgerond;
- Nachtelijk vrachtverkeer Oog in Al: Het convenant PHL-laan met als doelstelling een reductie van het vrachtverkeer met 10% tot maximaal 675 vrachtauto's per etmaal is in 2010 afgesloten. Verkeerstellingen laten zien dat aan de doelstelling is voldaan. Periodiek worden deze tellingen herhaald om het effect te volgen;
- Verplaatsing touringcarterterminal: De touringcarterterminal is in 2009 verplaatst van het Jaarbeursplein naar de locatie Vredenburg Leidsche Rijn.

- Onderdeel selectief verbeteren doorstroming Utrecht, onderzoek LARGAS. Deze maatregel is in 2006 afgerond;
- Invoering schonere bussen: Vanaf 8 december 2013 zijn standaard en gelede Euro-VI bussen ingezet, naast de blijvende Connexion-bussen (EuroV/EEV). In 2014 zijn ook de dubbelgelede bussen op Euro-VI-basis ingezet, waardoor een flinke verbetering van de luchtkwaliteit langs de intensieve busroutes heeft plaatsgevonden.

Voor vier maatregelen geldt dat een deel van de uitvoering op schema ligt en een deel vertraging oploopt:

- Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling. De Stadsbaantunnel heeft enige vertraging opgelopen. Momenteel wordt de Stadsbaantunnel aangelegd en zal najaar 2015 in gebruik worden genomen. Uit een uitgevoerd windtunnelonderzoek is gebleken dat met het huidige ontwerp voldaan zal worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De Westpleintunnel zal niet voor 2015 worden gerealiseerd. Via een NSL-melding is aan de Minister I&M gemeld dat de maatregel vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling Westpleintunnel daarom kon vervallen. Deze melding is door de Minister echter niet geaccepteerd. Door het niet tijdig realiseren van de Westpleintunnel zullen de verwachte overschrijdingen van de grenswaarden (bij de tunnelmonden) echter niet optreden.
- Aanleggen nieuwe transferia en verbetering inzet transferia. P+R De Uithof is inmiddels gerealiseerd. P+R Leidsche Rijn wordt niet voor 2015 gerealiseerd, maar is als tijdelijke voorziening (54 parkeerplaatsen) in 2013 gerealiseerd. P+R Hooggelegen zal niet voor 2015 gerealiseerd worden;
- Selectief verbeteren doorstroming. De uitvoering van de groene golf Cartesiusweg is vertraagd, maar wordt wel gerealiseerd binnen de NSL-periode. De opwaardering van de NRU is door het doorschuiven van de rijksbijdrage naar het jaar 2026 op losse schroeven komen te staan. Onduidelijk is wanneer de opwaardering zal gaan plaatsvinden. Vooral nog wordt géén opwaardering voorzien voor 2020. Het wegnummerinformatiesysteem is vertraagd, maar wordt in 2015 uitgevoerd. Het tijdelijk linksafverbod M.L. Kinglaan – Pijperlaan wordt niet gerealiseerd. De geplande groene golf Socrateslaan – 't Goylaan, alsmede de groene golf Brilledreef worden niet uitgevoerd, vanwege de verkeersaantrekkende werking. De invoering groene golf Kardinaal de Jongweg 50 km is in 2013 afgerond. De afslagstrook Daalsetunnel – Amsterdamsestraatweg wordt meegenomen in het project Knip (knijp) Monicabrug/Paardenveld en wordt in 2014 in uitvoering genomen.
- Vrije busbaan Openbaar vervoer (VOV Overvecht) vertraagt met vier jaar ten opzichte van de NSL-planning: van 2011 naar 2015, waardoor de beoogde effecten op de luchtkwaliteit worden gerealiseerd in 2015.

In het voorjaar van 2014 zijn bij het ministerie van I&M meldingen gedaan inzake de vervanging van NSL-maatregelen, het vervallen van NSL-maatregelen en de toevoeging van nieuwe NSL-maatregelen. Op 8 mei 2014 is door het ministerie van I&M gereageerd dat zij kan instemmen met de gedane meldingen, met uitzondering van de melding inzake het vervallen van de groene golf Socrateslaan en het vervallen van de maatregel vormgeving tunnelmond Westpleintunnel (maatregel



16085) in verband met het niet tijdig realiseren van de Westpleintunnel. De meldingen en de reactie van het Ministerie van I&M zijn opgenomen in bijlage 4.

Te zijner tijd (als duidelijkheid is ontstaan over de uitvoering van de herinrichting van 't Goylaan – Socrateslaan en de herinrichting van het Westplein) zullen deze maatregelen worden vervangen en zal een aanvullende melding plaatsvinden.

6. Conclusies

Uit de landelijke Monitoringsrapportages 2014 komt naar voren dat er voor het jaar 2015 in Utrecht geen overschrijdingen zijn te verwachten van de grenswaarden voor stikstofdioxide. Ook is er een sterke afname van het aantal potentiële grenswaarde-overschrijdingen van stikstofdioxide. Voor fijn stof zijn er voor het jaar 2015 géén verwachte (potentiële) overschrijdingen van de grenswaarden.

Naar verwachting zal door het gevoerde generieke en gemeentelijke beleid (ALU/Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht), in combinatie met de achterblijvende ruimtelijke ontwikkelingen, het gewenste effect “het voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide” in 2015 worden gerealiseerd.

Het aantal blootgestelden aan hoge verkeersbijdragen NO_2 en PM_{10} neemt in de loop van de jaren af. Vanuit het oogpunt van volksgezondheid is dit echter geenszins reden om achterover te leunen. De WHO beveelt voor fijn stof een jaargemiddelde grenswaarde aan van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl de jaargemiddelde concentratie fijn stof in Utrecht langs drukke wegen nog circa $25 - 28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Terugdringing van de verkeersemisies zijn belangrijke (toekomstige) pijlers in het luchtbeleid van de gemeente Utrecht. Ook in het kader van Bouwen aan een gezonde toekomst is het wenselijk om de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en roetdeeltjes te verminderen.

7. Literatuur

- RIVM (2011), Monitoringsrapportage NSL: Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2011.
- RIVM (2012), Monitoringsrapportage NSL: Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2012.
- RIVM (2013), Monitoringsrapportage NSL, Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, RIVM rapport 680712005/2013.
- RIVM (2013), Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland: Rapportage 2013. G.J.M. et al. Velders. RIVM Rapport 680362003/2013
- RIVM (2014), Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland: Rapportage 2014. G.J.M. et al. Velders. RIVM Rapport 680363002/2014
- RIVM (2014), Monitoringsrapportage NSL, Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, RIVM Rapport 2014-0092.
- RIVM (2014), Bijlage bij RIVM Rapport 2014-0092
<http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=rivmp:268443&type=org&disposition=inline>
- RIVM (2014), Meetstrategie Roet, R. Beijk et al. Briefrapport 680704025/2014.
- RIVM/GGD Amsterdam/DCMR (2014), R. Hoogerbrugge et al., Concentraties in 2013: PM₁₀ en NO₂ lager dan in voorgaande jaren.
<http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=rivmp:250252&type=org&disposition=inline>

Bijlagen

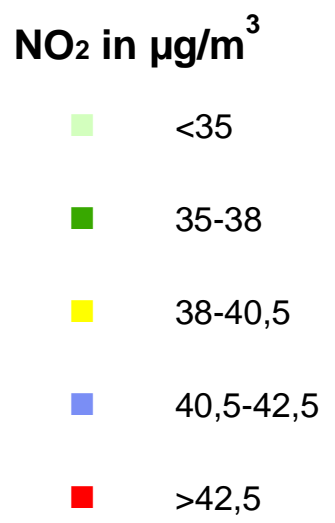
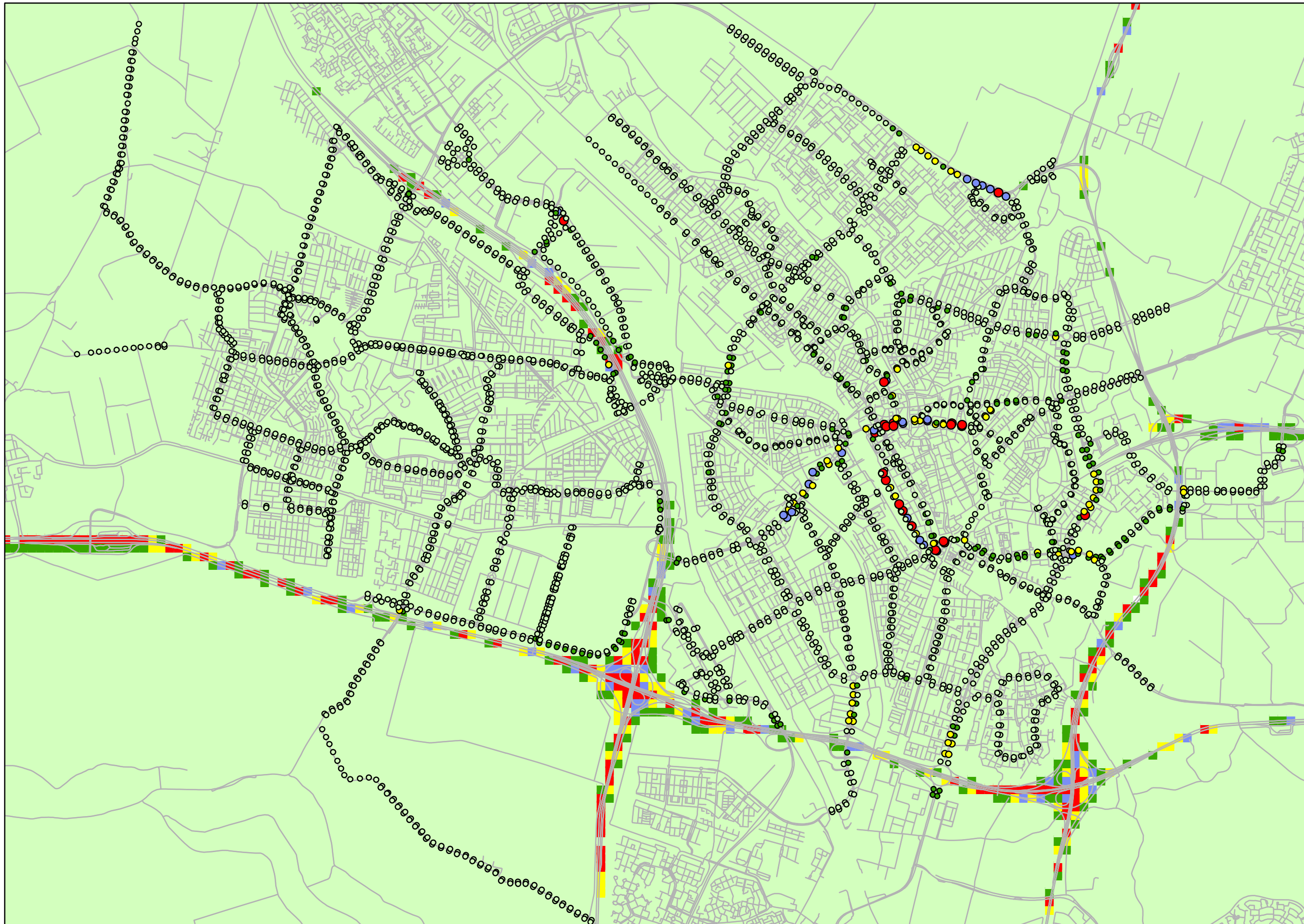
Inhoud bijlagen:

1. NO₂-concentratiekaarten
2. PM₁₀-concentratiekaarten
3. Stand van zaken maatregelen
4. NSL-Melding aan Ministerie I&M en reactie Ministerie I&M

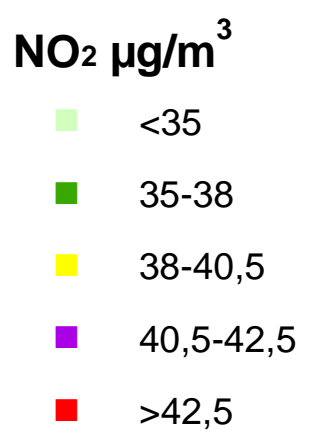
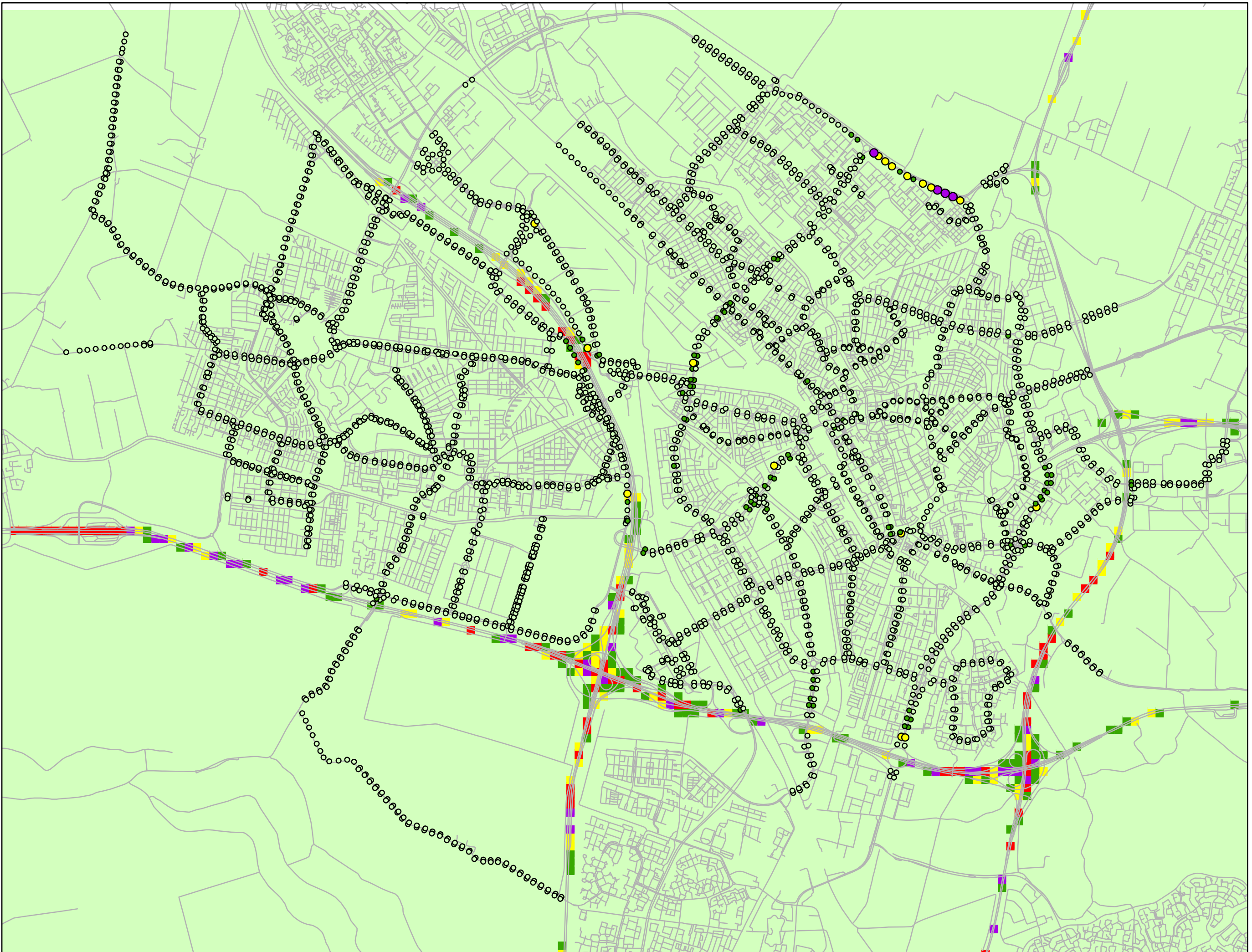
Bijlage 1 NO₂ – concentratiekaarten

1. Jaargemiddelde concentratiekaart NO₂ voor de gemeente Utrecht: 2013/2015/2020
2. Totale verkeersbijdrage aan de concentratie NO₂ in de gemeente Utrecht: 2013/2015/2020

