

Regionaal
Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit Utrecht

Dat lucht op!

0. Samenvatting

Aanleiding

De luchtkwaliteit in de provincie Utrecht vormt een probleem. In bijna alle gemeenten in de provincie Utrecht wordt niet –tijdig- voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De gezondheidsschade is hierdoor aanzienlijk en de urgentie om de luchtkwaliteit te verbeteren groot. Daarnaast ontstond in de afgelopen jaren maatschappelijke discussie als gevolg van de directe koppeling van de luchtkwaliteitsnormen met ruimtelijke ontwikkeling. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden. De nieuwe ‘Wet luchtkwaliteit’, die op 15 november 2007 van kracht is geworden, moet zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

In de nieuwe wet staat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) centraal. Het NSL zal een integratie vormen van alle programma’s en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. **Het NSL wordt opgebouwd aan de hand van de regionale programma’s, waaronder het Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU).** Het NSL zal dienen als basis voor het verzoek tot derogatie aan de Europese Commissie. Het NSL laat zien dat de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂, uitgaande van derogatie, tijdig bereikt worden.

Doel

De doelen van het RSLU zijn:

1. **Het bereiken van een luchtkwaliteit in de provincie Utrecht die voldoet aan de wettelijke normen**, door de overschrijdingen van de grenswaarden op te lossen. Dit programma moet er voor zorgen dat, uitgaande van derogatie, tijdig voldaan wordt aan grenswaarden van de Europese Richtlijn. Dit betekent dat uiterlijk op 1 juni 2011 moet zijn voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof en uiterlijk op 1 januari 2015 aan de grenswaarden voor stikstofdioxide.
2. **Het vlottrekken van de stagnatie in de ruimtelijke ontwikkeling.** Het (meer dan) compenseren van de negatieve effecten op de luchtkwaliteit van de grootschalige ontwikkelingen (de projecten die in betekenende mate bijdragen (IBM-projecten)) en het daardoor wegnemen van blokkades voor deze ontwikkelingen.
3. **Effectieve aanpak.** rijk, provincie en gemeenten nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Aanpak

Het RSLU bevat de luchtkwaliteitsmaatregelen die de komende jaren in de provincie Utrecht worden uitgevoerd. Tegelijkertijd is geïnventariseerd welke grootschalige ruimtelijke projecten in de programmaperiode in procedure worden gebracht. Uit de berekeningen voor het programma blijkt echter dat het met het huidige pakket aan maatregelen nog niet mogelijk is om overal tijdig de wettelijke grenswaarden te bereiken, ook wanneer het derogatieverzoek wordt ingewilligd. Deze luchtkwaliteitsknelpunten in de provincie Utrecht zijn het gevolg van twee bronnen van luchtverontreiniging:

1. Het wegverkeer (stikstofdioxide en fijn stof). De knelpunten als gevolg van het wegverkeer bevinden zich voornamelijk in en rond de stad Utrecht.
2. De intensieve veehouderij (fijn stof). De knelpunten als gevolg van de intensieve veehouderij bevinden zich, volgens de berekeningen van het rijk, in de gemeenten Amersfoort, Leusden, Lopik, Renswoude, Utrechtse Heuvelrug en Woudenberg.

Uit de saneringstool komt een groot aantal knelpunten op het **hoofdwegennet** naar voren. Rijkswaterstaat Utrecht is de trekkende partij bij het nemen van maatregelen bij rijkswegen om zo te voldoen aan de normen. RWS Utrecht heeft onderzocht of de knelpunten met bronmaatregelen zoals dynamisch verkeersmanagement (DVM) of snelheidsverlaging kunnen worden opgelost. Waar haalbaar en wenselijk wordt vooralsnog ingezet op het toepassen van dit soort maatregelen. Tussen verkeersplein Hooggelegen en de (voormalige) afrit Oog in A1 wordt de A2 ondertunneld. Daar waar geen bronmaatregelen mogelijk zijn, wordt vooralsnog ingezet op het plaatsen van schermen. RWS Utrecht zorgt er met deze maatregelen voor dat de luchtkwaliteit langs het HWN in de provincie Utrecht voldoet aan de Europese normen in respectievelijk 2011 (fijn stof) en 2015 (stikstofdioxide).

Door de combinatie van Europees beleid, rijksmaatregelen, regionale maatregelen en reeds vastgestelde locatiespecifieke maatregelen, resteert er in de **gemeente Utrecht** nog een aantal knelpunten voor NO₂. Deze restopgave betreft de volgende gebieden:

- Noordelijke Randweg Utrecht
- Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord
- Catharijnesingel
- Tunnelmonden

De gemeente Utrecht heeft zich met de vaststelling van het Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit 2008 (ALU 2008) gecommitteerd aan het realiseren van de normen voor stikstofdioxide in 2015. Diverse typen maatregelen zijn doorgerekend, waaruit blijkt dat de saneringsopgave voor stikstofdioxide in 2015 oplosbaar is.

De afgelopen periode is onderzoek uitgevoerd naar het aantal fijn stof overschrijdingen als gevolg van emissies uit de **intensieve veehouderij**. Uit het onderzoek is een groep bedrijven naar voren gekomen waarvan met vrij grote zekerheid kan worden gesteld dat zij een overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof veroorzaken. Volgens de berekeningen, die in opdracht van het rijk zijn uitgevoerd, resteren er in het zichtjaar 2010 in de provincie Utrecht 7 knelpunten. De intensieve veehouderijsector heeft in Utrecht in het kader van het NSL twee belangrijke opgaven. Ten eerste moet voorkomen worden dat nieuwe fijn stof knelpunten ontstaan. Hiervoor moeten alle nieuwe aanvragen voor een milieuvergunning getoetst worden aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Ten tweede moeten de prioritaire knelpunten vóór juni 2011 gesaneerd worden. Hierbij wordt aangesloten op de landelijke saneringsstrategie. De landelijke saneringsstrategie gaat uit van de zogenaamde ‘wortel- en stokbenadering’. In eerste instantie wordt ingezet op het instrument verleiden met een subsidies voor maatregelen (wortel). In tweede instantie wordt ingezet op het instrument dwang (stok).