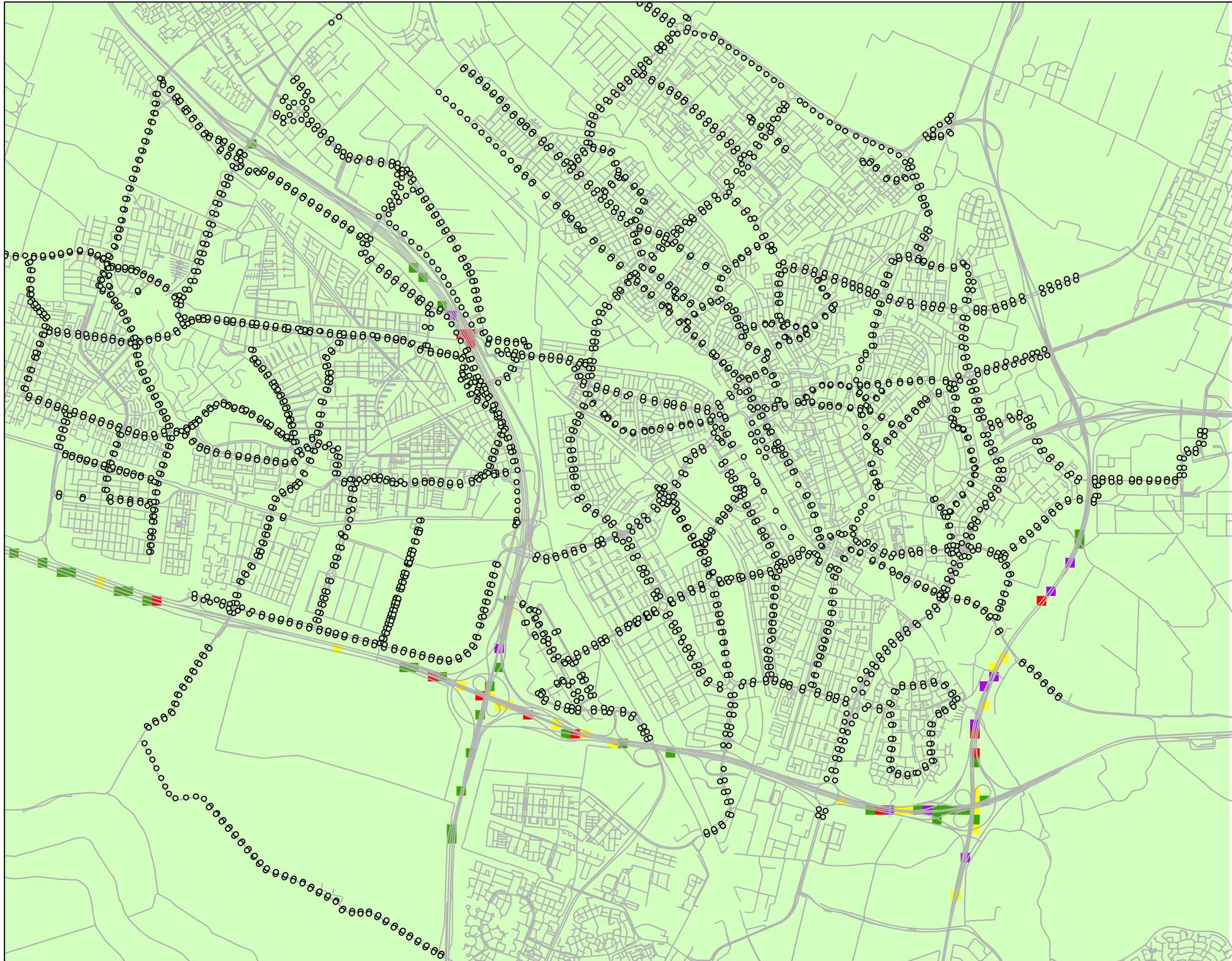
Jaargemiddelde concentratie NO₂ in 2013



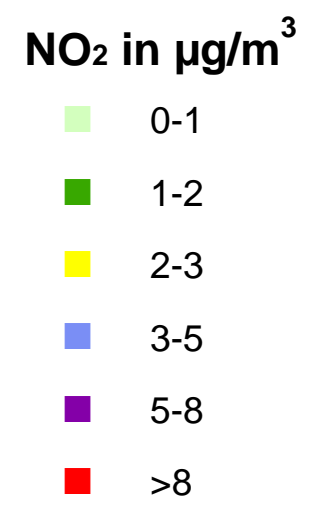
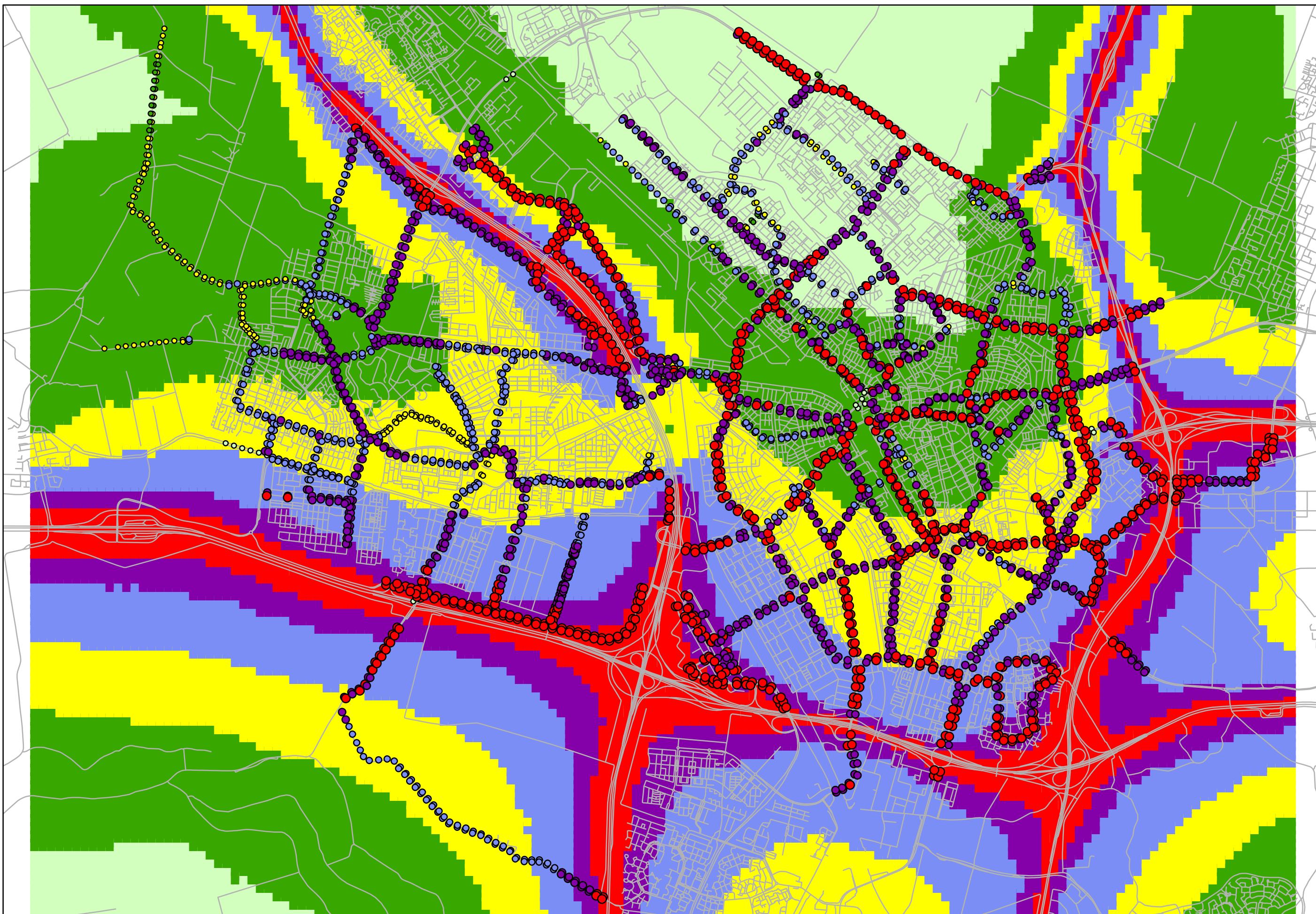
Jaargemiddelde concentratie NO₂ in jaar 2015



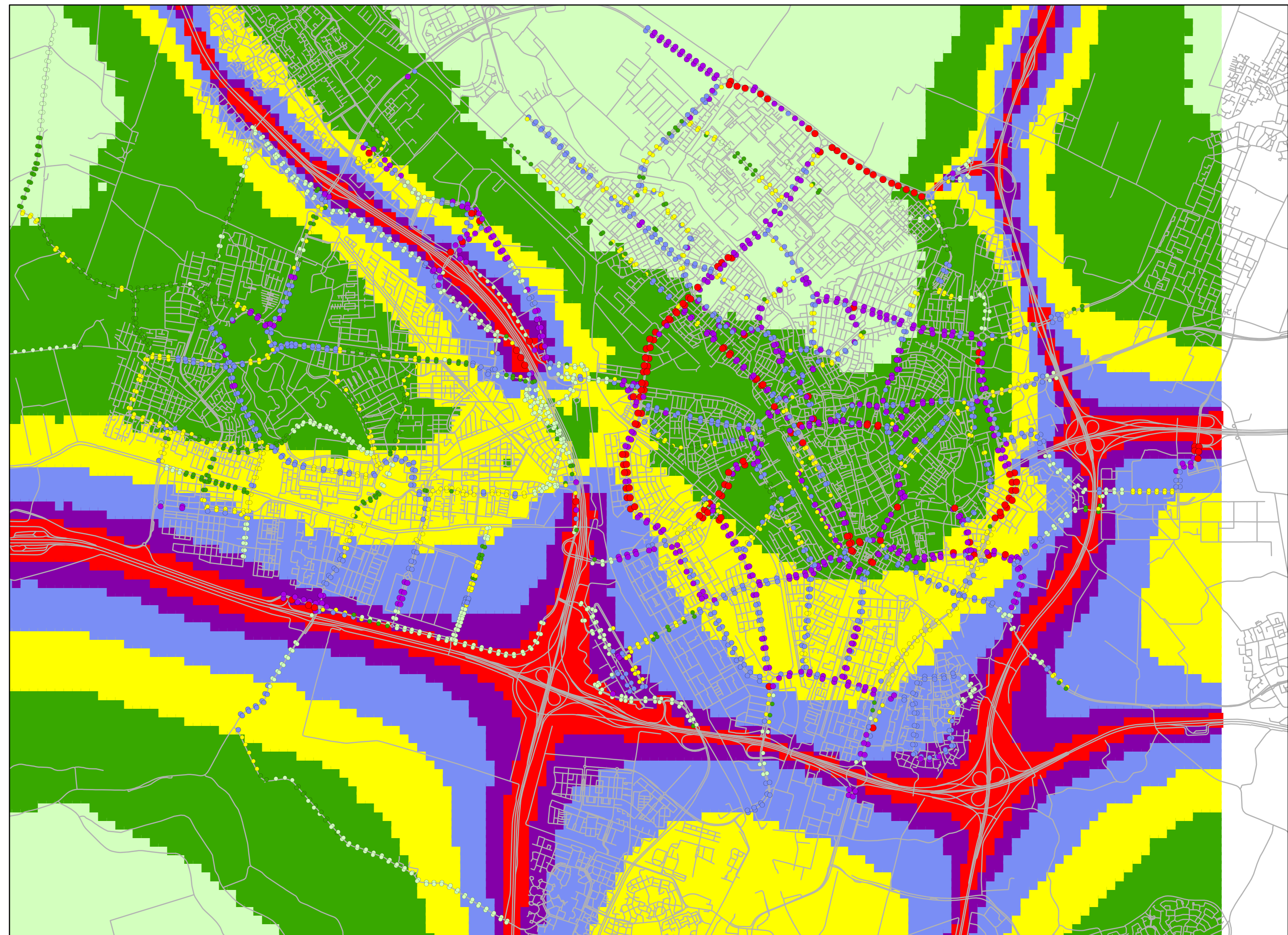
Jaargemiddelde concentratie NO₂ jaar 2020



Totale verkeersbijdrage NO₂ in 2013



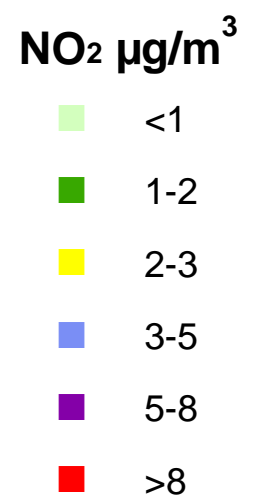
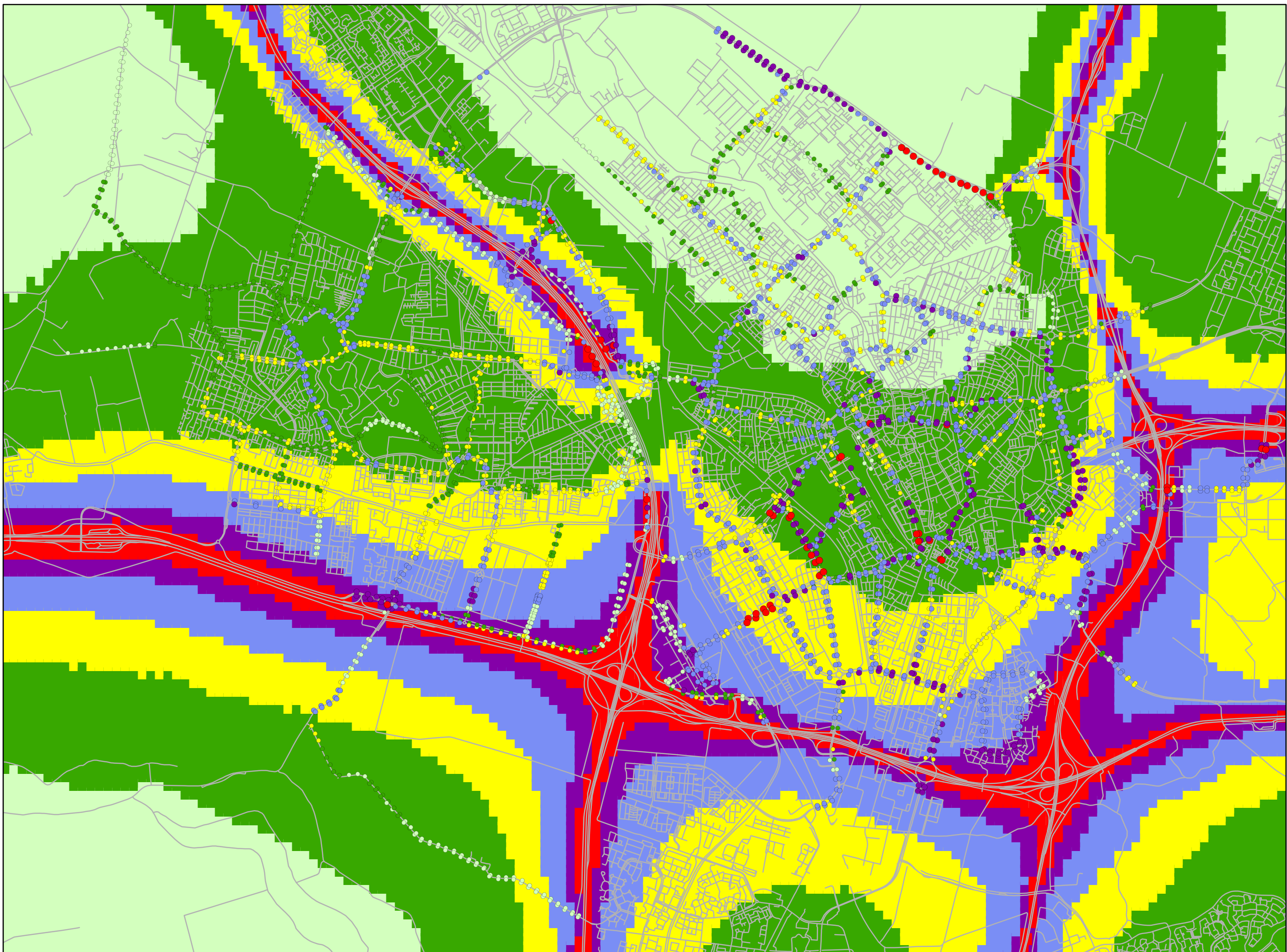
Totale verkeersbijdrage NO₂ in 2015