Afspraken

Elke deelnemende partij (Ministeries van VROM en V&W, provincie Utrecht, gemeente Utrecht) garandeert de uitvoering van de maatregelen die zijn opgenomen in dit RSLU. De maatregelen opgenomen in dit RSLU betreffen dus harde afspraken, waarop partijen elkaar aan kunnen spreken.

Monitoring

Het RSLU zal de sleutel vormen voor het bereiken van een goede luchtkwaliteit en het realiseren van grote ruimtelijke projecten in de provincie Utrecht. Om het instrument goed in te kunnen zetten, is het noodzakelijk dat er inzicht is in de voortgang en de geboekte resultaten. In hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is een aantal hoofdlijnen voor de monitoring vastgelegd. Zo zullen de voortgang van de uitvoering van de maatregelen, van de uitvoering van de IBM-projecten en van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gevolgd worden. De minister van VROM is formeel eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het NSL (waar het RSLU deel van uitmaakt) en dus ook van de monitoring. De minister zal daarom de monitoring vormgeven als een gezamenlijke activiteit van rijk, provincies en gemeenten. De provincie Utrecht zal de aanlevering van de voor de monitoring benodigde gegevens coördineren.

Conclusie

De komende jaren zullen er veel maatregelen getroffen worden die de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht verbeteren en de bestaande knelpunten aanpakken. Door deze unieke samenwerking tussen de verschillende overheden zal het RSLU tot uitvoering worden gebracht, waardoor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in een gezonde omgeving mogelijk zullen blijken.

Inhoudsopgave

0. SAMENVATTING.....	1
1. AANLEIDING EN DOEL	7
1.1. AANLEIDING.....	7
1.2. DOEL.....	8
1.3. LOOPTIJD.....	9
1.4. PROCEDURE EN INSpraak.....	10
2. DEELNEMENDE PARTIJEN.....	11
3. WERKWIJZE	13
3.1. NSL-SYSTEMATIEK IN HET KORT.....	13
3.2. BESCHOUWDE STOFFEN.....	13
3.3. HET REKENINSTRUMENT: DE SANERINGSTOOL.....	14
4. BIJDAGEN VERSCHILLENDE BRONNEN AAN DE LUCHTVERONTREINIGING.....	17
4.1. ALGEMENE GEGEVENS	17
4.2. BIJDAGEN VERSCHILLENDE BRONNEN IN DE PROVINCIE UTRECHT	17
5. IBM-PROJECTEN	19
5.1. INLEIDING	19
5.2. PROJECTEN OPGENOMEN IN HET PROGRAMMA	20
6. GENERIEKE MAATREGELLEN	23
6.1. MAATREGELLEN RIJKSOVERHEID EN EUROPESE UNIE.....	23
6.2. GENERIEK REGIONALE MAATREGELLEN	23
7. SANERINGSOPGAVE.....	25
7.1. SANERINGSOPGAVE NA EUROPEES EN GENERIEK RIJKSBELEID.....	25
7.2. OPGAVE AAN HET EIND VAN DE DEROGATIETERMIJNEN NA EUROPEES EN GENERIEK RIJKSBELEID	25
7.3. OPGAVE AAN HET EIND VAN DE DEROGATIETERMIJNEN VOOR HET HWN NA EUROPEES EN GENERIEK RIJKSBELEID	26
7.4. OPGAVE AAN HET EIND VAN DE DEROGATIETERMIJNEN VOOR HET OWN NA EUROPEES BELEID, GENERIEK RIJKSBELEID EN GENERIEK REGIONAAL BELEID	26
7.4.1. <i>Gemeente Utrecht</i>	26
7.4.2. <i>Gemeenten Houten en Loenen</i>	27
7.5. OPGAVE AAN HET EIND VAN DE DEROGATIETERMIJNEN VOOR HET OWN NA EUROPEES BELEID, GENERIEK RIJKSBELEID, GENERIEK REGIONAAL BELEID EN VASTGESTELD GEMEENTELIJK BELEID.....	27
7.5.1. <i>Gemeente Utrecht</i>	27
7.5.2. <i>Overige gemeenten</i>	29
7.6. KANSRIJKE MAATREGELLEN	29
7.6.1. <i>Inleiding</i>	29
7.6.2. <i>Gebied A: Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)</i>	30
7.6.3. <i>Gebied B: Daalsetunnel, Weerdsingel – Oudenoord</i>	31
7.6.4. <i>Gebied C: Catharijnesingel</i>	32
7.6.5. <i>Tunnelmonden</i>	32
7.6.6. <i>Milieuozonering</i>	32
7.7. ALGEMENE CONCLUSIE	33

8. INTENSIEVE VEEHOUDERIJ	35
8.1. BEREKEND AANTAL KNELPUNTEN 2010	35
8.2. AANPAK HUIDIGE OVERSCHRIJDINGEN	36
8.2.1. Landelijke strategie om huidige knelpunten aan te pakken	36
8.2.2. Strategie om fijn stof knelpunten in de provincie Utrecht aan te pakken.....	36
8.3. VOORKOMEN VAN NIEUWE FIJN STOF KNELPUNTEN BIJ AGRARISCHE BEDRIJVEN.....	36
8.4. ONZE INZET	37
9. KOSTEN EN DEKKING VAN DE MAATREGELLEN.....	39
10. MONITORING.....	41
11. RESULTAATSAFSPRAKEN.....	43
12. TOT SLOT	45
13. GEBRUIKTE LITERATUUR.....	47

BIJLAGEN

1. Deelnemers RSLU
2. Input saneringstool vanuit regio Utrecht
3. Projecten IBM
4. De saneringsopgave
5. Generiek regionale maatregelen
6. Locatiespecifieke maatregelen
7. Maatregelen hoofdwegennet
8. Overige maatregelen, acties en projecten met een positieve invloed op de luchtkwaliteit

1. Aanleiding en doel

1.1. Aanleiding

De luchtkwaliteit in de provincie Utrecht vormt een probleem. Hoge concentraties luchtverontreiniging worden vooral binnenstedelijk en langs drukke (snel)wegen gemeten. In bijna alle gemeenten in de provincie Utrecht (zie bijlage 1) wordt niet - tijdig - voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zijn verantwoordelijk voor schadelijke gezondheidseffecten voor de Utrechtse burgers.

Naast de schadelijke gezondheidseffecten voor burgers, dreigen, als gevolg van de te slechte luchtkwaliteit, tal van nieuwe ruimtelijke projecten te stagneren. In gebieden waar de grenswaarden reeds worden overschreden kunnen zonder aanvullende maatregelen geen grotere bouwprojecten worden gerealiseerd.

De gemeenten Utrecht en Amersfoort, het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de provincie Utrecht hebben hierop in november 2005 al geanticipeerd met het vaststellen van het Regionale Aanbod Luchtkwaliteit Utrecht. Dit regionale aanbod bevat een aantal concrete projecten waarmee de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht wordt verbeterd. Daarnaast

hebben de provincie Utrecht en een aantal gemeenten in de provincie ieder afzonderlijk een actieplan ter verbetering van de luchtkwaliteit vastgesteld. Samen met de (inter)nationale maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, moet dit leiden tot een situatie waarin blijvend aan de wettelijke normen wordt voldaan en de gezondheid van burgers adequaat wordt beschermd. Echter, de grenswaarden voor fijn stof gelden al vanaf 1 januari 2005, en de grenswaarden voor stikstofdioxide worden met ingang van 1 januari 2010 van kracht. Het is Nederland (en ook de regio Utrecht) tot nu toe niet gelukt om aan die normen te voldoen. Dit vormt mede de reden voor tal van negatieve uitspaken van de Raad van State inzake ruimtelijke ontwikkelingen.

Eind 2007 is in de Europese Unie overeenstemming bereikt over een nieuwe luchtkwaliteitsrichtlijn. In de nieuwe richtlijn zijn, naast de introductie van een nieuwe grenswaarde voor PM_{2,5}, dezelfde grenswaarden opgenomen als in de bestaande richtlijnen. Een belangrijk onderdeel van deze nieuwe regelgeving is de mogelijkheid voor lidstaten van de EU om op basis van een daartoe strekkend verzoek uitstel (derogatie) te verkrijgen van de termijn waarop aan de grenswaarden moet worden voldaan. Een dergelijk verzoek aan de Europese Commissie kan echter alleen slagen indien de betreffende lidstaat laat zien dat zij er in slaagt om overal waar dat nodig is te gaan voldoen aan de grenswaarden. Het spreekt voor zich dat het verkrijgen van derogatie en daarmee het opheffen van de belemmeringen in de ruimtelijke ontwikkeling voor de regio Utrecht om meerdere redenen van groot belang is.

Acute effecten

Direct of korte tijd na een periode van blootstelling aan verhoogde concentraties luchtverontreinigende kunnen acute gezondheidseffecten optreden, zoals hoesten en benauwdheid, verergering van luchtwegklachten en hart- en vaatziekten, meer astma-aanvallen, ziekenhuisopnames en een hoger medicijngebruik. Ook de longfunctie kan afnemen. Omdat het ademen meer moeite kost, kunnen klachten bij mensen met hart- en vaatziekten verergeren. De klachten verdwijnen meestal weer zodra de concentratie van de stoffen in de lucht weer daalt. Acute effecten komen vooral voor bij mensen in gevoelige groepen.

Chronische effecten

Chronische effecten treden op na jarenlange blootstelling aan relatief lagere concentraties luchtverontreiniging. Doordat er geen herstelperiode is (de blootstelling is constant), zijn de effecten vaak blijvend. Luchtwegklachten, verminderde longfunctie, verergering van luchtwegklachten en vroegtijdige sterfte aan luchtwegklachten en hart- en vaatziekten zijn chronische effecten.

(Bron: website RIVM)

Anticiperend op de nieuwe Europese regelgeving, waarin de mogelijkheid tot een verzoek tot derogatie is opgenomen, is op 15 november 2007 hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Met deze wetswijziging is het Besluit luchtkwaliteit 2005 ingetrokken. In de nieuwe wet wordt het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) geïntroduceerd. Het NSL zal een bundeling vormen van alle programma's en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL wordt opgebouwd aan de hand van regionale programma's, waaronder dit programma uit de regio Utrecht. Het NSL zal dienen als basis voor het verzoek tot derogatie aan de Europese Commissie. Via het NSL zal Nederland op een programmatische wijze de luchtkwaliteit verbeteren en een situatie bereiken die in overeenstemming is met de Europese vereisten.

Op 6 maart 2007 is het voorlopige Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht vastgesteld. Sinds het voorjaar 2007 is vooral veel tijd gestoken in het verkrijgen van inzicht in de huidige luchtkwaliteit en de wijze waarop de overschrijdingen kunnen worden opgeheven. Landelijk is daartoe de zogenaamde saneringstool ontwikkeld. Met dit regionale programma laat de regio Utrecht zien hoe zij gedurende de looptijd van het NSL er voor zal zorgen dat de luchtkwaliteit zal gaan voldoen aan de Europese normen. Het programma is niet alleen een voornemen, maar met de vaststelling ervan verplichten de deelnemende partijen zich ook tot het behalen van de die normen. Alleen op die wijze kan een verzoek tot derogatie gericht aan de Europese Commissie slagen.