NO₂ ug/m³

- <1
- 1-2
- 2-3
- 3-5
- 5-8
- >8

Totale verkeersbijdrage NO₂ in 2020

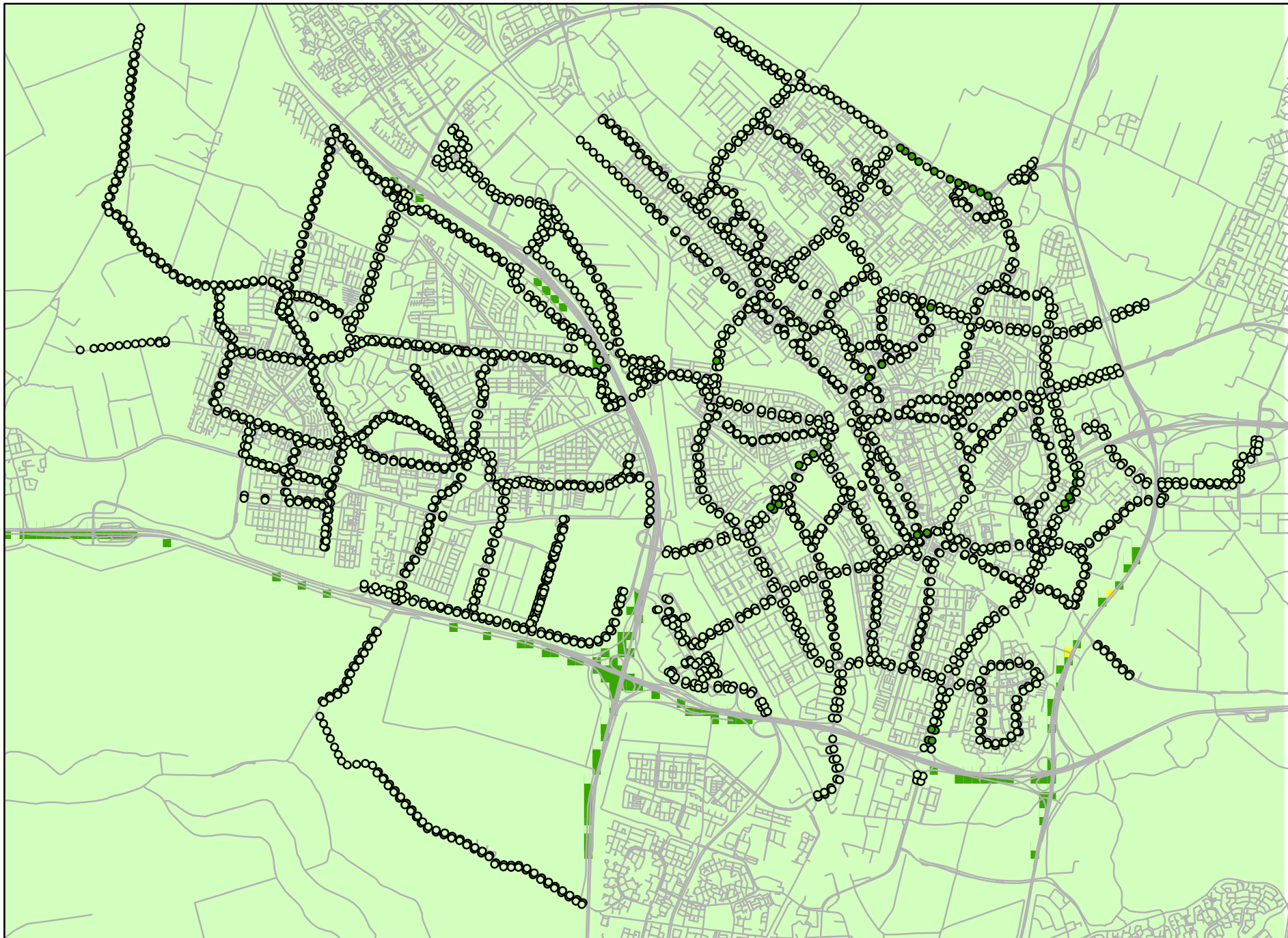




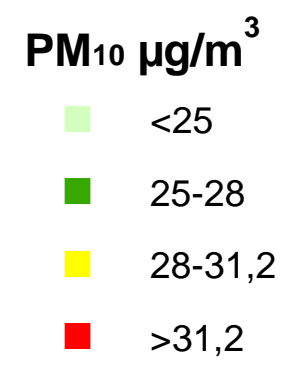
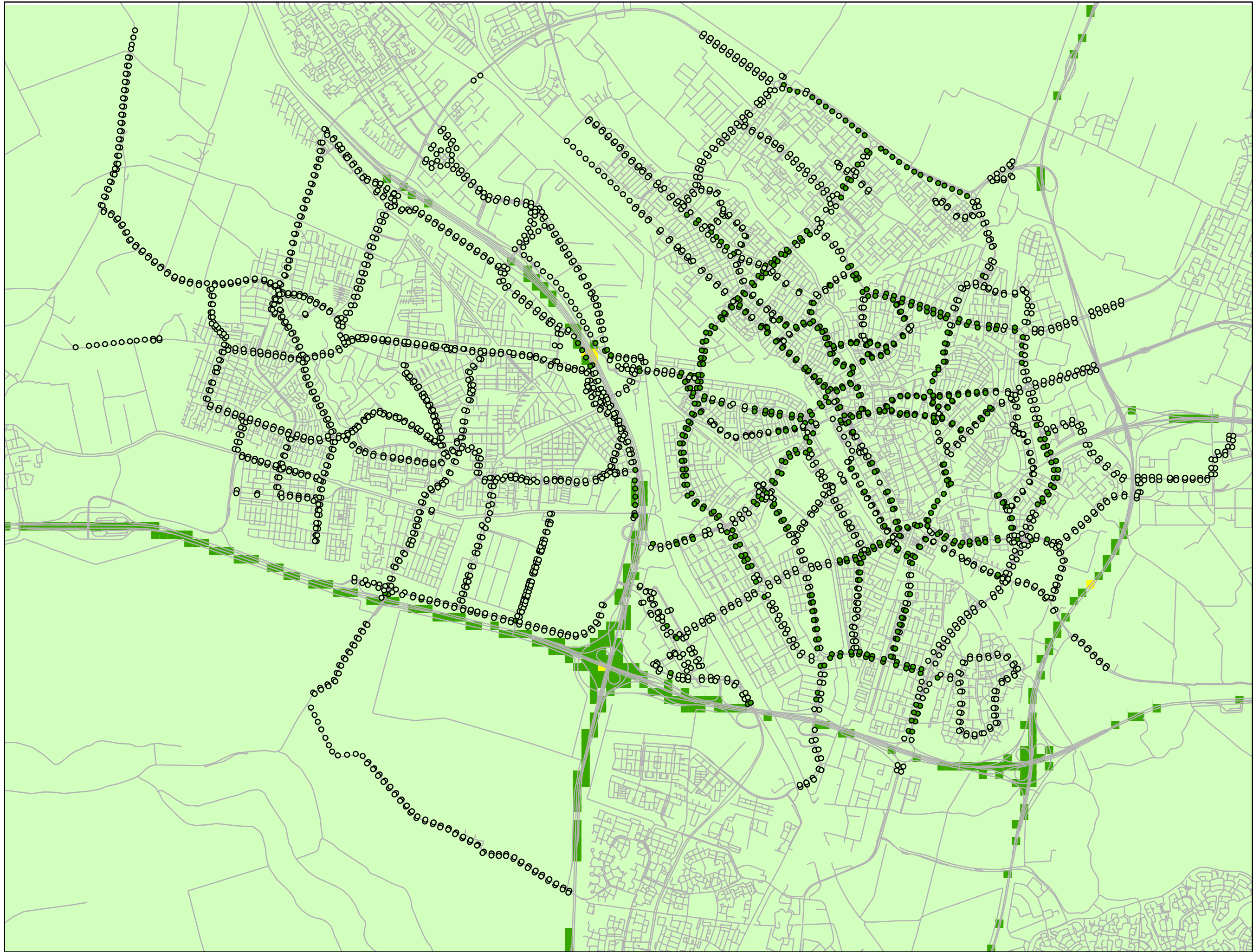
Bijlage 2 PM₁₀ – concentratiekaarten

1. Jaargemiddelde concentratiekaart PM₁₀ voor de gemeente Utrecht: 2013/2015/2020
2. Totale verkeersbijdrage aan de concentratie PM₁₀ in de gemeente Utrecht: 2013/2015/2020

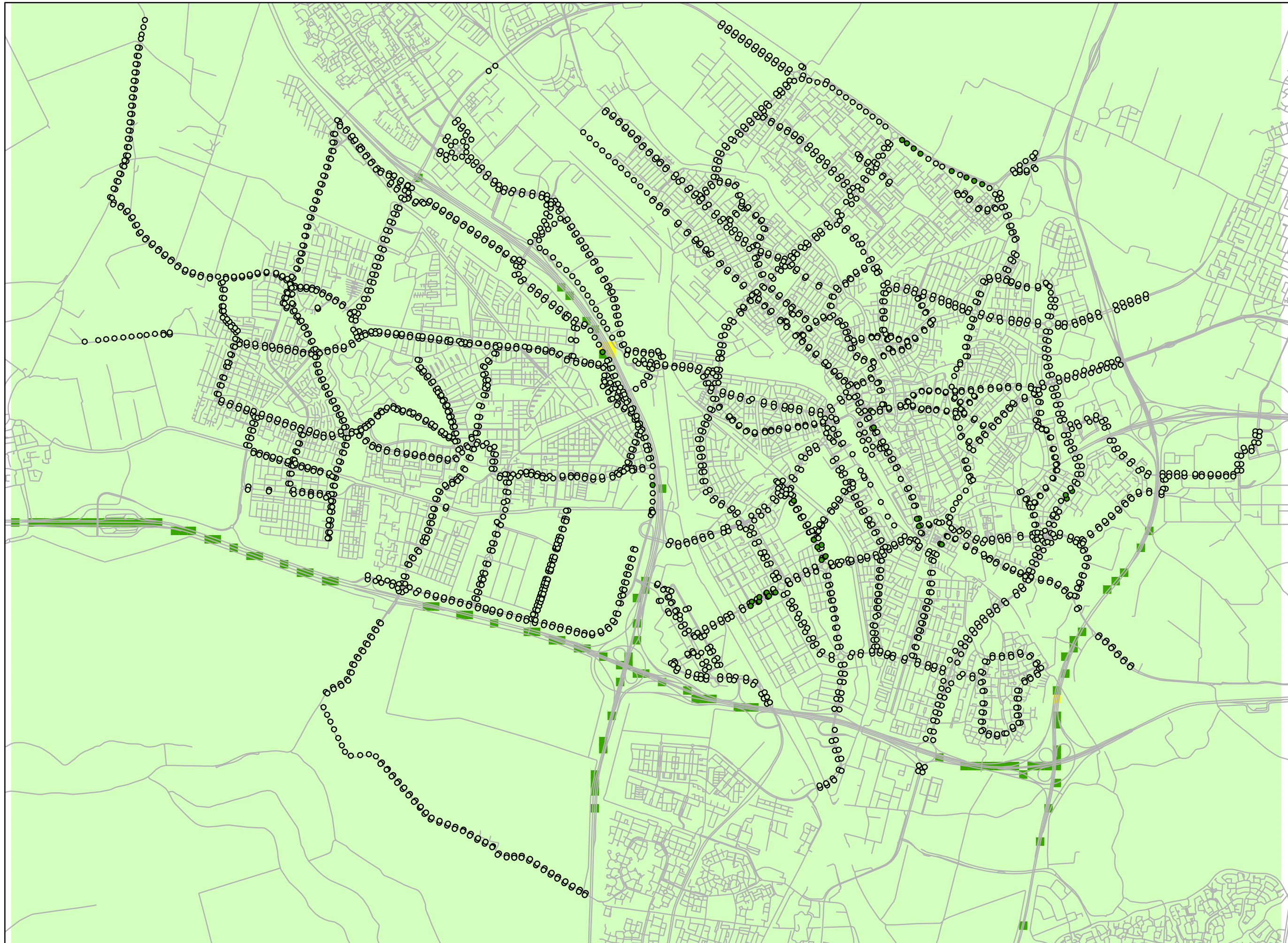
Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ in 2013



Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ in 2015



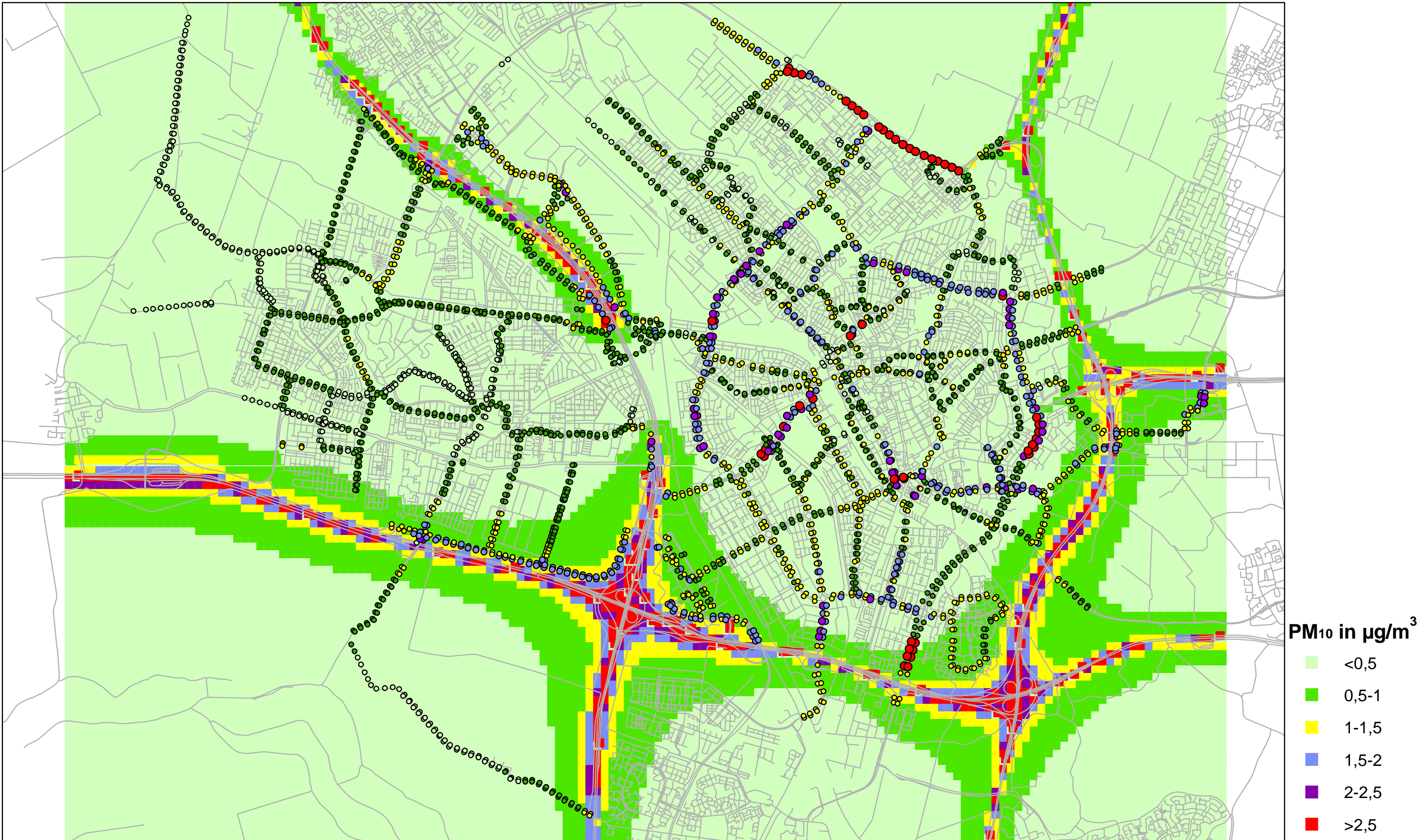
Jaargemiddelde concentratie PM₁₀ in 2020