1.2. Doel

Met het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) leveren de deelnemende partijen een bijdrage aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bestaat uit een omvangrijk pakket van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, variërend van maatregelen op lokaal niveau tot nationale maatregelen zoals de kilometerbeprijzing. Na uitvoering van deze maatregelen zal de Nederlandse luchtkwaliteit aan de grenswaarden voldoen en zullen er geen mensen meer zijn die blootgesteld worden aan concentraties boven de wettelijke normen. De luchtkwaliteit zal na uitvoering van de maatregelen niet meer voor stagnatie van ruimtelijke ontwikkelingen zorgen, ervan uitgaande dat de Europese Unie akkoord gaat met vijf jaar derogatie van de normen voor fijn stof en stikstofdioxide. De doelen van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht zijn:

1. *Het bereiken van een luchtkwaliteit in de provincie Utrecht die voldoet aan de wettelijke normen, door de overschrijdingen van de grenswaarden, uitgaande van vijf jaar derogatie, op te lossen.* Dit programma moet er voor zorgen dat de luchtkwaliteit de komende jaren zodanig verbetert dat tijdig wordt voldaan aan de in de Europese Richtlijn gestelde grenswaarden. Dit betekent dat voor fijn stof uiterlijk 3 jaar na het verkrijgen van derogatie (1 juni 2011) moet zijn voldaan aan de grenswaarden en voor stikstofdioxide op 1 januari 2015. Het programma moet waarborgen dat hiertoe voldoende maatregelen worden getroffen.

2. *Het vlottrekken van de stagnatie in de ruimtelijke ontwikkeling: het (meer dan) compenseren van de negatieve effecten op de luchtkwaliteit van de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en het daar door wegnemen van blokkades voor deze ontwikkelingen.* Grotere ruimtelijke projecten (de zogenaamde projecten die in betekenende mate bijdragen (IBM-projecten)) die de komende jaren in de provincie Utrecht op stapel staan, kunnen lokaal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In gebieden waar de normen nu reeds worden overschreden of in gebieden waar dat nu (net) niet het geval is, kunnen door de realisering van die projecten mogelijk nieuwe knelpunten ontstaan. De inpassing van deze projecten kan daardoor op gespannen voet staan met de wettelijke verplichting tot het in acht nemen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De negatieve bijdrage van deze projecten op de luchtkwaliteit moeten dan ook passen binnen de hiervoor beschreven hoofddoelstelling (onder 1). Het RSLU beschrijft de effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit en laat zien op welke wijze wordt voorkomen dat als gevolg van deze projecten nieuwe knelpunten in de luchtkwaliteit ontstaan.

3. *Effectieve aanpak: gezamenlijk verantwoordelijkheid nemen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit:* de per 15 november 2007 gewijzigde Wet milieubeheer legt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een luchtkwaliteit die voldoet aan de normen bij gemeenten. De huidige problematiek kan echter niet worden opgelost met alleen lokale maatregelen. Via het NSL is sprake van een gedeeld probleembesef, waarbij iedere overheidslaag (rijk, provincie en gemeente) haar aandeel in het oplossen van de problemen neemt. De samenwerking in het kader van het NSL verzekert tevens de afstemming, monitoring en kennisdeling bij het maken van beleid en de uitvoering van maatregelen. Met als resultaat een verhoging van de doeltreffendheid en doelmatigheid van de uitvoering.

1.3. Looptijd

Het RSLU zal worden opgenomen in het NSL. Op basis van dit RSLU en andere regionale programma's zal het kabinet een zogenaamd beleidsvoornemen opstellen. Dit beleidsvoornemen zal aan de Europese Commissie worden voorgelegd met het verzoek tot derogatie. Afhankelijk van (het tijdstip van) de beslissing op dat verzoek kan het NSL vervolgens definitief worden vastgesteld. De voorlopige planning ziet er volgt uit.

Actie	Door wie	Planning
Vaststellen regionale programma's	Lokale en regionale overheden	April 2008
Vaststellen beleidsvoornemen, + verzoek indienen tot derogatie	Minister van VROM	Juni 2008
Beslissing op verzoek tot derogatie	Europese Commissie	Omstreeks jaarwisseling 2008 – 2009
Vaststellen definitief NSL/ in werking treding	Ministerraad	Maart 2009

Omdat het NSL een wettelijke looptijd heeft van 5 jaar na vaststelling is momenteel de verwachting dat het NSL in werking zal zijn van maart 2009 tot maart 2014.

1.4. Procedure en inspraak

Ingevolge artikel 5.12, achtste lid, Wet milieubeheer is op de totstandkoming van het NSL afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dat betekent dat voorafgaand aan de vaststelling van het NSL een ieder mondeling of schriftelijk zijn of haar zienswijze op het ontwerp van dat NSL kan geven.

Op de regionale programma's (waaronder dit RSLU) die de input leveren voor het NSL is geen inspraak mogelijk. Alleen het NSL is als programma in de Wet milieubeheer omschreven. De regionale programma's die de input leveren voor het NSL hebben geen wettelijke status.

Dit RSLU is vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Utrecht. Met deze vaststelling levert de provincie Utrecht namens de deelnemende partijen aan de rijksoverheid de relevante informatie die nodig is voor de vaststelling van het NSL. In het RSLU is de informatie van de deelnemende partijen uit de regio Utrecht samengebundeld tot een samenhangend regionaal programma. De verantwoordelijkheid voor de juistheid van de aangeleverde informatie ligt bij de verschillende deelnemers.

Over de precieze wijze van vaststelling van het definitieve NSL zal nog nadere afstemming tussen rijk, regio en gemeenten plaatsvinden.