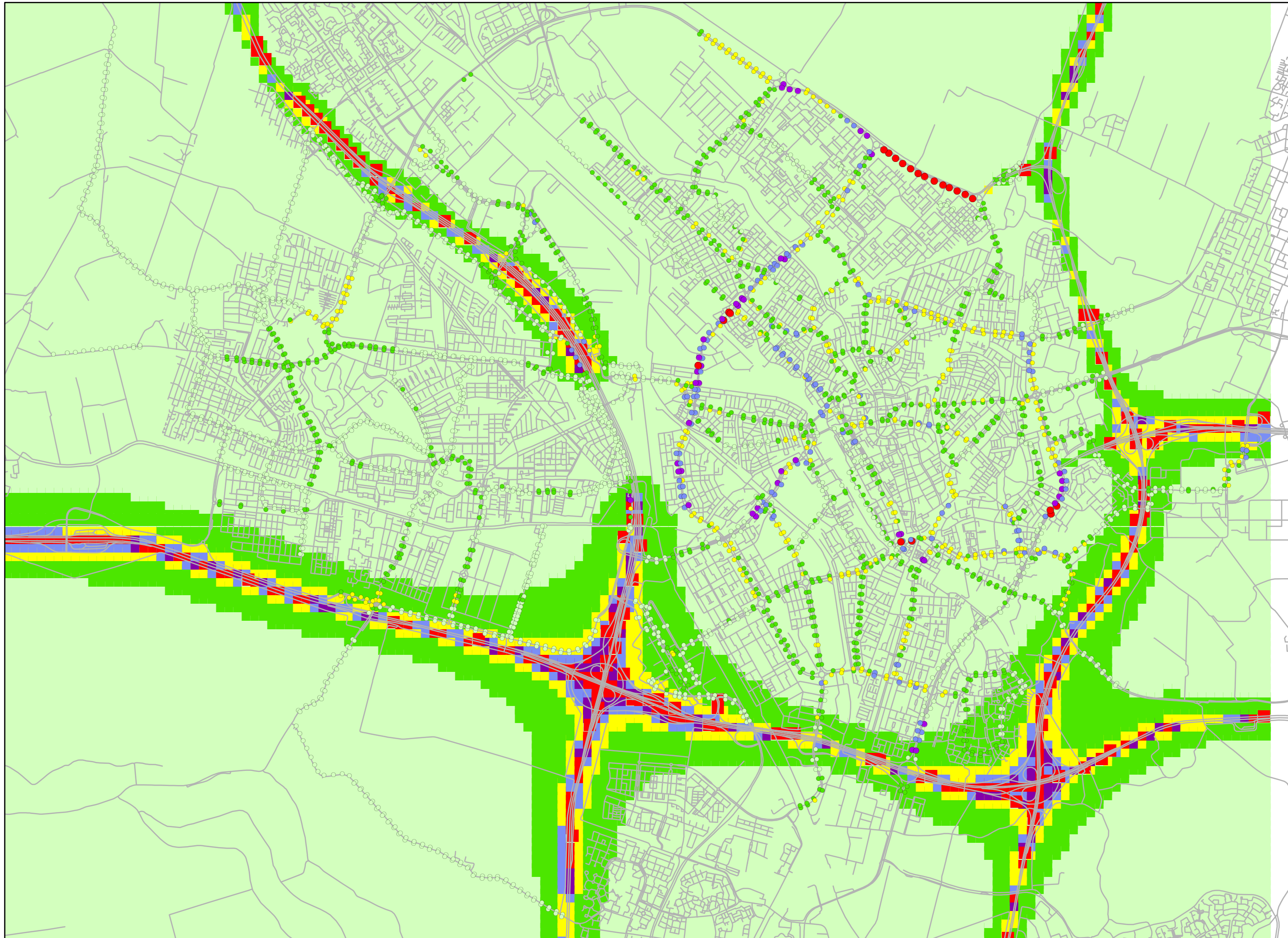
PM₁₀ µg/m³

- <25
- 25-28
- 28-31,2
- >31,2

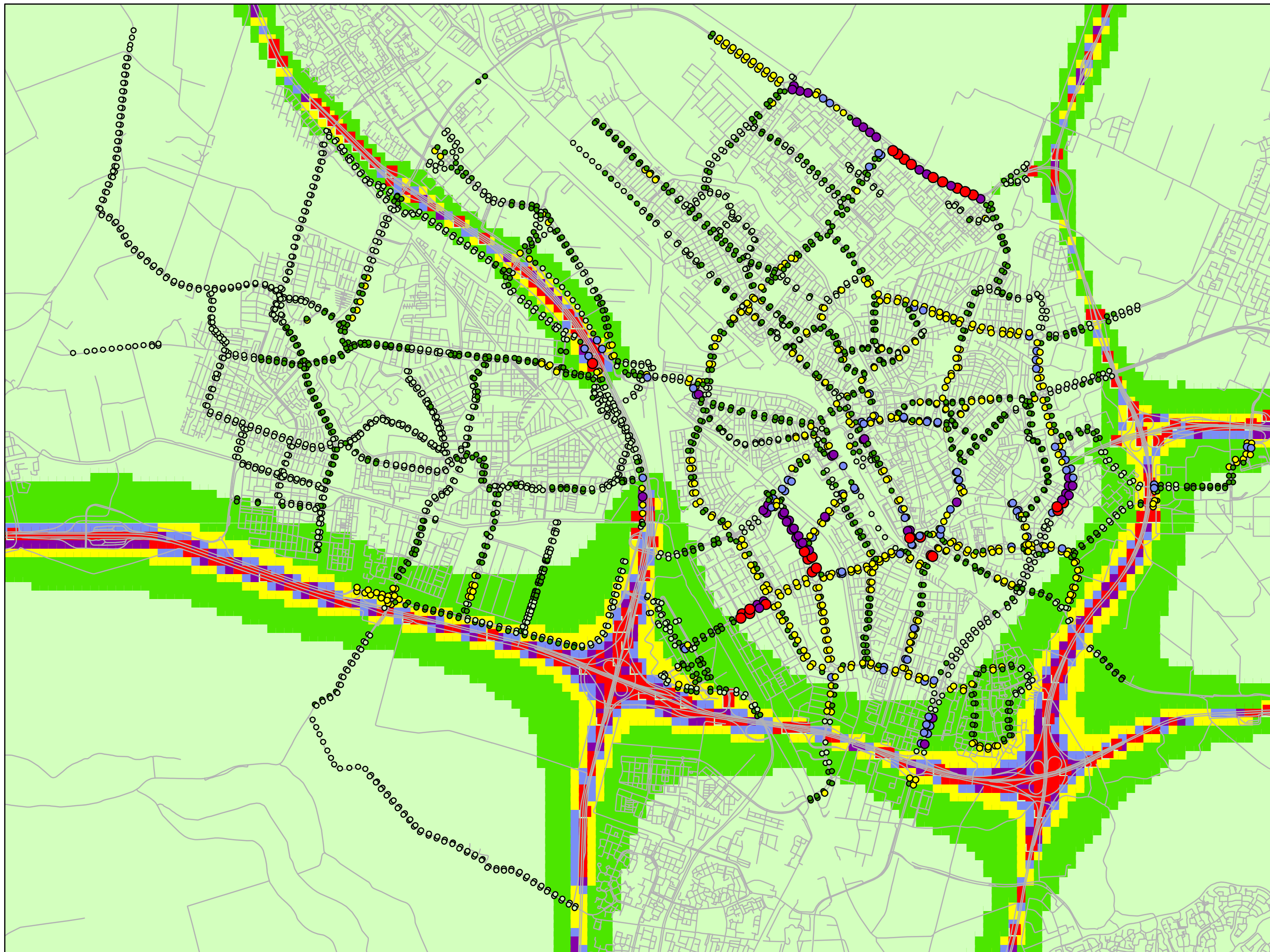
Totale verkeersbijdrage PM₁₀ in 2013



Totale verkeersbijdrage PM₁₀ in 2015



Totale verkeersbijdrage PM₁₀ in 2020



Bijlage 3 Stand van zaken maatregelen

Fiets

Stimuleren fietsgebruik (16078)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015)
Stimuleren fietsgebruik: – uitvoeren plan van aanpak (kwaliteitsverbetering en doorstromingsmaatregelen) top 5 en top 10 fietsroutes (aanleg hoogwaardige fietsroutes) – fietsbrug Noorderpark Invloedgebied: hele stad Effect maatregel: 2007–2015	Fiets – Kwaliteitsverbetering + doorstroming + bewegwijzering top 5 fietsroutes: 2014 – Fietsparkeren binnenstad: 2014 – Leenfietsen: 2011 – Fietsbrug Noorderpark: 2014 ALU 2009

Effecten

- De maatregelen hebben effecten op de hele stad. Helaas is het niet mogelijk een kwantitatieve inschatting te maken van het effect van fietsmaatregelen op de luchtkwaliteit. Derhalve zijn alleen de effecten van nieuwe schakels (bijvoorbeeld; Tussen de Rails, fietstunnel Spinozabrug, Herenroute) meegenomen in de modellering. Dit leidt o.a. tot een afname van auto- en OV-gebruik. De verwachting is dat direct na ingebruikname van een nieuwe schakel de effecten van de maatregel merkbaar zullen zijn, maar voor de luchtkwaliteit in zeer geringe mate. Dit omdat de afname van autoverkeer plaatsvindt op diverse routes, waardoor het effect per route kleiner is.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Planningstermijn maatregel 2007–2015.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Geen.

Opmerkingen wat betreft de voortgang:

- De Top 5 fietsroutes zijn grotendeels gereed. Er wordt nog wel gewerkt op onderdelen van de rode route ('t Loolaantje, fietspad door het Wilhelminapark), de noordelijke tak van de groene route (Brilledreef), de paarse route (herinrichting Keulsekade en kruispunt Leuvenlaan-Universiteitsweg) en aan schakels tussen de fietsroutes of de aanloop er naar toe.
- Het project Tussen de Rails is mogelijk al eind 2014 gereed.
- Voor wat betreft de blauwe route wordt op dit moment een ontwerp opgesteld voor de Leidseweg en vinden afrondende werkzaamheden plaats op de Zandweg. De aanpassing van het deel tussen Ledig Erf en Weg tot de Wetenschap vindt in 2015 plaats. Voor de Herenroute wordt in 2014 een de aanduiding in het wegdek aangebracht. Vervolgens start er een gedragscampagne voor de alternatieve routes. Deze zal tot eind 2015 duren.
- De pilot leenfietsen (OV fietsen) met NS is geëvalueerd en door gebruikers zeer positief bevonden. De proef wordt verder uitgebreid met een aantal nieuwe locaties (nader te bepalen).

- Tot slot wordt er volop gezocht naar geschikte locaties voor fietsparkeren in de binnenstad. Een mogelijkheid voor een fietsparkeervoorziening, zijn leegstaande winkelpanden in de binnenstad, hetgeen nu wordt onderzocht op de haalbaarheid.
- De eerste nieuw gebouwde stalling voor fietsen aan de westkant van het station met 4.200 plekken is in maart 2014 geopend. Eind 2015/begin 2016 opent aan de oostkant een stalling met 12.000 plekken. In 2016 opent ook een tweede stalling aan de westkant ter hoogte van de Rabobrug/Knoopkazerne met nog eens 3.500 plekken.

Conclusie

De maatregel ligt op schema.

Mobiliteitsmanagement en gedrag

Intensiveren mobiliteitsmanagement (16079 en 21001)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015)
<p>Intensiveren mobiliteitsmanagement: Doel is 2000 auto's uit spits uit belangrijke corridors d.m.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Utrecht Bereikbaarheidspas met ondermeer aanbieden extra openbaar vervoer en alternatieve routes autoverkeer (incl. informatievoorziening) en stimuleren telewerken. – Belonen automobilisten die spits mijden. – Afspraken met individuele bedrijven. – Stimuleren carpoolen. – Stimuleren gedeeld autogebruik en autodelen. <p>Invloedgebied: hele stad Periode 2008–2011</p>	<p>Utrecht Bereikbaarheidspas: 2011 Spits mijden: 2011 Afspraken bedrijven (zie Utrecht Bereikbaarheidspas): 2011</p> <p>Stimuleren Carpoolen: 2014 Stimuleren gedeeld autogebruik en autodelen (opgenomen in duurzame mobiliteit: pilot GreenWheels): 2010–2014 Intensivering samenwerkingsprojecten met bedrijven als U15 en Rij2op5: 2015</p>
<p>Communicatie en gedragscampagne over luchtkwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Band op spanning op P+R-locaties – Meten luchtkwaliteit. – Onderzoek diverse maatregelen luchtkwaliteit. <p>Invloedgebied: hele stad Periode: 2007–2015</p>	<p>Mobiliteitsmanagement en gedrag</p> <ul style="list-style-type: none"> – De Gebruiker Centraal: 2013–2015, inclusief intensivering samenwerkingsprojecten met bedrijven – Band op spanning (gekoppeld aan P&R): 2009 – Meetstations luchtkwaliteit (meetnet gereed): metingen vanaf 2010 – Monitoring en Onderzoek diverse luchtmaatregelen: 2009–2020

Effecten

- De maatregelen zullen effect hebben op de hele stad. Echter op voorhand is hiervan geen kwantitatieve inschatting te maken omdat het vrijwel onmogelijk is om een aanname te doen over het effect van wijziging gedrag van individuele burgers. De effecten zullen te zijner tijd indirect meegenomen worden in de monitor van de verkeersintensiteiten en bij de bouw van een nieuw verkeersmodel.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Geen.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Er wordt een inhoudelijke relatie gelegd met het Ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'.
- De communicatie en gedragsbeïnvloedingcampagne hebben vorm gekregen in het actieplan De Gebruiker Centraal. Met het actieplan De Gebruiker Centraal wordt uitgegaan van de doelgroep. Per doelgroep worden vervolgens passende projecten uitgevoerd, dat wil zeggen: projecten die het meest aansluit bij behoeften van de doelgroep. Dit kan zitten in de manier van vertellen, het

daadwerkelijk aangeboden product, et cetera. Ook een belangrijk onderdeel is de invloed van openbare ruimte op mobiliteitskeuzes: hoe kan op een vernieuwende manier de openbare ruimte worden ingericht zodat met name lopen en fietsen wordt gestimuleerd. In het actieplan De Gebruiker Centraal zijn verbanden aangebracht met het fietsprogramma en het programma Utrechtse Energie!.

Opmerkingen wat betreft de voortgang:

- De campagne 'Band op spanning' is afgerond. Op enkele locaties worden duurzame pompen geplaatst in 2014;
- Het Utrechtse meetnet luchtkwaliteit is in 2011 vastgesteld en sinds het begin van dat jaar in werking, vooralsnog voor de duur van vijf jaar. Eind 2013 is het meetnet geëvalueerd. Er zijn enkele meetpunten vervallen en enkele toegevoegd om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit nog beter te kunnen volgen.

Conclusie

De NSL-maatregel intensiveren mobiliteitsmanagement met als doel om 2.000 auto's uit de spits te krijgen zal tijdig worden afgerond. De ervaringen hieruit worden meegenomen in de maatregel 'communicatie en gedrag'. Alle overige maatregelen liggen op schema met de NSL- en gemeentelijke-planning.

Optimaliseren goederenvervoer

Optimaliseren goederenvervoer (21002)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015)
<p>Optimaliseren goederenvervoer:</p> <ul style="list-style-type: none">– Verschonen distributievoertuigen en efficiëntere bevoorrading (afspraken met distributiebedrijven).– Bundelen goederenvervoer naar winkelgebieden, leveringen aan consumenten.– Verbeteren doorstroming op logistieke routes.– Stimuleren goederenvervoer over water (o.m. bierboot) <p>Invloedgebied: hele stad Periode: 2010–2015</p>	<p>Goederenvervoer:</p> <p>Actieplan Goederenvervoer: 2010</p> <ul style="list-style-type: none">– Uitvoering: 2010–2014– Bierboot: 2009

Effecten

De maatregelen hebben effect op de hele stad. Het effect is door RHDHV geschat op 0,14 µg/m³ NO₂ en 0,01 µg/m³ PM₁₀.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Geen.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Geen.

Opmerkingen wat betreft de voortgang:

- In 2011 zijn veel projecten gestart en is er een plan van aanpak geschreven. Het plan van aanpak van 2011 heeft zich ontwikkeld op vier thema's: infrastructuur, bouwlogistiek, stadsdistributie en multimodaliteit in Lage weide. Hierbinnen zijn diverse projecten gestart Enkele concrete voorbeelden zijn:
 - Als onderdeel van de Award Stedelijke Distributie die Utrecht met Hoek en Gepu heeft gewonnen, is de Cargohopper II in gebruik genomen- een zero-emission voertuig;
 - De horecabelevering langs de oude gracht gebeurt met een elektrische boot. Ook het afval langs de grachten wordt sinds 2012 opgehaald met een elektrische boot. In 2014 is er in het kader van de Green deal "Zero Emission Stadslogistiek" een samenwerking opgezet met alle stakeholders van stadsdistributie om de bevoorrading van de binnenstad efficiënter en duurzamer te laten plaatsvinden. Zowel voor food als voor non food wordt er gewerkt aan meer bundeling vanaf hubs aan de rand van de stad en de inzet van schonere voertuigen. Het afvaltransport van twee bedrijven van Utrecht naar Amsterdam wordt gecombineerd en gaat vanaf 2015 per schip. Dit scheelt ongeveer 10.000 autobewegingen over de rijksweg A2. De NO_x emissie van het transport per schip is nagenoeg gelijk aan de emissie van de vrachtwagen. De PM_{2,5}

- emissie van het schip is hoger dan de vrachtwagen en de CO₂ emissie lager. Voor de bouwlogistiek zijn er sinds de zomer van 2014 twee bouwlogistiek centra in gebruik. Dit scheelt aanzienlijk in het aantal vrachtwagen-bewegingen naar het centrum. Het aantal ritten wordt bijgehouden en begin 2015 zullen de eerste resultaten van de monitoring beschikbaar zijn. Daarnaast is er een OV-pas in gebruik genomen om het prive-auto vervoer van personeel naar de bouwplaats in het centrum te beperken. De eerste negen maanden van 2014 heeft dit geleid tot 4000 auto's minder naar het stationsgebied. Studie afgerond naar de kansen en mogelijkheden voor uitwerking van 'Multimodaal Lage Weide'. Op basis hiervan wordt een nauwere samenwerking gestart waarin het transport over spoor en water meer gestimuleerd zal gaan worden. En worden diverse projecten gestart om tot schoner en efficiënter goederenvervoer te komen. De projecten zullen niet voor 2015 tot uitvoering komen.
- In de aanbestedingseisen van de gemeente Utrecht wordt standaard bij EMVI gunningen opgenomen dat er eisen zijn aan de bouwlogistiek t.a.v. o.a. de emissie van de voertuigen

Conclusie

Het actieplan is in februari 2011 door de raad aangenomen. De uitvoering is gestart en ligt op schema

Invoeren schone bussen

Invoeren schonere bussen (21003)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015)
Invoeren schonere bussen (maatregel BRU) Invloedgebied: hele stad Periode: 2007–2011	Invoeren schonere bussen (maatregel BRU): 2010 Periode: 2014

Effecten

- Voor de stad is dit een erg belangrijke en effectieve maatregel waarvoor de verantwoordelijkheid ligt bij het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Voor het verschonen van de bussen heeft het BRU FES-middelen ter beschikking gekregen.
- De inzet van schonere bussen heeft grote effecten op de luchtkwaliteit in de stad, met name op die stadswegen waar veel bussen passeren. Helaas is het effect van de Euro V EEV-bussen beperkter dan aanvankelijk landelijk was aangenomen. Onderzoek door TNO naar de praktijkemissies heeft dit aangetoond. Daar staat wel een aanzienlijk lagere emissie van fijn stof en roet tegenover: een gesloten deeltjesfilter zal aanzienlijke vermindering van schadelijke emissies (ultra fijn stof) opleveren;
- De verschoning van de bussen (60% EURO VI en 40% EURO V/EEV) heeft een gemiddeld effect op wegen waar veel bussen rijden van 2, 95 µg/m³;
- De nieuwste generatie bussen met Euro VI motoren rijden sinds eind 2013 in Utrecht, waaronder ook enkele met inductie geladen elektrische bussen.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Ruim drie jaar vertraging van deze aanbesteding (EuroVI-motoren) ten opzichte van de einddatum zoals opgenomen in het NSL. De verschoning is wel tijdig voor 2015 afgerond.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- In 2011 zou de concessie voor circa 340 (waarvan 200 nieuwe) bussen plaatsvinden. In 2012 zouden alle stadsbussen minimaal moeten voldoen aan Euro V/EEV. De lopende aanbestedingsprocedure is gestrand in 2011 en is er een nieuw aanbestedingstraject gestart en in het derde kwartaal 2012 afgerond. In de nieuwe aanbesteding is opgenomen dat de 200 nieuwe bussen minimaal moeten voldoen aan Euro VI, hetgeen aanzienlijk schoner is dan de Euro V-/EEV-technieken. Daarnaast zal een gesloten deeltjesfilter een aanzienlijke vermindering van schadelijke emissies (ultra fijn stof) opleveren. Eind 2013 zijn de nieuwe standaard bussen en gelede bussen gaan rijden. De dubbelgelede bussen zijn in de loop van 2014 vervangen.

Opmerkingen wat betreft de voortgang:

- De beoogde effecten op de concentraties treden later op dan oorspronkelijk gepland en zijn opgenomen in de Monitoringstool. Daar staat tegenover dat de eis in de aanbesteding is vervangen door zwaardere emissie-eisen (EURO VI).;
- De vertraging leidt niet tot een overschrijding van de grenswaarden in 2015.



Conclusie

Schone bussen zijn noodzakelijk om in Utrecht aan de grenswaarden te gaan voldoen en ongewenste effecten op de gezondheid te beperken. De tegenvaller van de afgebroken aanbesteding heeft geleid tot toepassing van een nog schonere technieken (EURO VI), waardoor de positieve effecten op de luchtkwaliteit groter zijn. Inmiddels rijden de schone bussen door Utrecht

Auto

Selectief verbeteren doorstroming Utrecht (22004)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015)
Selectief verbeteren doorstroming Utrecht: <ul style="list-style-type: none"> – Groene golf gedeelte binnenstedelijke verdeelring, wegnummers- en informatiesysteem, invoeren sectorenmodel met diverse knips in de binnenstad (Catharijnesingel, Paardenveld) tijdelijk linksafverbod Martin Luther Kinglaan–Pijperlaan, afslagverbod Moldaudreef/Zambesidreef. – Opwaardering NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen). – Onderzoek naar mogelijkheden toepassing LARGAS. Invloedgebied: diverse specifieke straten	Korte termijn maatregelen doorstroming <ul style="list-style-type: none"> – Wegnummer + infosysteem: 2014 – Linksafverbod Kinglaan – Pijperlaan: vervallen – Groene golf delen verdeelring <ul style="list-style-type: none"> – Kard. de Jongweg – Brilledreef: vervallen – Cartesiusweg – Marnixlaan: 2014 – Socrateslaan – 't Goylaan: vervallen – Knip (knijp)/sharedspace <ul style="list-style-type: none"> – Knip (knijp) Paardenveld , inclusief ontmoediging doorgaand verkeer Daalsetunnel – Amsterdamsestraatweg (POS): 2014 – Herinrichting Catharijnesingel (tijdelijk) (POS):2014 – Doorstroming en opwaardering NRU: vooralsnog vooruit geschoven, onduidelijk wanneer realisatie zal plaatsvinden. – Afslagverbod Moldaudreef/ Zambesidreef: vervallen als zelfstandige maatregel – Onderzoek LARGAS: afgerond (ALU 2006)
Periode: 2007–2015	

Effecten

- Verbeterde doorstroming en wijziging routing autoverkeer (ten gevolge van de knip (knijp) op het Paardenveld en de shared space Catharijnesingel) leiden tot lagere concentraties NO₂ en fijn stof. De effecten van deze maatregelen zijn meegenomen in de modellering;
- Knips (knijpen) / beperkte doorgeleiding verkeer bij een shared space situatie leiden tot de grootste lokale verbetering van de luchtkwaliteit. De bijdrage van het verkeer aan de concentraties fijn stof neemt in de directe omgeving van de knip/knijp recht evenredig af met de hoeveelheid verkeer. Voor NO₂ is die afname iets minder. In een drukke straat is de verkeersbijdrage in 2015 ongeveer 10 tot 15 µg/m³ NO₂. Helaas leidt een knip /knijp tot meer verkeer elders en omrijdeffect. Dat is aanvaardbaar als de toename van de concentraties op die alternatieve wegen klein is doordat het verkeer zich verdeelt over meerdere brede wegen;
- De nieuwe verkeerskundige maatregelen 'ontmoediging doorgaand verkeer Daalsetunnel/ Amsterdamsestraatweg' en 'snelheidsverlaging Kardinaal de Jongweg' waarbij de groene golf intact blijft zullen een beperkt lokaal effect op de luchtkwaliteit hebben
- Verkeersdosering (knijpen) leidt tot buffering en dus meer stagnatie van verkeer op een locatie waar dit mogelijk is gelet op de luchtkwaliteitsconcentraties en tot een betere verkeersafwikkeling en minder stagnatie op locaties waar de luchtkwaliteitsconcentraties (te) hoog zijn. Een voorbeeld hiervan is de Catharijnesingel waar de doseerlichten resulteren tot 20% minder verkeer op die route. Dat zorgt voor meer verkeer elders in de stad, maar dat is aanvaardbaar bij een lage toename van concentraties op die wegen;

- Een groene golf resulteert lokaal in betere verkeersafwikkeling en dus minder stagnatie. Doordat niet iedereen even hard rijdt en er ook verkeer in- en uitvoegt, zal de stagnatie niet geheel verdwijnen. Er is gekozen voor een redelijk voorzichtige benadering, namelijk een halvering van de stagnatie op het traject vaneen groene golf. Dat leidt tot minder fijn stof en NO₂, bijvoorbeeld tot een verlaging van 1 µg/m³ NO₂ op de Cartesiusweg / St. Josephlaan en op de Marnixlaan.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Uitvoering van de Groene Golf Cartesiusweg is vertraagd tot voorjaar 2015, maar wordt wel gerealiseerd binnen de NSL-termijn.
- De opwaardering van de NRU met ongelijkvloerse kruisingen zou in samenwerking met provincie en rijk worden opgepakt. Hiervoor heeft het rijk geld ter beschikking gesteld. Echter, begin april 2013 heeft de Minister besloten dit geld pas in 2026 ter beschikking te stellen. Door het in tijd naar achteren schuiven van de rijksbijdrage is de opwaardering voorlopig van de baan. Onduidelijk is nog wanneer de opwaardering zal gaan plaatsvinden. Vooralsnog wordt geen realisatie voorzien vóór 2020. Uit een uitgevoerd windtunnelonderzoek voor de NRU voor de Albert Schweitzerdreef en de twee aangrenzende verkeerspleinen (Robert Kochplein en Henri Dunantplein) blijkt dat langs dit deel van de NRU aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zal worden voldaan, maar dat er nog wel potentiële grenswaarde-overschrijdingen worden berekend.
- Wegnummerinformatiesysteem is vertraagd maar wordt in 2015 uitgevoerd.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Het tijdelijk linksafverbod Martin Luther Kinglaan – Pijperlaan wordt niet gerealiseerd, vanwege het beperkte effect op het verkeer- en de luchtkwaliteit en de verwachting dat de maatregel zou leiden tot ongewenst sluipverkeer in de wijk;
- Opwaardering NRU: dit project had een dubbele doelstelling: enerzijds is het een infrastructureel project dat gerealiseerd moet worden voor verbetering van de bereikbaarheid en een betere doorstroming van het verkeer. Anderzijds is het een luchtkwaliteitsmaatregel om de stagnatie te verminderen en zo aan de NO₂-grenswaarden te kunnen voldoen in 2015. Duidelijk is dat de opwaardering NRU niet voor 2015 gereed zal zijn. Op basis van een in 2013 uitgevoerd windtunnelonderzoek luchtkwaliteit kan worden geconcludeerd dat op basis van achterblijvende intensiteiten géén overschrijdingen worden verwacht langs de NRU in 2015.
- In 2012 is discussie ontstaan over het effect van de groene golven. In 2013 is gebleken dat de groene golf Brilledreef, tussen het Salvador Allendeplein en de Zamenhofdreef niet wenselijk is, vanwege de aanzuigende werking van extra verkeer.. De geplande groene golf Socrateslaan-'t Goylaan wordt niet uitgevoerd, vanwege de verkeersaantrekkende werking. Deze twee maatregelen zijn vervangen door het aanvullende pakket in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht.
- De nieuwe maatregel uit het Uitvoeringsprogramma Kardinaal De Jongweg groene golf 50km is in 2013 afgerond.
- De afslagstrook Daalsetunnel – Amsterdamsestraatweg wordt meegenomen in het project Knip (knijp) Monicabrug/Paardenveld en wordt in 2014 uitgevoerd.

**Conclusie**

Overige onderdelen liggen op schema met de ALU- en NSL-planning, met uitzondering van de NRU, waarvoor geen planning is te geven. Op basis van een windtunnelonderzoek (2013) worden er echter géén overschrijdingen van de luchtkwaliteit verwacht voor het jaar 2015.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015)
Openbaar Vervoer: – VOV Overvecht (verbeteren doorstroming) Invloedgebied: verzorgingsgebieden Effect maatregel: 2009–2011	VOV Overvecht: 2015

Effecten

- Verbeteren van de doorstroming in verzorgingsgebieden. Het is niet mogelijk om een kwantitatieve inschatting te maken van het effect op de verkeersintensiteiten en de luchtkwaliteit.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Vier jaar vertraging ten opzichte van de planning in het NSL: van 2011 naar 2015;
- Geen vertraging ten opzichte van het ALU 2009.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Geen.

Opmerkingen wat betreft de voortgang:

- De maatregel omvat meerdere doorstromingsmaatregelen, waaronder het halteren op de St. Jacobsstraat in plaats van op Vredenburg, het aanbrenge van een KAR-voorziening bij de Brailledreef en het beter afstemmen van brugopeningen bij de Rode Brug met de dienstregeling van de bussen. De maatregelen zullen in 2012 t/m 2014 worden uitgevoerd. De KAR Brailledreef is in 2013 gerealiseerd. Voor de brugopeningen is in 2014 opdracht gegeven tot realisatie, in combinatie met de renovatie van bruggen. In de St. Jacobsstraat zijn in oktober 2014 conditioneringsmaatregelen gestart, zodat de daadwerkelijke herinrichting in januari 2015 kan worden gestart. Een knelpunt in de St. Jacobsstraat is de bouwstop van De Bijenkorf.
- De maatregel is vertraagd ten opzichte van de oorspronkelijke NSL-planning. De vertraging leidt niet tot overschrijding van de grenswaarden en valt binnen de marge van het NSL (uiterlijk juli 2015 uitgevoerd).

Conclusie

Vertraging van vier jaar ten opzichte van NSL-planning. Maatregel wordt in 2015 uitgevoerd en heeft daardoor de beoogde effecten op de luchtkwaliteit in 2015.

Verschonen eigen wagenpark

Verschonen wagenpark (16083)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013-2015)
Verschonen eigen wagenpark: – Wagenpark gemeente dient minimaal te voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de milieuzone. Invloedgebied: hele stad Periode: 2008-2015	Verschonen gemeentelijk wagenpark Periode 2007 - 2015

Effecten

- De maatregelen hebben effect op de hele stad. Het effect is doorgerekend in het aanvullend pakket luchtkwaliteitsmaatregelen en geraamd op een gemiddeld effect van $0,04 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Geen.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Geen.

Opmerkingen wat betreft de voortgang:

Verschonen eigen wagenpark is opgenomen in het actieplan schoon vervoer waarover in februari 2011 een raadsbesluit is genomen. Dit plan is in uitvoering. In 2011 zijn conform de doelstelling twintig voertuigen vervangen door een elektrische variant. Met de opening van het nieuwe stadskantoor, worden ook nieuwe schone voertuigen in gebruik genomen, hetgeen ervoor zorg draagt, dat aan de voorwaarden wordt voldaan. Het wagenpark dient per 1-1-2015 aan de voorwaarden van de milieuzone te voldoen. Auto's met brandstof diesel van voor 1-1-2001 worden afgestoten.

Conclusie

Maatregelen zijn in uitvoering. Vervanging van het eigen wagenpark ligt op schema.

Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling

Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling (16085 en 16086)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013-2015)
Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling Westpleintunnel/Stadsbaantunnel	Luchtmaatregelen Westpleintunnel (vervallen)/Stadsbaantunnel
Periode: 2014	Realisatie: 2014-2015

Effecten

- Tunnels leiden tot verhoogde concentraties in de lucht bij de tunnelmonden. Hier zijn maatregelen voor nodig om nieuwe saneringslocaties te voorkomen.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- Westpleintunnel: zal niet voor 2015 worden gerealiseerd. Dit is aan de minister gemeld, de melding is niet geaccepteerd.
- Stadsbaantunnel: verwachte oplevering en openstelling tunnel december 2015

Inhoudelijke wijziging van de maatregel ten opzichte van NSL

- De luchtmaatregelen ter plaatse van de Westpleintunnel zijn vervallen, omdat de realisatie van de tunnel niet voor 2015 plaats zal vinden.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- Maatregel is alleen nodig bij realisatie van de tunnels en zal bij de bouw van de tunnels meegenomen worden;
- De Stadsbaantunnel zal volgens de huidige planning in december 2015 in gebruik genomen worden. Gelijktijdig met de openstelling zijn ook de luchtmaatregelen genomen, zodat er geen sprake zal zijn van potentiële normoverschrijding in 2015

Conclusie

Stadsbaantunnel: de luchtkwaliteitsmaatregel worden bij de bouw van de tunnel meegenomen. De Stadsbaantunnel zal december 2015 in gebruik worden genomen.

Westpleintunnel: de tunnel wordt niet gerealiseerd voor 2015. De gereserveerde FES-middelen zijn hergeprogrammeerd in het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht, ten gunste van de aanvullende maatregelen. De melding hierover is door de minister niet geaccepteerd.

Milieuozonering vrachtverkeer centrumring

Milieuozonering vrachtverkeer centrumring (16087)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013-2015)
Milieuozonering vrachtverkeer centrumring	Milieuozonering centrumring
Periode: 2007-2013	Periode: 2007 - 2015

Effecten

- In 2015 een gemiddelde verlaging van de NO₂-concentratie met 0,1 tot 0,3 µg/m³ NO₂, afhankelijk van de vrachtwagenintensiteiten en de omgevingsfactoren op de wegvakken. Een zal in het gebied waar de milieuzone vracht geldt en op de aan- en afvoerroutes sprake zijn van voorbeeld van een weg met 0,3 µg/m³ NO₂ is de Amsterdamsestraatweg. Daarnaast zullen de emissies van fijn stof significant afnemen;
De milieuzone geeft restricties voor bepaalde categorieën vrachtwagens. Vrachtauto's die niet voldoen aan de Euro IV-toelatingseis mogen niet zonder ontheffing de milieuzone in. M.i.v. 1 juli 2013 heeft deze aanscherping plaatsgevonden. Dit heeft aanzienlijke effecten op die wegen waar veel vrachtverkeer rijdt. Het effect van deze maatregel is meegenomen in de modellering.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL planning

- Geen.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Geen.

Effect op luchtkwaliteit

- Het effect van de milieuzone in 2015: 0,1 tot 0,3 µg/m³ NO₂ minder op risicovolle wegvakken. Een voorbeeld van een weg waar een reductie van 0,3 µg/m³ NO₂ wordt verwacht is de Amsterdamsestraatweg.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- De milieuzone voor vrachtverkeer is per 1 juli 2007 in het centrumgebied en het gebied rond de Jaarbeurs in werking getreden. Voor dieselmotoren is alleen het type Euro IV en schoner toegestaan.
- Handhaving door middel van scanwagen is gestart in 2011. Sinds deze start voldoet gemiddeld 93% van de vrachtauto's in de milieuzone aan de regels.

Conclusie

De milieuzone ligt op schema en is reeds ingesteld. Uit een landelijke effectstudie blijkt dat de milieuzone tot dan toe weinig effect had op de emissie maar in 2015 wel degelijk een bijdrage levert. Na aanscherping van de milieuozonering medio 2013 neemt de emissie van het vrachtverkeer verder af.

P+R

Aanleggen nieuwe transferia en verbetering inzet transferia (21000)	
NSL-maatregel	Maatregel Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013-2015)
Aanleggen nieuwe transferia en verbetering inzet transferia	P+R:
- Ontwikkeling meer P+R-lokaties (o.a. Papendorp, Leidsche Rijn Centrum en Hooggelegen)	- Papendorp: gerealiseerd
- Aanvullende maatregelen om bezoek transferia te maximaliseren	- Uithof: gerealiseerd
Invloedgebied: invalswegen	- Stadspoort Hooggelegen fase 1 (1000 p): vervallen
Effect maatregel: 2007-2015	- Stadspoort Leidsche Rijn (2000 p): niet voor 2015
	- P+R marketing: doorlopend

Effecten

Er is een positief effect op de luchtkwaliteit te verwachten op de invalswegen van de stad. De omvang hiervan is op dit moment niet te ramen. Derhalve is er geen effect meegenomen in de modellering.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

- In 2011 is gestart met de bouw van de P+R op de Uithof. De oplevering heeft plaatsgevonden in 2013;
- De bouw van P+R Hooggelegen fase 1 staat ter discussie en is niet voor 2015 gereed;
- De bouw van een gebouwde P+R Leidsche Rijn Centrum is niet voor 2015 gereed en is vervangen door een tijdelijke maatregel in de vorm van 54 tijdelijke parkeerplaatsen, die in 2013 gerealiseerd zijn; i.v.m. de vertraging van de bouw Leidsche Rijn Centrum volstaat deze parkeergelegenheid;

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- De realisatie van P+R Hooggelegen fase 1 staat ter discussie.
- In 2013 is de bouw van de P+R op de Uithof afgerond.
- De P+R Leidsche Rijn Centrum wordt niet voor 2015 gerealiseerd en zal daarom worden vervangen door een tijdelijke maatregel in de vorm van 54 parkeerplaatsen bij station Leidsche Rijn en een capaciteitsuitbreiding van de P+R's Vleuten en Terwijde;

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- Met de transferia wordt beoogd om verkeer af te vangen dat anders naar het centrum zou gaan. Dit leidt tot minder verkeer op de invalswegen en dus tot minder emissies;
- Omdat de FES-middelen voor P+R Hooggelegen niet en voor P+R Leidsche Rijn gedeeltelijk besteed worden, zijn de gereserveerde FES-middelen geherprogrammeerd in het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht;
- De tijdelijke P+R Papendorp is gerealiseerd.

**Conclusie**

P+R Uithof is in 2013 opgeleverd. P+R Hooggelegen wordt niet gerealiseerd voor 2015 en daarom is een deel van de gereserveerde middelen hergeprogrammeerd. P+R Leidsche Rijn Centrum wordt niet gerealiseerd voor 2015, en zal vervangen worden door een tijdelijke maatregel in de vorm van 54 tijdelijke parkeerplaatsen, die in 2013 gerealiseerd zijn.

Pakket bedrijfspersonenauto's

Het pakket bedrijfspersonenauto's was niet opgenomen in het NSL, maar is een nieuwe maatregel uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015) en bestaat uit twee onderdelen:

- Stimuleringsregeling schone bedrijfsauto's (Euro 6);
- Stimuleringsregeling schone bedrijfsauto's (elektrisch).

Effecten

Met subsidies worden Utrechtse ondernemers die veel autokilometers in de stad maken gestimuleerd hun vervuilende personenauto's (t/m Euro 3 diesel en Euro 0 benzine) te vervangen voor een Euro 6 voertuig of schoner, die aanzienlijk schoner zijn en aanzienlijk minder roet uitstoten. De concentraties NO₂ nemen op alle drukke wegen met een NO₂-concentratie boven de 38 µg/m³ af met circa 1 µg/m³ door het vernieuwde maatregelenpakket. Door de invoering van de milieuzone nemen de roetemissies (EC) van licht verkeer (personen- en bestelvoertuigen) in het centrum af met circa dertig procent.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

Niet van toepassing.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Niet van toepassing. Betreft een nieuwe maatregel uit Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015), deze is middels een melding aan de minister opgenomen in het NSL.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- De stimuleringsregelingen zijn in november 2013 opengesteld.
- Tot en met september 2014 is € 96.000 aan subsidies aangevraagd en € 96.000 toegekend. Hiervoor zijn ca. 27 auto's vervangen.

Conclusie

Maatregel gericht op aanpakken van de bron door vermindering van de uitstoot.

Pakket taxi's

Het pakket taxi's was niet opgenomen in het NSL, maar is een nieuwe maatregel uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015) en bestaat uit drie onderdelen:

- Stimuleringsregeling schone taxi's (Euro 6);
- Stimuleringsregeling schone taxi's (elektrisch);
- Gebruik busbaan alleen door schone taxi's (Euro 6).

Effecten

Met subsidies worden Utrechtse taxi-ondernemers die veel autokilometers in de stad maken gestimuleerd hun vervuilende personenvoertuigen (t/m Euro 3 diesel en Euro 0 benzine) te vervangen voor een Euro 6 voertuig of schoner, dat aanzienlijk schoner is en aanzienlijk minder roet uitstoot. De concentraties NO₂ nemen op alle drukke wegen met een NO₂-concentratie boven de 38 µg/m³ af met circa 1 µg/m³ door het vernieuwde maatregelenpakket. Door de invoering van de milieuzone nemen de roetemissies (EC) van licht verkeer (personen- en bestelvoertuigen) in het centrum af met circa dertig procent.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

Niet van toepassing.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Niet van toepassing. Betreft een nieuwe maatregel uit Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015), deze is middels een melding aan de minister opgenomen in het NSL.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- De stimuleringsregelingen zijn in november 2013 opengesteld.
- Over het gebruik van de busbaan door Euro 6 of schonere taxi's zal worden overlegd met de taxibranche over de periode voor invoering.
- Tot en met september 2014 is € 20.000 aan subsidies aangevraagd en € 20.000 toegekend.