2. Deelnemende partijen

Het hoofddoel van het NSL (en daarmee van het RSLU) is het op een programmatische wijze verbeteren van de luchtkwaliteit zodat voldaan gaat worden aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden uit de Europese Richtlijn. Onderdeel hiervan is het verzoek tot derogatie aan de Europese Commissie. De Europese Commissie zal, indien zij instemt met het Nederlandse verzoek, aan Nederland, als lidstaat van de EU, in haar geheel derogatie verlenen. Dat betekent dat voor het gehele grondgebied van Nederland uitstel wordt verleend om aan de geldende grenswaarden te voldoen. In die zin raakt het NSL/RSLU alle lokale en regionale overheden in de provincie Utrecht nadat het is vastgesteld en bij de Europese Commissie onder de aandacht is gebracht. Immers de Wet milieubeheer stelt dat overheden bij de uitoefening van haar bevoegdheden de luchtkwaliteitsgrenswaarden in acht moeten worden genomen bij besluiten op grond van verschillende wetten (zoals de Wro, de Wm en de Wegenverkeerswetgeving).

Om een aantal andere redenen dienen alle overheden echter ook bij de opstelling van het RSLU betrokken te zijn. Het NSL (en het RSLU als onderdeel daarvan) moet immers een transparant beeld geven van de (ontwikkelingen van de) luchtkwaliteit. Zonder een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit en de ontwikkeling daarvan in de komende jaren zal de Europese Commissie haar goedkeuring niet verlenen. In hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer is bepaald welke informatie hiertoe in het NSL moet zijn opgenomen. De overheden binnen de NSL-gebieden zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van die informatie. Voor het RSLU betekent dit dat alle gemeenten in de provincie Utrecht en de provincie Utrecht zelf, het BRU en de regionale dienst van Rijkswaterstaat actief zijn betrokken bij de totstandkoming van dit RSLU. De aard van de aangeleverde informatie voor het RSLU betreft:

- Gedurende de looptijd van het NSL zal besluitvorming plaatsvinden over projecten (inrichtingen, infrastructuur, kantoorlocaties en woningbouw en activiteiten of handelingen) die in betekenende mate aan de luchtverontreiniging bijdragen.
- De gemeente heeft in 2006 een knelpunt voor fijn stof (PM_{10}) of verwacht in het zichtjaar 2010 een knelpunt voor stikstofdioxide (NO_2) op haar grondgebied als gevolg van:
 - Het onderliggend wegennet.
 - Het hoofdwegennet.
- De gemeente verwacht in het zichtjaar 2010 een knelpunt voor PM_{10} of in het zichtjaar 2015 een knelpunt voor NO_2 op haar grondgebied als gevolg van:
 - Het onderliggend wegennet.
 - Het hoofdwegennet.
- De gemeente heeft in 2006 als gevolg van de aanwezigheid van inrichtingen uit de intensieve veehouderij knelpunten op het gebied PM_{10} op haar grondgebied.
- Rijkswaterstaat Utrecht heeft op of rond het hoofdwegennet knelpunten voor PM_{10} in het zichtjaar 2010 of voor NO_2 in het zichtjaar 2015.

In bijlage 1 is een tabel opgenomen waar alle deelnemers aan het RSLU zijn gecategoriseerd volgens bovenstaande opsomming.

Zoals eerder betoogd zal het RSLU na opnemings- en vaststelling van het NSL gelden voor het gehele grondgebied van de provincie Utrecht.

3. Werkwijze

3.1. NSL-systematiek in het kort

Het NSL vormt de integratie van alle gebiedsgerichte programma's, waaronder het RSLU, en alle rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast bevat het NSL alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het NSL werkt als een soort balans. Links op de balans staan alle maatregelen die het rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 nemen om de luchtkwaliteit in een gebied te verbeteren. Rechts op de balans staan alle grote ruimtelijke activiteiten in het gebied die de luchtkwaliteit verslechteren en waarover de overheden in de programmaperiode een besluit willen nemen. De balans helt over naar links: de positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) moeten de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren) ruimschoots overtreffen.

Het NSL maakt een flexibeler toetsing mogelijk. Grotere bouwprojecten die "in betekenende mate" van invloed zijn op de luchtkwaliteit, worden niet langer uitsluitend individueel op projectniveau beoordeeld, maar gezamenlijk op programmaniveau. Ook kleine bouwprojecten, die "niet in betekenende mate" van invloed zijn op de luchtkwaliteit, worden niet meer individueel getoetst. Het totaaleffect van al deze kleine projecten wordt op programmaniveau verwerkt. Deze programmatische aanpak moet ertoe leiden dat de luchtkwaliteit overal in Nederland tijdig, vóór de uiterste termijn waarop de grenswaarden na derogatie moeten zijn bereikt, aan de Europese grenswaarden voldoet.

3.2. Beschouwde stoffen

Het RSLU beschrijft de luchtkwaliteit aan de hand van de concentraties **fijn stof (PM₁₀)** en **stikstofdioxide (NO₂)**. PM₁₀ en NO₂ zijn nog in zulke hoeveelheden in de buitenlucht aanwezig dat overschrijding van de normen en nadelige effecten op de gezondheid niet uit te sluiten zijn. Voor de overige stoffen uit hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer (koolmonoxide (CO), benzeen (C₆H₆) en zwaveldioxide (SO₂), ozon (O₃), een aantal zware metalen (lood, arseen, cadmium en nikkel) en benzo(a)pyreen) geldt dat de concentraties van deze stoffen in de buitenlucht in de afgelopen tientallen jaren zover zijn afgenomen dat de concentratieniveaus ruim onder de normen liggen.

In de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit zijn nieuwe grens- en streefwaarden voor **extra fijn stof (PM_{2,5})** opgenomen. De normen voor PM_{2,5} worden vanaf 2015 van kracht. Naar verwachting zal met de maatregelen die in het NSL zijn opgenomen voor het voldoen aan de grenswaarden van PM₁₀ ook aan de blootstellingsconcentratieverplichting voor PM_{2,5} voldaan worden. In 2008 en 2009 zullen de meet- en rekenmethodes verder worden ontwikkeld en zullen de voor de achtergrondwaarden (GCN-kaarten) vereiste metingen en berekeningen worden uitgevoerd. Wanneer blijkt dat er, ondanks de inschatting van het Milieu- en NatuurPlanbureau (MNP) dat het beleid voor PM₁₀ naar verwachting ook voor PM_{2,5} toereikend is, toch specifiek voor PM_{2,5} maatregelen nodig zijn, zal daarvoor tijdig een programma van maatregelen worden opgesteld. Meer informatie over de wijze waarop omgegaan wordt met PM_{2,5} is te vinden in het NSL-beleidsvoornemen.

3.3. Het rekeninstrument: de saneringstool

In het RSLU wordt nagegaan met welke maatregelen in de provincie Utrecht tijdig aan de luchtkwaliteitsnormen van de Wet milieubeheer kan worden voldaan. Hierbij is gebruik gemaakt van saneringstool versie 2.2.2. De saneringstool is door VROM ontwikkeld en voorgeschreven als nationaal rekenmodel gekozen voor het bepalen van de saneringsopgave.

De saneringstool brengt voor alle kritische wegen de luchtkwaliteitssituatie in kaart. De tool geeft de concentraties en grenswaarde overschrijdingen voor NO₂ en PM₁₀ voor verschillende (zicht)jaren (2006, 2010, 2015 en 2020) en bij realisatie van alle ruimtelijke en infrastructurele projecten. Bovendien zijn de effecten van nationale en internationale maatregelen vooraf van rijkszijde berekend en in de saneringstool verdisconteerd. Verder ondersteunt de saneringstool de gebruiker bij het kiezen van de maatregelen die de luchtkwaliteit op lokaal niveau zodanig verbeteren dat het knelpunt opgelost wordt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in generieke maatregelen en lokale maatregelen. Zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet zijn voor alle mogelijke combinaties (huidige situatie, zichtjaren, (inter)nationale maatregelen, regionale maatregelen, lokale maatregelen) doorgerekend. Begin januari 2008 is in de bestuurlijke taskforce luchtkwaliteit (bestaande uit de ministers van VROM, V&W en LNV en bestuurders namens het IPO en de VNG) vastgesteld dat de saneringsopgave als gevolg van het verkeer berekend wordt met de saneringstool.

Bij het beschouwen van de resultaten van de saneringstool zijn de volgende punten van belang. Voor een uitgebreide beschrijving van de saneringstool wordt verwezen naar het beleidsvoornemen NSL en de handleiding van de saneringstool.

De saneringstool toont een gunstiger beeld dan eerdere berekeningen

Uit de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit over het jaar 2006 bleek dat 20 Utrechtse gemeenten te maken hebben met overschrijdingen van de normen. Het met de saneringstool berekende aantal overschrijdingen voor het jaar 2006 is significant lager dan het aantal gerapporteerde overschrijdingen. Ook voor de toekomstjaren laat de saneringstool een veel gunstiger beeld zien dan op basis van de jaarlijkse rapportages werd verwacht. Dit is het gevolg van de volgende factoren:

- In de saneringstool wordt geanticipeerd op de nieuwe EU-richtlijn. De nieuwe richtlijn maakt het mogelijk om concentraties voor alle stoffen te bepalen op 10 meter van de rand van de weg. In de gemeentelijke jaarrapportages wordt nog gerekend met de oude richtlijn en het daarop gebaseerde meet- en rekenvoorschrift. Volgens het vigerende meet- en rekenvoorschrift moet voor NO₂ op 5 meter en voor PM₁₀ op 10 meter van de rand van de weg gerekend worden. Hier is dus sprake van een aanpassing van de toetsafstand (= bijstelling van de norm) voor NO₂. Dit heeft aanzienlijke gevolgen, want de NO₂-concentraties langs wegen nemen zeer snel af naarmate de afstand tot de rand van de weg groter wordt. Overigens geldt de toetsafstand alleen voor situaties waarin de gevelafstanden tot de rand van de weg groter zijn dan 10 meter. Bij kleinere gevelafstanden tot de weg wordt met de gevelafstand tot de weg gerekend.
- In de loop van 2007 zijn nieuwe emissiefactoren voor voertuigen vastgesteld voor NO₂ en PM₁₀ op basis van nieuwe meetgegevens. In combinatie met het gebruikte berekeningsmodel (CAR II) leverde dat uitkomsten op die niet meer klopten met metingen. Daarom heeft een bijstelling van CAR II plaatsgevonden. Met een verdunningfactor worden de rekenresultaten gekalibreerd op basis van de meetresultaten. Beide wijzigingen zijn doorgevoerd in CAR II versie 6.1.1. De recente gemeentelijke rapportages zijn echter gebaseerd op een oudere versie van CAR II, namelijk versie 6.0. Door de lagere emissiefactoren en de bijstelling van CAR worden lagere concentraties NO₂ en PM₁₀ berekend. Het gaat hier niet om een versoepeling van regels maar om het in overeenstemming brengen van berekeningen met de werkelijkheid (metingen).

- Veel gemeenten werk(t)en in hun berekeningen met gemiddelde werkdagen. In de saneringstool wordt gerekend met gemiddelde wekdagen. De verkeersintensiteit gemiddeld over de wekdagen is meestal lager dan de verkeersintensiteit over de werkdagen omdat de verkeersintensiteit op een zondag meestal lager is dan op een werkdag.

Verkeersmodellen vormen de basis van de saneringstool

De saneringstool rekent met verspreidingsmodellen die in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn opgenomen. De luchtkwaliteit langs de rijkswegen is bepaald met het VLW¹-model, versie 2.70. De verkeersgegevens zijn aangeleverd door V&W. Het OWN is doorgerekend op basis van de CAR II² systematiek. Het CAR II model berekent de luchtkwaliteit aan de hand van verkeersintensiteiten, samenstelling van het verkeer en wegkenmerken. Voor een groot deel van de provincie Utrecht is gebruik gemaakt van lokale verkeersgegevens. Dit betreft de omvang en samenstelling van het verkeer, de verwachte verkeerssnelheden en de aanwezigheid van bomen langs de weg. Gemeenten hebben de mogelijkheid gehad om de verkeersgegevens te toetsen en waar nodig te amenderen. Waar geen lokale verkeersgegevens beschikbaar waren, is het weggebruik bepaald op basis van Nationale Vervoer Model (NVM). De verantwoordelijkheid voor de juistheid van de aangeleverde informatie ligt bij de verschillende deelnemers. VROM is verantwoordelijk voor de juiste verwerking van de gegevens in de saneringstool. Bijlage 2 geeft een overzicht van de gebruikte verkeersmodellen en de doorgevoerde correcties.