Conclusie

Maatregel gericht op aanpakken van de bron door vermindering van de uitstoot.

Pakket personenauto's

Het pakket personenauto's was niet opgenomen in het NSL, maar is een nieuwe maatregel uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015) en bestaat uit vier onderdelen:

- Milieuzone personenauto's;
- Compensatieregeling voor inwoners milieuzone-gebied;
- Sloopregeling + Stimuleringsregeling Euro 4 diesel/Euro 3 benzine;
- Stop uitgifte nieuwe parkeervergunningen voor sterk vervuilende auto's die niet aan de milieuzone-toelatingseisen voldoen, die worden aangevraagd door inwoners woonachtig in parkeerzones die geheel binnen de toekomstige milieuzone liggen.

Effecten

Met subsidies worden Utrechtse inwoners gestimuleerd hun vervuilende personenvoertuigen (t/m Euro 3 diesel en Euro 0 benzine) te laten slopen en indien gewenst te vervangen door een schoner exemplaar (Euro 3 benzine of Euro 6 diesel), dat aanzienlijk schoner is en aanzienlijk minder roet uitstoot. Tevens worden met ingang van 2015 in het milieuzonegebied alle personenvoertuigen rijdend op diesel met een Datum Eerste Toelating (DET) van vóór 1 januari 2001 uit de binnenstad geweerd. De concentraties NO₂ nemen op alle drukke wegen met een NO₂-concentratie boven de 38 µg/m³ af met circa 1 µg/m³ door het vernieuwde maatregelenpakket. Door de invoering van de milieuzone nemen de rotemissies (EC) van licht verkeer (personen- en bestelvoertuigen) in het centrum af met circa dertig procent.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

Niet van toepassing.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Niet van toepassing. Betreft een nieuwe maatregel uit Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015), deze is middels een melding aan de minister opgenomen in het NSL.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- De milieuzone voor personenauto's wordt op 1 januari 2015 ingevoerd, geweerd worden voertuigen met een DET ouder dan 1 januari 2001, rijdend op diesel;
- De sloop-, stimulerings- en compensatieregelingen zijn in november 2013 opengesteld;
- Tot en met september 2014 is € 3,7 miljoen aan subsidies aangevraagd en € 2,8 miljoen verleend en € 1,3 miljoen vastgesteld. Hiervoor worden ca. 2.100 auto's gesloopt.
- Met ingang van 2014 zullen voor dieselloertuigen met een DET van vóór 2001 geen nieuwe parkeervergunningen worden verstrekt, indien de eigenaar woonachtig is in een parkeerrayon dat geheel in het toekomstige milieuzonegebied valt. Dit is eind 2013 in de Parkeerverordening geregeld.

Conclusie

Maatregel gericht op aanpakken van de bron door vermindering van de uitstoot.

Pakket bestelauto's

Het pakket bestelauto's was niet opgenomen in het NSL, maar is een nieuwe maatregel uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015) en bestaat uit vier onderdelen:

- Milieuzone bestelauto's;
- Compensatieregeling;
- Stimuleringsregeling Euro 6 groot bestelverkeer;
- Stimuleringsregeling elektrisch klein bestelverkeer.

Effecten

Met subsidies worden Utrechtse inwoners en ondernemers gestimuleerd hun vervuilende bestelvoertuigen (t/m Euro 3 diesel en Euro 0 benzine) te laten slopen en indien gewenst te vervangen door een schoner exemplaar, dat schoner is en minder roet uitstoot. Tevens worden met ingang van 2015 in het milieuzonegebied alle bestelvoertuigen rijdend op diesel met een DET van vóór 1 januari 2001 uit de binnenstad geweerd. De concentraties NO₂ nemen op alle drukke wegen met een NO₂-concentratie boven de 38 µg/m³ af met circa 1 µg/m³ door het vernieuwde maatregelenpakket. Door de invoering van de milieuzone nemen de rotemissies (EC) van licht verkeer (personen- en bestelvoertuigen) in het centrum af met circa dertig procent.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

Niet van toepassing.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Niet van toepassing. Betreft een nieuwe maatregel uit Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015), deze is middels een melding aan de minister opgenomen in het NSL.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- De milieuzone voor bestelauto's wordt op 1 januari 2015 ingevoerd, geweerd worden bestelauto's met een DET ouder dan 1 januari 2001, rijdend op diesel;
- De stimulerings- en compensatieregelingen zijn in november 2013 opengesteld.
- Tot en met september is € 124.000 aan subsidies aangevraagd en € 87.000 toegekend. Hiervoor zijn ca. 103 auto's vervangen.

Conclusie

Maatregel gericht op aanpakken van de bron door vermindering van de uitstoot.

Goederenvervoer

Extra maatregelen inzake het goederenverkeer zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015), bestaande uit drie onderdelen:

- Stimuleringsregeling schoon middelzwaar vrachtverkeer (Euro VI);
- Extra stimulering Euro VI door het verlenen van tijdelijke ontheffingen;
- Optimaliseren bouwlogistiek.

Effecten

Uit onderzoek is gebleken dat de praktijkemissies van Euro VI vrachtmotoren aanzienlijk schoner zijn dan de vorige generatie Euro V motoren. Daarom worden bedrijven gestimuleerd deze generatie motoren aan te schaffen en kunnen ondernemers die niet aan de toelatingseisen voldoen van de milieuzone vracht (Euro 3 diesel wordt geweerd) een jaarontheffing krijgen indien ze kunnen aantonen in 2014 een Euro VI in gebruik te nemen. Tevens wordt gewerkt aan optimalisatie van de bouwlogistiek om te komen tot reductie van de uitstoot bij toelevering en werkzaamheden.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

Niet van toepassing.

Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Niet van toepassing. Betreft een nieuwe maatregel uit Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015), deze is middels een melding aan de minister opgenomen in het NSL.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- De stimuleringsregeling Euro VI is in november 2013 opengesteld;
- De subsidie kon tot 1 januari worden verstrekt, er is geen gebruik van gemaakt.
- De extra stimulering met een tijdelijke jaarontheffing is in werking getreden, er is tot en met oktober 2014 geen gebruik van gemaakt
- Het optimaliseren van de bouwlogistiek is meegenomen in het Actieplan Goederenvervoer (zie bijlage 6, paragraaf 6.3 Optimaliseren Goederenvervoer).

Conclusie

Maatregel gericht op aanpakken van de bron door vermindering van de uitstoot.

Mobiliteits- en verkeersmanagement/pakket Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

De maatregel Mobiliteits- en verkeersmanagement/pakket Dynamisch verkeersmanagement (DVM) was niet opgenomen in het NSL, maar is een nieuwe maatregel uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht (2013–2015) en bestaat uit twee onderdelen:

- Convenant U15/Rij2op5 (onderdeel Beter Benutten);
- Slimme routes/slimme regelingen (dosereren aan de rand van de stad).

Effecten

Convenant U15/Rij2op5 (onderdeel Beter Benutten)

Slimme routes/slimme regelingen (dosereren aan de rand van de stad)

Op dit moment wordt de nota Slimme Routes Slim Regelen gemaakt, deze zal in 2015 aan de raad worden aangeboden.

Hierin wordt het gehele verkeer- en vervoerssysteem in samenhang beschouwd en worden keuzes gemaakt voor de plaats en inpassing van de verschillende verkeerssoorten in de stad. Leefbaarheid en milieu zijn belangrijke uitgangspunten voor de inrichting van het verkeer- en vervoerssysteem. Vooruitlopend worden geen specifieke doseringsmaatregelen toegepast, met uitzondering van de reeds besloten “knijp” (dosering) Monicabrug.

Deze maatregelen worden in de nota Slimme Routes Slim Regelen opgenomen in de (dynamisch) verkeersmanagementparagraaf. De onderzochte korte termijn lokale maatregelen hebben niet voldoende effect en zijn zeer complex. De eventuele (dosering-)maatregelen aan de rand van de stad die voortvloeien uit de nota Slimme Routes Slim Regelen worden vanwege de samenhang in het verkeerssysteem in regionaal verband verder uitgewerkt.

Vertraging/versnelling ten opzichte van NSL-planning

Niet van toepassing.


Inhoudelijke wijziging van de maatregel

- Niet van toepassing. Betreft een nieuwe maatregel uit Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht, nog niet opgenomen in het NSL.

Opmerkingen ten aanzien van de voortgang:

- Het Convenant U15/Rij2op5 wordt opgepakt in het kader van het Actieplan Schoon Vervoer en wordt in 2014 uitgevoerd.
- Op dit moment wordt de nota Slimme Routes Slim Regelen gemaakt, deze zal in 2015 aan de raad worden aangeboden.

Conclusie



Maatregel gericht op vermindering van de uitstoot door het kiezen van een andere vervoerswijze en door lagere stagnatie in de stad.



Bijlage 4 NSL-melding Ministerie I&M, reactie Ministerie I&M

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw M. Schultz van Haegen–Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

c.c. mevrouw W. Mansveld, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Behandeld door	E.J.L. van der Waard	Datum	4 februari 2014
Doorkiesnummer	030 – 286 4760	Ons kenmerk	14.001725
E-mail	e.van.der.waard@utrecht.nl	Onderwerp	melding wijziging luchtkwaliteitmaatregelen gemeente Utrecht
Bijlage(n)	2		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In 2009 hebben we op grond van de Wet milieukwaliteit inzake luchtkwaliteit bestuurlijke afspraken gemaakt over het Utrechtse maatregelenpakket luchtkwaliteit die vervolgens zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In het NSL heeft de gemeente Utrecht zich verplicht tot de uitvoering van een aantal luchtkwaliteitmaatregelen. Het stadsbestuur van Utrecht heeft zich de laatste jaren ingezet voor de uitvoering van dit afgesproken NSL-maatregelenpakket.

Wanneer de achtergrondconcentraties (omgevingsfactoren) zich hadden ontwikkeld als werd aangenomen in de prognose in 2009, dan zouden de luchtkwaliteitskelpunten in de gemeente Utrecht in 2015 zijn opgelost. In de afgelopen jaren is echter gebleken dat de trendmatige verbetering van achtergrondconcentraties en emissiefactoren zich langzamer ontwikkelt dan verwacht. Het oorspronkelijke NSL maatregelenpakket lijkt onvoldoende om in Utrecht overal aan de grenswaarde voor NO₂ te gaan voldoen op 1 januari 2015. Mede om deze reden is de gemeente Utrecht op zoek gegaan naar aanvullende maatregelen luchtkwaliteit. In oktober 2013 heeft de raad zich uitgesproken over een vernieuwd pakket luchtkwaliteitsmaatregelen. In deze brief melden wij u de wijzigingen in het Utrechtse maatregelenpakket luchtkwaliteit zoals dat is opgenomen in het NSL, op basis van de Wet milieubeheer hoofdstuk 5 artikel 12, lid 12.

In 2010 heeft het Utrechtse college zich, in het collegeprogramma 2010–2014, uitgesproken om meer te willen doen dan het sec voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Enerzijds omdat de Europese grenswaarden geen afdoende garantie vormen voor de gezondheid van de inwoners van de stad, anderzijds omdat het noodzakelijk is om een buffer op te bouwen bij het tegenvallen van de ontwikkeling van de achtergrondconcentraties.

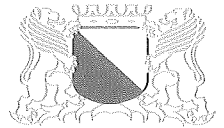
Uitgebreid onderzoek heeft geresulteerd in een door de gemeenteraad vastgesteld vernieuwd maatregelenpakket: Gezonde lucht voor Utrecht; uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2013–2015 (bijlage 1).

Voor dit onderzoek is een aantal criteria gehanteerd:

- De maatregelen moeten, naast de reductie op NO₂, ook bijdragen aan een afname van PM₁₀ en met name de ultrafijne stofdeeltjes (waaronder roet, omdat roet een groot effect heeft op de gezondheid);
- De maatregelen moeten (kosten)effectief zijn;
- De maatregelen moeten uitvoerbaar zijn vóór 2015.

De aanvullende luchtkwaliteitmaatregelen die staan opgenomen in Gezonde lucht voor Utrecht zijn:

No.	Maatregel
Personenverkeer	
1	Pakket bedrijfsauto's: stimuleringsregeling Euro 6 diesel en elektrisch
2	Pakket taxi's: stimuleringsregeling Euro 6 diesel en elektrisch
3	Pakket personenauto's <ul style="list-style-type: none"> - Milieuzone personenauto's (solitair inclusief compensatiesubsidie); - Sloopregeling + stimuleringsregeling Euro 6 diesel/Euro 3 benzine; - Geen nieuwe parkeervergunning voor vervuilende voertuigen.
4	Pakket verschonen gemeentelijk wagenpark
5	Actieplan Schoon Vervoer
Bestelverkeer	
6	Pakket bestelverkeer: <ul style="list-style-type: none"> - Milieuzone bestelvoertuigen (inclusief compensatieregeling); - Stimuleren bestel Euro 6 groot; - Stimuleren elektrisch klein; - Geen nieuwe parkeervergunning voor vervuilende voertuigen.
Goederenvervoer	
7	Stimuleren schoon vrachtverkeer (Euro VI) (inclusief tijdelijke ontheffingsmogelijkheid milieuzone)
8	Actieplan Goederenvervoer Utrecht
9	Optimaliseren bouwlogistiek
Bussen	
10	Schone bussen (60% Euro VI, 40% EEV)
Mobiliteits- en verkeersmanagement	
11	Convenant U15/Rij2op5 (onderdeel Beter Benutten)
12a	Slimme routes/slimme regelingen (doseren aan de rand van de stad)
12b	Pakket Dynamisch Verkeersmanagement (DVM): <ul style="list-style-type: none"> - Ontmoedigen doorgaand verkeer Daalsetunnel richting Amsterdamsestraatweg; - Snelheidsverlaging Kardinaal De Jongweg.



Omdat een aantal maatregelen dat in het NSL staat opgenomen niet tot uitvoering wordt gebracht, dient dit aanvullende maatregelenpakket tevens ter vervanging van deze maatregelen. Nieuwe inzichten maken dat het wenselijk is een aantal maatregelen anders in te vullen, bijvoorbeeld omdat de maatregel niet past in het door de raad vastgestelde 'Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB)'. Ook blijkt dat een aantal maatregelen, mede ten gevolge van de economische recessie, niet realiseerbaar is vóór 2015. Hierdoor vallen gereserveerde budgetten vrij, die worden ingezet voor de financiering van de effectievere aanvullende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

In onderstaande tabel worden de wijzigingen op het huidige Utrechtse NSL-pakket luchtkwaliteit-maatregelen en de vervanging weergegeven.

NSL	ALU 2009	Vervanging
Aanleggen nieuwe transferia en verbetering inzet transferia		
Ontwikkeling meer P+R-locaties (o.a. Papendorp, Leidsche Rijn Centrum en Hooggelegen).	P+R: Papendorp: gerealiseerd; De Uithof (600 p); <u>Stadspoort Hooggelegen</u> fase 1 (1000 p); <u>Stadspoort Leidsche Rijn</u> (2000 p).	P&R Hooggelegen wordt vervangen door P&R de Uithof. P&R Stadspoort Leidsche Rijn wordt vervangen door een tijdelijke P+R-voorziening bij station Leidsche Rijn centrum (60 plekken), en capaciteitsuitbreiding van de P+R's Vleuten en Terwijde
Selectief verbeteren doorstroming Utrecht		
Groene golf gedeelte binnenstedelijke verdeelring, wegnummers- en informatiesysteem, invoeren sectorenmodel met diverse knips in de binnenstad (Catharijnesingel, Paardenveld); tijdelijk linksafverbod Martin Luther Kinglaan-Pijperlaan.	Auto: Korte termijn maatregelen doorstroming: - <u>Tijdelijk linksafverbod Kinglaan - Pijperlaan.</u> Groene golf delen verdeelring: - <u>Brailledreef, tussen Salvador Allendeplein en Zamenhofdreef;</u> - <u>Socrateslaan - 't Goylaan.</u>	Het tijdelijke linksafverbod Kinglaan-Pijperlaan wordt vervangen door de effecten van het aanvullende maatregelenpakket. De groene golf Brailledreef, tussen Salvador Allendeplein en Zamenhofdreef zal worden vervangen door het aanvullende maatregelenpakket. De geplande groene golf Socrateslaan- 't Goylaan is niet noodzakelijk omdat die maatregel gekoppeld was aan de verbreding naar 2x2 rijbanen. Nadere besluitvorming heeft ertoe geleid dat deze verbreding niet wenselijk is, waardoor vervanging door middel van een andere luchtmaatregel niet nodig is (artikel 5.12 lid 9 2e deel).
Opwaardering NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen). Afslagverbod	<u>Doorstroming en opwaardering NRU.</u> <u>Afslagverbod Moldaudreef/</u>	De opwaardering van de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht) met ongelijkvloerse kruisingen is niet haalbaar gebleken voor 2015. Onderzocht wordt of tijdelijke luchtkwaliteitsmaatregelen om te voldoen aan de grenswaarden noodzakelijk zijn

NSL	ALU 2009	Vervanging
Moldaudreef/ Zambesidreef	<u>Zambesidreef.</u>	en in hoeverre volledige afslagverboden Moldau- en Zambesidreef nodig zijn.
Westpleintunnel en Stadsbaantunnel		
Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling Westpleintunnel en Stadsbaantunnel.	Luchtmaatregelen <u>Westpleintunnel</u>	Luchtmaatregelen in de Westpleintunnel zullen in het kader van het NSL niet nodig zijn, omdat de tunnel niet voor 2015 zal zijn gerealiseerd en er daarom ook geen sprake is van een voorzien luchtkwaliteitknelpunt in 2015 bij de tunnelmond. Vervanging van deze maatregel is op grond van artikel 5.12 lid 9 2e deel, niet noodzakelijk.

Voor het totale vernieuwde pakket luchtkwaliteitmaatregelen (met bijbehorende planning en effecten) verwijzen we u naar het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht.

Uit de landelijke Monitoringsrapportage 2013, met het NSL pakket zonder aanvullende maatregelen, bleek nog dat in Utrecht langs acht wegen voor het jaar 2015 een overschrijding van de NO₂-norm is berekend en langs circa twintig wegen sprake is van bijna-overschrijdingen.

In de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013 (bijlage 2) zijn de effecten berekend van het vernieuwde pakket luchtkwaliteitmaatregelen uit Gezonde Lucht voor Utrecht, waarbij ook rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten uit het nieuwe verkeersmodel VRU 3.1u. Hieruit blijkt dat de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit teweeg brengen, vooral in de binnenstad. Er vindt een NO₂- en roetreductie (elementair koolstof = EC) plaats als gevolg van de invoering van de pakketten personen- en bestelvoertuigen, omdat sterk vervuilende voertuigen uit de binnenstad worden geweerd. Er resteren na uitvoering van het totale vervangende pakket een drietal berekende NO₂-overschrijdingen in 2015 en negen wegen met bijna-overschrijdingen ($38 \mu\text{g}/\text{m}^3 > x < 40,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$). In de loop van 2014, zodra inzicht is verkregen in de geactualiseerde luchtkwaliteitsconcentraties op basis van de landelijke achtergrondconcentraties die in maart 2014 openbaar worden, zullen eventuele aanvullende maatregelen worden gezocht.

Voor nadere informatie en onderbouwing verwijzen wij u naar de bijlagen.

We hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en gaan er vanuit hiermee te voldoen aan de meldingsplicht zoals opgenomen in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5 artikel 12, lid 12.

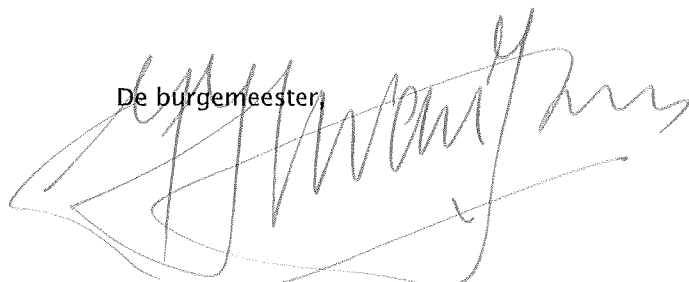
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,



De burgemeester



A1. Meldingsformulier (1 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK, Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030 286 4760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit: brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

	Opmerkingen/toelichting	
Maatregel	Maatregelnummer	21000
	Naam/omschrijving	Aanleggen nieuwe transferia (Hooggelegen, Leidsche Rijn Centrum en De Uithof en verbeteren gebruik transferia. Aanvullende maatregelen om bezoekers transferia te maximaliseren. Tijdelijk P+R Papendorp wordt opgeheven als Hooggelegen is gerealiseerd.
	Type maatregel	Parkeren
	Detailering maatregel	Zie NSL en ALU 2009
	Soort effect	Parkeren aan de rand van de stad stimuleren en daarmee verkeersreductie verder de stad in.
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit ALU 2009 / raadsbesluit Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	December 2009 / 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	Vóór 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Intensiteit, verkeerssamenstelling, doorstroming, emissie (elders in de stad)
	Fasering van het effect	Uitvoering (en effect) vóór 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	ALU 2009 / Gezonde Lucht voor Utrecht
	Opmerkingen/toelichting	Maatregel deels vervangen, zie onder.

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	21000
-----------	-----------------	-------

	Naam/omschrijving	<p>Vervangen: P&R Hooggelegen wordt vervangen door P&R De Uithof.</p> <p>Vervangen: P&R Stadspoort Leidsche Rijn wordt vervangen door een tijdelijke P+R-voorziening bij station Leidsche Rijn centrum (60 plekken), en capaciteitsuitbreiding van de P+R's Vleuten en Terwijde.</p> <p>Zie voor een compleet overzicht van gewijzigde, vervallen en vervangen maatregelen bijlage 1 (mutatietabel).</p>
--	-------------------	--

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ja, ga verder met onderdeel 6</p> <p>Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.</p> <p>De effecten van de transferia op de verlaging van de verkeersintensiteiten stadinwaarts zijn/worden niet meegenomen in de verkeersmodellen. Als zodanig hoeft er dus ook geen kwantitatieve onderbouwing plaats te vinden van een gewijzigde of vervangende maatregel.</p>
---	---

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1		
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie			
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie			
2		...			
...					

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	...
2	...

A1. Meldingsformulier (2 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK, Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030 286 4760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit: brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	22004
	Naam/omschrijving	Selectief verbeteren doorstroming Utrecht: Groene golf gedeelte binnenstedelijke verdeelring, wegnummers- en informatiesysteem, invoeren sectorenmodel met diverse knips in de binnenstad (Catharijnesingel, Paardenveld), tijdelijk linksafverbod Maarten Luther Kinglaan-Pijperlaan, afslagverbod Moldaudreef/Zambesidreef, Opwaardering NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen), Onderzoek naar mogelijkheden toepassing LARGAS.
	Type maatregel	Hardware wegen
	Detailering maatregel	Zie NSL en ALU 2009
	Soort effect	Oplossen knelpunten door verbeteren doorstroming en aanpassing verkeersstromen.
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit ALU 2009 / raadsbesluit Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	December 2009 / 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	Vóór 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Intensiteit, doorstroming, wegkenmerken, emissie
	Fasering van het effect	Uitvoering (en effect) vóór 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	ALU 2009 / Gezonde Lucht voor Utrecht
	Opmerkingen/toelichting	Maatregel deels vervallen, deels vervangen, zie onder.

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	16081
	Naam/omschrijving	<p>Vervangen: Het tijdelijke linksafverbod Kinglaan-Pijperlaan wordt vervangen door de effecten van het aanvullende maatregelenpakket (<u>zie de formulieren 4, 5, 6 en 7</u>).</p> <p>Vervangen: De groene golf Brilledreef, tussen Salvador Allendeplein en Zamenhofdreef zal worden vervangen door het aanvullende maatregelenpakket (<u>zie de formulieren 4, 5, 6 en 7</u>).</p> <p>Vervallen: De geplande groene golf Socrateslaan- 't Goylaan is niet noodzakelijk omdat die maatregel gekoppeld was aan de verbreding naar 2x2 rijbanen. Nadere besluitvorming heeft ertoe geleid dat deze verbreding niet wenselijk is, waardoor ook een bijbehorende luchtmaatregel niet nodig is, vervanging door middel van een andere luchtmaatregel hoeft, gelet op artikel 5.12 lid 9 2e deel, niet plaats te vinden.</p> <p>Gewijzigd: Onderzocht wordt of tijdelijke luchtkwaliteitmaatregelen om te voldoen aan de grenswaarden noodzakelijk zijn en in hoeverre volledige afslagverboden Moldau- en Zambesidreef nodig zijn. Uit windtunnelonderzoek is gebleken dat langs de NRU voldaan wordt aan de grenswaarden.</p> <p>Zie voor een compleet overzicht van gewijzigde, vervallen en vervangen maatregelen de meldingsformulieren 4, 5, 6 en 7, en bijlage 1 (mutatietabel).</p>

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Ja, ga verder met onderdeel 6</p>
<input type="checkbox"/>	<p>Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.</p>

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1		Alle maatregelen uit het uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht (2013-2015) zijn doorgerekend. De resultaten zijn opgenomen in de gemeentelijke monitoringsrapportage. Deze rapportage is bijgevoegd.
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	CAR II en windtunnelonderzoek NRU

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie			
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie			
2		...			
...					

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	...
2	...
...	

A1. Meldingsformulier (3 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK, Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030 286 4760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit: brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	16085
	Naam/omschrijving	Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling Westpleintunnel
	Type maatregel	Resultaatafspraak: tunnelmonden
	Detailering maatregel	Zie NSL en ALU 2009
	Soort effect	Emissiereductie
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit ALU 2009 / raadsbesluit Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	December 2009 / 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	Vóór 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Emissie
	Fasering van het effect	ALU 2009: uitvoering (en effect) vóór 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	ALU 2009 / Gezonde Lucht voor Utrecht
Opmerkingen/toelichting	Maatregel vervalt, zie onder	

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	16085
	Naam/omschrijving	Vervallen: Luchtmaatregelen in de Westpleintunnel zullen in het kader van het NSL niet nodig zijn, omdat de tunnel niet voor 2015 zal zijn gerealiseerd en er daarom ook geen sprake is van een voorzien luchtkwaliteitknelpunt in 2015 bij de tunnelmond. Vervanging van deze maatregel is op grond van artikel 5.12 lid 9 2e deel, niet noodzakelijk. Zie voor een compleet overzicht van gewijzigde, vervallen en vervangen maatregelen bijlage 1 (mutatietabel).

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 6
<input type="checkbox"/>	Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1		Zie de gemeentelijke monitoringsrapportage en excel-rekenbestand.
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	CAR II, versie 12.0

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie			
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie			
2		...			
...					

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	...
2	...
...	

A1. Meldingsformulier (4 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030-2864760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit, brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma 2013-2015, Gezonde lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	22007
	Naam/omschrijving	Pakket Personenauto's
	Type maatregel	Verschoning wagenpark
	Detailering maatregel	- Milieuzone personenauto's - Compensatieregeling voor inwoners milieuzonegebied - Sloopregeling en stimuleringsregeling Euro 4d/Euro3b - Stop uitgifte parkeervergunningen voor sterk vervuilende auto's
	Soort effect	Emissiereductie
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit inzake Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	d.d. 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	Milieuzone: 1 januari 2015 Stimuleringsregelingen: november 2013 – juni 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Verlaging emissie
	Fasering van het effect	Uitvoering (en effect) vanaf 31 oktober 2013 tot 1 januari 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
	Opmerkingen/toelichting	

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Project	Projectnummer	
	Naam/omschrijving	
Maatregel	Maatregelnummer	Concretisering/uitwerking van maatregelen 16090, 16091, 16092, 16093, 16094, 16096 en 22004
	Naam/omschrijving	

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 6
<input type="checkbox"/>	Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1	Gehele stad	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht is optelsom van nieuwe maatregelen, gewijzigde maatregelen en vervallen maatregelen.
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	CARII, versie 12.0

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
2		...			
...					

Zie bijgevoegde Excel-rekenbestand, waarin e.e.a. voor het jaar 2015 is doorgerekend.

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	Er resulteren nog drie overschrijdingen, waarvan 2 langs de Catharijnesingel worden veroorzaakt door de bussen. Deze knelpunten zullen uiterlijk na de ingebruikname van de HOV-tram naar de De Uithof zijn opgelost. Langs de Graadt van Roggenweg is er nog een voorzien knelpunt. Daarvan wordt onderzocht hoe dit kan worden opgelost.
2	...
...	

A1. Meldingsformulier (5 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030-2864760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit, brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma 2013-2015, Gezonde lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	22005
	Naam/omschrijving	Pakket Bedrijfsauto's
	Type maatregel	Verschoning wagenpark
	Detailering maatregel	- Stimuleringsregeling schone bedrijfsauto's (Euro 6) - Stimuleringsregeling schone bedrijfsauto's (elektrisch)
	Soort effect	Emissiereductie
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit inzake Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	d.d. 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	November 2013 – juni 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Verlaging emissie
	Fasering van het effect	Uitvoering (en effect) vanaf 31 oktober 2013 tot 1 januari 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
	Opmerkingen/toelichting	

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Project	Projectnummer	
	Naam/omschrijving	
Maatregel	Maatregelnummer	Concretisering/uitwerking van maatregelen 16090, 16091, 16092, 16093, 16094, 16096 en 22004
	Naam/omschrijving	

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 6
<input type="checkbox"/>	Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1	Gehele stad	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht is optelsom van nieuwe maatregelen, gewijzigde maatregelen en vervallen maatregelen.
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	CARII, versie 12.0

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
2		...			
...					

Zie bijgevoegde Excel-rekenbestand, waarin e.e.a. voor het jaar 2015 is doorgerekend.

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	Er resulteren nog drie overschrijdingen, waarvan 2 langs de Catharijnesingel worden veroorzaakt door de bussen. Deze knelpunten zullen uiterlijk na de ingebruikname van de HOV-tram naar de De Uithof zijn opgelost. Langs de Graadt van Roggenweg is er nog een voorzien knelpunt. Daarvan wordt onderzocht hoe dit kan worden opgelost.
2	...
...	

A1. Meldingsformulier (6 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030-2864760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit, brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma 2013-2015, Gezonde lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	22006
	Naam/omschrijving	Pakket Taxi's
	Type maatregel	Verschoning wagenpark
	Detailering maatregel	- Stimuleringsregeling schone taxi's (Euro 6) - Stimuleringsregeling schone taxi's (elektrisch) - Busbaan alleen voor schone taxi's (Euro 6 en elektrisch)
	Soort effect	Emissiereductie
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit inzake Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	d.d. 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	Stimuleringsregelingen: november 2013 – juni 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Verlaging emissie
	Fasering van het effect	Uitvoering (en effect) vanaf 31 oktober 2013 tot 1 januari 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
Opmerkingen/toelichting		

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Project	Projectnummer	
	Naam/omschrijving	

Maatregel	Maatregelnummer	Concretisering/uitwerking van maatregelen 16090, 16091, 16092, 16093, 16094, 16096 en 22004
	Naam/omschrijving	

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 6
<input type="checkbox"/>	Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1	Gehele stad	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht is optelsom van nieuwe maatregelen, gewijzigde maatregelen en vervallen maatregelen.
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	CARII, versie 12.0

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
2		...			
...					

Zie bijgevoegde Excel-rekenbestand, waarin e.e.a. voor het jaar 2015 is doorgerekend.

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	Er resulteren nog drie overschrijdingen, waarvan 2 langs de Catharijnesingel worden veroorzaakt door de bussen. Deze knelpunten zullen uiterlijk na de ingebruikname van de HOV-tram naar de De Uithof zijn opgelost. Langs de Graadt van Roggenweg is er nog een voorzien knelpunt. Daarvan wordt onderzocht hoe dit kan worden opgelost.
2	...
...	

A1. Meldingsformulier (7 van 7)

1. Gegevens indiener

Bestuursorgaan of Bestuursorganen	College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht
-----------------------------------	--

Per bestuursorgaan:

Adresgegevens	Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Contactpersoon	Bertien Oude Groote Beverborg
Telefoonnummer	030-2864760
Email	b.beverborg@utrecht.nl
Datum/nummer besluit tot indiening van de melding van college B&W of GS	4 februari 2014, collegebesluit, brief aan Minister met als bijlagen het Uitvoeringsprogramma 2013-2015, Gezonde lucht voor Utrecht en de Gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013.

2. Gegevens gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen

Maatregel	Maatregelnummer	22008
	Naam/omschrijving	Pakket Bestelverkeer
	Type maatregel	Verschoning wagenpark
	Detailering maatregel	- Milieuzone bestelverkeer - Stimuleringsregeling Euro6 groot bestelverkeer - Stimuleringsregeling elektrisch klein bestelverkeer
	Soort effect	Emissiereductie
	Bevoegd gezag	Gemeente Utrecht
	Type toonaangevend besluit	Raadsbesluit inzake Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
	Datum toonaangevend besluit	d.d. 3 en 31 oktober 2013
	Geplande datum realisatie	Milieuzone: 1 januari 2015 Stimuleringsregelingen: november 2013 – juni 2015
	Kenmerk dat effect ondervindt	Verlaging emissie
	Fasering van het effect	Uitvoering (en effect) vanaf 31 oktober 2013 tot 1 januari 2015
	Referentie verantwoordingsdocument	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht
Opmerkingen/toelichting		

3. Is sprake van een vervanging of wijziging van projecten of maatregelen?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 4
<input type="checkbox"/>	Nee, ga verder met onderdeel 5

4. Gegevens te vervangen of te wijzigen projecten en/of maatregelen

Project	Projectnummer	
	Naam/omschrijving	

Maatregel	Maatregelnummer	Concretisering/uitwerking van maatregelen 16090, 16091, 16092, 16093, 16094, 16096 en 22004
	Naam/omschrijving	

5. Zijn concentratieberekeningen uitgevoerd om aannemelijk te maken dat de gewijzigde, vervangende of nieuwe projecten of maatregelen per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het NSL?

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja, ga verder met onderdeel 6
<input type="checkbox"/>	Nee, voeg een (kwalitatieve) onderbouwing bij de melding waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de voorwaarden voor een melding. Onderdelen 6-9 kunnen worden overgeslagen.

6. Beoordelingspunten

		Beschrijving locatie(s)	Motivatie keuze
Beoordelingspunten	1	Gehele stad	Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht is optelsom van nieuwe maatregelen, gewijzigde maatregelen en vervallen maatregelen.
	2		
	...		

7. Rekenmethode

	Beschrijving
Toegepaste rekenmethode(n)	CARII, versie 12.0

8. Berekende concentraties op de beoordelingspunten

Locatie	Jaargemiddelde concentratie		2011	2015	2020
1	PM ₁₀	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
	NO ₂	Ongewijzigde situatie			
		Gewijzigde situatie		X	
2		...			
...					

Zie bijgevoegde Excel-rekenbestand, waarin e.e.a. voor het jaar 2015 is doorgerekend.

9. Toelichting berekende effect op beoordelingspunten

Locatie	
1	Er resulteren nog drie overschrijdingen, waarvan 2 langs de Catharijnesingel worden veroorzaakt door de bussen. Deze knelpunten zullen uiterlijk na de ingebruikname van de HOV-tram naar de De Uithof zijn opgelost. Langs de Graadt van Roggenweg is er nog een voorzien knelpunt. Daarvan wordt onderzocht hoe dit kan worden opgelost.
2	...
...	

BIJLAGE 1 Mutatietabel (NSL-maatregelen naar Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht)

Tabel uit het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht.