De luchtkwaliteit langs wegen die in de buurt liggen van rijkswegen, wordt beïnvloed door de bijdrage die rijkswegen. De saneringstool bepaalt deze bijdrage tot een afstand van 1000 meter vanaf de rijksweg. De totale concentratie ter plekke is bepaald door de bijdrage van de snelweg op te tellen bij de lokale verkeersbijdrage. Daarbij moet dan wel gecorrigeerd worden voor het aandeel van de autosnelweg dat al in de achtergrondconcentraties verondersteld is. Hiervoor wordt in de saneringstool gebruik gemaakt van de standaard dubbelstellingcorrectie van het RIVM.

Doel saneringstool is verkrijgen derogatie

De saneringstool in de huidige vorm is gericht op het verkrijgen van derogatie. Bij de ontwikkeling van de saneringstool is regelmatig aan de gemeenten gevraagd om de invoergegevens voor de saneringstool te controleren. Gezien het doel van de saneringstool is deze controle beperkt tot de aandachtspunten op basis van de jaarlijkse rapportage en de wegen waarvoor de saneringstool in de zichtjaren overschrijdingen voorspelt. Dit betekent dat de invoergegevens voor de locaties waarvoor de afgelopen jaren overschrijdingen zijn gerapporteerd goed gecontroleerd zijn. Voor de overige wegen kan geconcludeerd worden dat de saneringstool daar in de zichtjaren terecht geen overschrijdingen berekend, maar dat er wel afwijkingen kunnen zijn tussen de invoergegevens in de saneringstool en de gemeentelijke verkeersmodellen. Bij verdere doorontwikkeling van de saneringstool naar een rapportage- en monitoringsinstrument, zullen de invoergegevens voor alle wegen gecontroleerd moeten worden.

Nog niet alle lokale bronnen van luchtverontreiniging zijn verwerkt in de saneringstool

In saneringstool versie 2.2.2 zijn nog niet alle lokale bronnen in de provincie Utrecht opgenomen. De lokale bijdrage van **veehouderijbedrijven** is niet in de saneringstool opgenomen, maar is afzonderlijk in kaart gebracht. Dit wordt nader beschreven in hoofdstuk 8.

¹ Voorspellingssysteem Luchtkwaliteit Wegtracé's

² Calculation of Air pollution from Roadtraffic

Verder is de lokale bijdrage van de **scheepvaart** in de saneringstool beperkt tot de Rotterdamse regio. Dit is de regio waar de belangrijkste problemen worden verwacht als gevolg van scheepvaart. Voor het schetsen van het landelijk beeld is dat geen bezwaar omdat op basis van een rapport van V&W³ geen overschrijdingen als gevolg van scheepvaart in de rest van Nederland worden verwacht. De regio Utrecht verwacht dat er ter plaatse van kruisingen tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en drukke wegen als gevolg van cumulatie wel overschrijdingen kunnen optreden. De provincie Utrecht heeft daarom aan TNO opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar de invloed van het Amsterdam-Rijnkanaal op de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zullen worden meegenomen bij de doorontwikkeling van de saneringstool.

Omdat de resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen voor het Amsterdam-Rijnkanaal nog niet beschikbaar zijn voor het RSLU, heeft de gemeente Utrecht een indicatieve berekening gemaakt van de invloed van het Amsterdam-Rijnkanaal op de luchtkwaliteit. Deze indicatieve berekening is gebaseerd op het rapport "Locale Invloed Scheepvaart Emissies LISE" van het RIVM (RIVM rapport 680280001/2006). Nadat het TNO-onderzoek is afgerond, kan een definitieve berekening worden uitgevoerd.

Procedures voor beheer

De saneringstool biedt de mogelijkheid om een aantal ingevoerde verkeersgegevens (intensiteiten, wegkenmerken) te amenderen. Gemeenten maken nu al gebruik van deze mogelijkheid. Daarnaast zal de saneringstool in de toekomst regelmatig geactualiseerd moeten worden. Denk hierbij aan wijzigingen in de onderliggende verkeersmodellen, de maatregelenpakketten of de IBM-projecten. Deze doorontwikkeling van de saneringstool zal plaats vinden volgens het monitoringsstelsel dat in het kader van het NSL ontwikkeld wordt. Dit wordt nader beschreven in hoofdstuk 10.

Review Milieu- en NatuurPlanbureau (MNP)

Het MNP heeft begin 2007 een review gemaakt over saneringstool versie 1.2. Het MNP gaf daarbij onder andere aan dat de tool uniek is in zijn combinatie van grootschaligheid en detaillering. Begin 2008 heeft het MNP beoordeeld of de bevindingen uit de review in 2007 op een juiste wijze zijn verwerkt in saneringstool versie 2.1. In de actualisatie van de review geeft het MNP aan dat de eerdere opmerkingen correct verwerkt zijn. Voor meer informatie over de review wordt verwezen naar het Beleidsvoornemen NSL.