Maatregel NSL	Maatregel Gezonde Lucht 2013-2015*	Status	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Luchtkwaliteitsmaatregelen									
Aanscherping parkeerbeleid (t.o.v. situatie 2006)	Aanscherping parkeerbeleid (t.o.v. situatie 2006)								
Parkeertarieven / Versneld invoeren betaald parkeren in grotere zone	Was onderdeel van Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012.	gereed							
Aanleggen nieuwe transferia en verbetering inzet transferia	P+R								
Ontwikkeling meer P+R-lokaties (o.a. Papendorp, Leidsche Rijn Centrum en Hooggelegen)	· Papendorp · Uithof · Stadspoort Hooggelegen fase 1 · Stadspoort Leidsche Rijn (tijdelijke oplossing)	gereed in uitvoering vervalt in uitvoering					2013		
Aanvullende maatregelen om bezoek transferia te maximaliseren	P+R marketing	doorlopend						2013	
Verplaatsing touringcarterminal	Verplaatsen touringcarterminal		2009						
	Was onderdeel van Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012.	gereed	2009						
Openbaar Vervoer									
VOV Overvecht (verbeteren doorstroming)	VOV Overvecht						2013		
Stimuleren fietsgebruik	Fiets								
· Uitvoeren plan van aanpak (kwaliteitsverbetering en doorstromingsmaatregelen) top 5 en top 10 fietsroutes (aanleg hoogwaardige fietsroutes)	· Kwaliteitsverbetering + doorstroming + bewegwijzering top 5 en top 10 fietsroutes: 2012-2015 (compleet pakket) · Fietsparkeren binnenstad · Leenfietsen	doorlopend				2012	2013	2014	2015
· Fietsbrug Noorderpark	· Fietsbrug Noorderpark						2012	2013	2014
* Het uitvoeringsprogramma Gezonde lucht voor Utrecht bevat de luchtmaatregelen uit het ALU 2009 + het aanvullend pakket luchtmaatregelen									

Maatregel NSL	Maatregel Gezonde Lucht 2013-2015*	Status	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Intensiveren mobiliteitsmanagement: Doel is 2000 auto's uit spits uit belangrijke corridors d.m.v.	Mobiliteitsmanagement en gedrag: 2009-2014								
Utrecht Bereikbaarheidspas met ondermeer aanbieden extra openbaar vervoer en alternatieve routes autoverkeer (incl. informatievoorziening) en stimuleren telewerken.	Utrecht Bereikbaarheidspas	doorlopend				2012			
Belonen automobilisten die spits mijden.	Spits mijden	gereed							
Afspraken met individuele bedrijven.	Afspraken bedrijven (zie Utrecht Bereikbaarheidspas)	doorlopend			2011	2012	2013		
Stimuleren carpoolen.	Stimuleren carpoolen							2014	
Stimuleren gedeeld autogebruik en autodelen.	Stimuleren gedeeld autogebruik en autodelen (opgenomen in duurzame mobiliteit: pilot GreenWheels) (via Actieplan Schoon Vervoer)	doorlopend		2010	2011	2012	2013	2014	
Communicatie en gedragscampagne over luchtkwaliteit	Mobiliteitsmanagement en gedrag (De Gebruiker Centraal)								
	Communicatie- en gedrags-beïnvloedingcampagne: De Gebruiker Centraal	doorlopend							2015
Band op spanning op P+R- locaties.	Band op spanning (gekoppeld aan P+R)	afgerond	2009						
Meten luchtkwaliteit.	Meetstations luchtkwaliteit (meetnet gereed)	doorlopend			2011	2012	2013	2014	2015
Onderzoek diverse maatregelen luchtkwaliteit.	Monitoring en Onderzoek diverse luchtmaatregelen	doorlopend			2011	2012	2013	2014	2015-2020
Selectief verbeteren doorstroming Utrecht	Auto								
	Korte termijn maatregelen doorstroming:								
Wegnummers- en informatiesysteem,	· Wegnummer + infosysteem	in uitvoering						2014	
tijdelijk linksafverbod Martin Luther Kinglaan- Pijperlaan,	· Tijdelijk linksafverbod Kinglaan - Pijperlaan	wordt vervangen					2013		
groene golf gedeelte binnenstedelijke verdeelring,	Groene golf delen verdeelring:							2014	
	· Brailledreef, tussen Salvador Allendeplein en Zamenhofdreef	wordt vervangen						2014	
	· Cartesiusweg - Marnixlaan							2014	
	· Socrateslaan - 't Goylaan	vervalt							

Maatregel NSL	Maatregel Gezonde Lucht 2013-2015*	Status	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
invoeren sectorenmodel met diverse knips in de binnenstad (Catharijnesingel, Paardenveld).	Knip/shared space · Knip Paardenveld (Monicabrugvariant) (POS) · Herinrichting Catherijnesingel (POS) (tijdelijke voorziening)	in uitvoering in uitvoering						2014 2014	
Opwaardering NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen).	Doorstroming en opwaardering NRU (eventueel vervangende maatregel)	gestart						2014	Na 2015
Afslagverbod Moldaudreef/Zambesidreef.	Afslagverbod Moldaudreef/ Zambesidreef							2014	
Onderzoek naar mogelijkheden toepassing LARGAS.	Onderzoek LARGAS (ALU 2006)	afgerond							
Optimaliseren goederenvervoer	Goederenvervoer								
Verschonen distributievoertuigen en efficiëntere bevoorrading (afspraken met distributiebedrijven). Bundelen goederenvervoer naar winkelgebieden, leveringen aan consumenten. Verbeteren doorstroming op logistieke routes.	Actieplan Goederenvervoer	doorlopend		2010	2011	2012	2013	2014	
Stimuleren goederenvervoer over water (o.m. bierboot)	Bierboot	afgerond	2009						
Tijdelijk verbod op nachtelijk vrachtverkeer op de Haydnlaan en Lessinglaan	10% vermindering vrachtverkeer Pijper-, Haydn- en Lessinglaan	afgerond		2010	2011	2012			
Milieuzonering vrachtverkeer centrumring	Milieuzonering centrumring								
	Wordt meegenomen in aanvullend pakket.	doorlopend	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Invoeren schonere bussen (maatregel BRU)	Invoeren schonere bussen (maatregel BRU) (2e fase)	in aanbesteding					2013		
Vormgeving tunnelmond en luchtbehandeling Westpleintunnel/Stadsbaantunnel	Luchtmaatregelen Westpleintunnel/ Stadsbaantunnel								
	Westpleintunnel	vervalt							na 2015
	Stadsbaantunnel	in uitvoering						2014	2015
Verschonen eigen wagenpark	Verschonen gemeentelijk wagenpark	doorlopend						2014	
Wagenpark gemeente dient minimaal te voldoen aan de eisen die zijn gesteld in de milieuzone.									

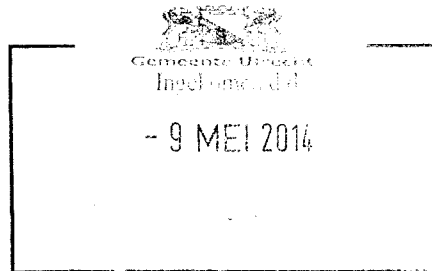
Maatregel NSL	Maatregel Gezonde Lucht 2013-2015*	Status	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Reservemaatregelen Luchtkwaliteit									
Duurzame mobiliteit	Duurzame mobiliteit	doorlopend							
Elektrisch rijden (uitvoeringsplan)	Elektrisch rijden (uitvoeringsplan): via Actieplan Schoon Vervoer				2011	2012	2013	2014	
Pilot elektrische taxi's (Prestige)	Pilot elektrische taxi's (Prestige): via Actieplan Schoon Vervoer				2011	2012	2013	2014	
Autodelen (pilot Greenwheels)	Zie onder mobiliteitsmanagement en gedrag								
Milieuzonering bestelverkeer	Milieuzonering bestelverkeer								
	Wordt meegenomen in aanvullend pakket	doorlopend					2013	2014	
Gedifferentieerde parkeertarieven	Gedifferentieerde parkeertarieven								
	Verworpen op rijksniveau	vervalt							
Aanvullende maatregelen luchtkwaliteit									
	Personenverkeer								
	<u>Pakket bedrijfsauto's</u>	in uitvoering							
	- Stimuleringsregeling schone bedrijfsauto's (Euro 6)						2013	2014	
	- Stimuleringsregeling schone bedrijfsauto's (elektrisch)						2013	2014	
	<u>Pakket taxi's</u>	in uitvoering							
	- Stimuleringsregeling schone taxi's (Euro 6)						2013	2014	
	- Stimuleringsregeling schone taxi's (elektrisch)						2013	2014	
	- Busbaan alleen voor schone taxi's (Euro 6 en elektrisch)								na 2015
	<u>Pakket personenauto's</u>	in uitvoering							
	- Milieuzone personenauto's								2015
	- Compensatieregeling voor inwoners milieuzonegebied						2013	2014	
	- Sloopregeling + Stimuleringsregeling Euro 4d/Euro 3b						2013	2014	
	- Stop uitgifte parkeervergunningen voor sterk						2013	2014	2015

Maatregel NSL	Maatregel Gezonde Lucht 2013-2015*	Status	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	vervuilende auto's								
	<u>Pakket verschonen gemeentelijk wagenpark</u>	in uitvoering							
	- Bestelverkeer klein elektrisch						2013	2014	
	- Bestelverkeer groot Euro 6						2013	2014	
	- Middelzwaar vracht Euro VI						2013	2014	
	<u>Actieplan Schoon Vervoer</u>	doorlopend			2011	2012	2013	2014	
	Bestelverkeer								
	<u>Pakket bestelverkeer</u>	in uitvoering							
	- Milieuzone bestelverkeer							2014	
	- Compensatieregeling						2013	2014	
	- Stimuleringsregeling Euro 6 groot bestelverkeer						2013	2014	
	- Stimuleringsregeling elektrisch klein Bestelverkeer						2013	2014	
	Goederenverkeer								
	- Stimuleringsregeling schoon middelzwaar vrachtverkeer (Euro VI)	in uitvoering					2013	2014	
	- Extra stimulering Euro VI door middel van tijdelijke ontheffing	in uitvoering					2013	2014	
	Actieplan Goederenvervoer Utrecht	doorlopend		2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Optimaliseren bouwlogistiek	doorlopend					2013	2014	2015
	Bussen								
	Schone bussen (60% Euro 6, 40% EEV)						2013		
	Mobiliteits- en verkeersmanagement								
	Convenant U15/Rij2op5 (onderdeel Beter Benutten)	doorlopend				2012	2013	2014	
	Slimme routes/slimme regelingen (doseran aan de rand van de stad)	in uitvoering						2014	
	Pakket Dynamisch verkeersmanagement (DVM)	in uitvoering						2014	



Retouradres Postbus 93144 2509 AC Den Haag

Gemeente Utrecht
mw. B. Oude Groote Beverborg
Postbus 8406
3503 RK Utrecht



Prinses Beatrixlaan 2
2595 AL Den Haag
Postbus 93144
2509 AC Den Haag
T 088-6025580
meldingenNSL@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

mw. A. Sanders
Senior Adviseur
T 06-11388866
Anique.Sanders@rws.nl

Datum 8 mei 2014

Onderwerp instemming en weigering deel van melding NSL

Ons kenmerk
RWS-2014/20905

Uw kenmerk
email d.d. 10 feb 2014

Bijlage(n)

Geachte mevrouw Oude Groote Beverborg,

Beste Beatrix!

Naar aanleiding van uw mailberichten van d.d. 10 februari, 31 maart en 18 april 2014 aan het NSL Meldingenbureau van Infomil, bericht ik u dat ik op grond van artikel 5.12, dertiende lid, van de Wet milieubeheer (Wm) **deels** kan instemmen met de maatregelen die in uw melding zijn opgenomen.

Er zijn in totaal 7 meldingen ingediend.

Dat zijn:

1. Vervangen van een pakket van maatregelen met NSL nummer **21000**;
Toelichting: Het P&R Hooggelegen wordt vervangen door P&R De Uithof. P&R Leidsche Rijn wordt vervangen door een tijdelijke P&R nabij station centrum en een capaciteitsuitbreiding van de P&R Vleuten en Terwijde.

Deze maatregelen stimuleren het parkeren aan de rand van de stad en helpen daarmee aan verkeersreductie in de binnenstad. Dit verbetert de luchtkwaliteit. Het betreft hier een wijziging van een bestaand pakket aan maatregelen.

2. Het wijzigen, vervangen en vervallen van een pakket aan maatregelen met NSL nummer **22004**. NSL 22004 is een verbijzondering/invulling van de algemeen omschreven NSL-maatregel 16081;

Toelichting:

a) Het tijdelijke linksafverbod Kinglaan-Pijperlaan wordt vervangen door de nieuwe maatregelen met de door u gegeven NSL nummers 22007, 22005, 22006 en 22008.

b) De groene golf Brilledreef wordt vervangen door de nieuwe maatregelen met de door u gegeven NSL nummers 22007, 22005, 22006 en 22008.

c) De geplande groene golf op de Socrateslaan vervalt. Deze is niet noodzakelijk omdat de maatregel gekoppeld was aan een verbreding van de rijbanen naar 2x2 die niet door gaat.

d) Een gewijzigde maatregel Opwaardering NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen) en afslagverbod Moldaudreef/Zambesidreef. De opwaardering van de NRU is niet haalbaar gebleken voor 2015 en wordt na 2015 afgerond.

Onderzocht wordt of tijdelijke luchtkwaliteitsmaatregelen om te voldoen aan de grenswaarden noodzakelijk zijn en in hoeverre volledige afslagverboden Moldau- en Zambesidreef nodig zijn.



3. Het vervallen van maatregel 16085;

Toelichting: Maatregel 16085 betreft de vormgeving van de tunnelmond en de luchtbehandeling van de Westpleintunnel. Deze maatregel is een resultaatafspraken. De tunnel zal niet voor 2015 worden gerealiseerd. Het gekoppelde IBM project onder NSL nummer 1312 (Westpleintunnel) heeft vertraging opgelopen. U wilt deze maatregelen laten vervallen.

Ons kenmerk
RWS-2014/20905

4. Toevoegen van een nieuwe NSL-maatregel met een door u gegeven NSL nummer 22007 ter vervanging van de maatregelen die hierboven zijn genoemd onder 2a en 2b;

Toelichting: Maatregel 22007 betreft een pakket aan maatregelen gericht op personenauto's: een milieuzone personenauto's, compensatieregeling voor inwoners milieuzonegebied, sloopregeling en stimuleringsregeling Euro 4d en 3b en een stop op uitgifte parkeervergunningen voor sterk vervuilende auto's.

5. Toevoegen van een nieuwe NSL-maatregel met een door u gegeven NSL nummer 22005 ter vervanging van de maatregelen die hierboven zijn genoemd onder 2a en 2b;

Toelichting: Maatregel 22005 betreft een pakket aan maatregelen gericht op bedrijfsauto's: twee stimuleringsregelingen voor elektrische en schone Euro 6 bedrijfsauto's

6. Toevoegen van een nieuwe NSL-maatregel met een door u gegeven NSL nummer 22006 ter vervanging van de maatregelen die hierboven zijn genoemd onder 2a en 2b.

Toelichting: Maatregel 22006 betreft een pakket aan maatregel gericht op schone taxi's: twee stimuleringsregelingen voor elektrische en schone Euro 6 Taxi's. En een busbaan alleen voor schone Euro 6 en elektrisch taxi's.

7. Toevoegen van een nieuwe NSL-maatregel met een door u gegeven NSL nummer 22008 ter vervanging van de maatregelen die hierboven zijn genoemd onder 2a en 2b.

Toelichting: Maatregel 22008 betreft een pakket aan maatregelen gericht op schoner bestelverkeer: een milieuzone bestelverkeer en twee stimuleringsregelingen voor Euro 6 groot bestelverkeer en elektrisch klein bestelverkeer.

De maatregelen genoemd onder punt 4 t/m 7 betreffen een verschoning van het wagenpark en stimuleringsregelingen hebben emissiereductie tot gevolg. Dit verbetert de luchtkwaliteit.

Weigering deel van de melding NSL

Met twee onderdelen van de melding NSL kan niet worden ingestemd. Het gaat over de hierboven genoemde nummering en wel: 2c en 3. Hieronder geef ik u een toelichting op mijn besluit.

- Onder 2c 'vervallen groene golf Socrateslaan' geweigerd:

Voor maatregelen geldt een uitvoeringsplicht. Een maatregel kan niet vervallen. De maatregel groene golf is bij de vastlegging in het NSL niet gekoppeld aan de uitvoering van een project. Deze maatregel komt dan ook niet te vervallen.

- Onder 3 'vervallen maatregel vormgeving tunnelmond Westpleintunnel' geweigerd:

De maatregel 16085 blijft open staan totdat het IBM-project Westpleintunnel gerealiseerd gaat worden. In de voortgangsformulieren in de Monitoringstool kan de fase waarin de maatregel verkeert worden ingevuld. Als het project niet uitgevoerd wordt kan de gemeente Utrecht een melding indienen voor het vervallen van het project en de gekoppelde maatregel.



Instemming overige deel van de melding NSL

Er wordt ingestemd met de meldingen genoemd onder 1, 2a, 2b, 2d, 4, 5, 6 en 7. Er is door het toevoegen van deze maatregelen geen sprake van het in gevaar brengen van het halen van de grenswaarden. Aan het criterium van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wm dat de maatregel of het project moet passen of in elk geval niet in strijd moet zijn met het NSL, wordt daarmee voldaan. Ik ga dan ook akkoord met opnemng van deze maatregelen in het NSL.

Ons kenmerk
RWS-2014/20905

Wellicht ten overvloede wijs ik u verder nog op de in artikel 5.12, veertiende lid, van de Wm opgenomen verplichting om als betrokken bestuursorgaan ervoor te zorgen dat van deze meldingen en de instemming van de Staatssecretaris kennisgeving wordt gedaan in een daarvoor geschikt dag, nieuws- of huis-aan-huisblad.

Het wordt daarmee duidelijk dat de (wijzigingen van de) maatregelen onderdeel uitmaken van het NSL.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
hoofd Regelgeving en Duurzaamheid InfoMil
Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving

A. Segijn