³ Dit rapport is geïntegreerd in de handleiding van de saneringstool

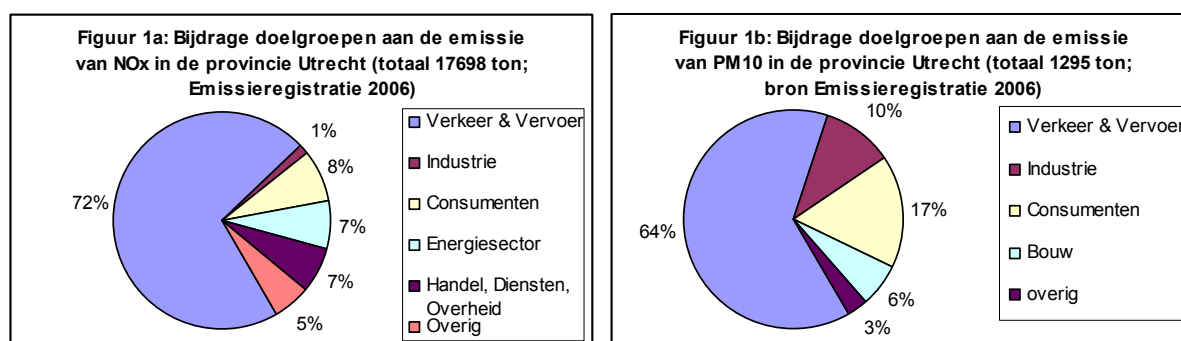
4. Bijdragen verschillende bronnen aan de luchtverontreiniging

4.1. Algemene gegevens

Op de peildatum 1 januari 2006 bevat de provincie Utrecht 1.180.039 inwoners, verdeeld over 29 gemeenten. De provincie Utrecht ligt centraal in Nederland en wordt doorsneden door drukke verkeersaders. Tien gemeenten hebben meer dan 40.000 inwoners en van deze tien hebben twee gemeenten meer dan 100.000 inwoners. De grote steden in de provincie zijn Utrecht en Amersfoort. Naast de bebouwde kernen bestaat de provincie afwisselend uit weidegebied en bossen. Het Utrechtse deel van de Gelderse Vallei maakt deel uit van het landbouwreconstructiegebied. De gevoelige gebieden voor luchtverontreiniging zijn de woongebieden in de stedelijke centra, maar ook woonkernen en recreatiecentra in de nabijheid van drukke wegen of grote intensieve veehouderij bedrijven. De belangrijkste drukke hoofdwegen zijn de rijkswegen A1, A2, A12, A28 en A27, de provinciale wegen en de doorgaande gemeentelijke wegen. De provincie Utrecht kent geen grootschalige industrie, zodat de piekconcentraties van stikstofdioxide en fijn stof grotendeels worden bepaald door het wegverkeer en de intensieve veehouderij.

4.2. Bijdragen verschillende bronnen in de provincie Utrecht

Onderstaande diagrammen laten de bijdragen van de verschillende bronnen aan de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de provincie Utrecht zien. Hieruit blijkt dat het verkeer en vervoer voor beide stoffen verreweg de grootste bijdrage levert. Als het gaat om de invloed van deze bronnen op de regionale achtergrondconcentratie geldt dat een gedeelte wordt geëxporteerd naar buiten de provincie en zelfs buiten de landelijke grenzen, en dat ook een gedeelte wordt geïmporteerd. Hoe deze verhoudingen per stof liggen is niet exact bekend. Een verhoogde stedelijke achtergrondconcentratie wordt uiteraard veroorzaakt door bronnen van het stedelijk gebied, terwijl piekconcentraties langs wegen bepaald worden door het verkeer op die weg.



Figuur 4.1 Bijdrage verschillende bronnen aan de concentraties NO₂ en PM₁₀ in de provincie Utrecht

5. IBM-projecten

5.1. Inleiding

In dit RSLU zijn projecten opgenomen die ‘in betekenende mate (IBM)’ bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit begrip is nader uitgewerkt in de AMvB en bijbehorende Regeling ‘niet in betekenende mate (nibm) bijdragen’. Het betreft een besluit waardoor de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide (NO₂) niet de 3% grens overschrijdt. De 3% grens is een overschrijding van meer dan 3% van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³). Voor een aantal categorieën bouwprojecten is dat in de Regeling nibm concreet vertaald in een projectomvang.

Tabel 5.1 IBM omvang criteria (3% concentratiebijdrage)

Categorie	1 ontsluitingsweg	2 ontsluitingswegen
Kantoorlocaties	100.000 m ² bvo	200.000 m ² bvo
Woningbouw	1500 woningen	3000 woningen
Woningen+kantoor	$(0,0008 * \# \text{ woningen}) + (0,000012 * \text{m}^2 \text{ bvo}) \leq 1,2$	

Projecten kleiner dan deze omvang dragen niet in betekenende mate bij en hoeven met het van kracht worden van de gewijzigde Wet milieubeheer niet getoetst te worden op het halen van de grenswaarden. Voor bedrijventerreinen is geen omvangcriterium vastgesteld. Verder is de restrictie dat het gaat om projecten waarover in de periode maart 2009 tot en met maart 2014 naar verwachting een definitief besluit over de realisatie genomen zal worden.

Het NSL levert een zeer belangrijke bijdrage aan de onderbouwing bij de toetsing van IBM-projecten aan de normen voor de luchtkwaliteit. IBM-projecten die in het NSL opgenomen zijn, kunnen via een melding aan de minister vervangen worden door een ander project of uitgebreid worden met nieuwe projecten en/of maatregelen. De voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in de Wet milieubeheer Art. 5.12 lid 12. In de melding dient onder meer aannemelijk te zijn gemaakt dat het effect op de luchtkwaliteit vergelijkbaar of positief is.

5.2. Projecten opgenomen in het programma

In het proces van de totstandkoming van dit RSLU is geïnteriseerd welke IBM-projecten de komende jaren in de provincie Utrecht gepland zijn. Regelmatig is de lijst geactualiseerd. Bij de inventarisatie zijn de kenmerken van het project vastgesteld en is waar mogelijk het effect op de luchtkwaliteit van het project vertaald naar de verkeersaantrekkende werking op de ontsluitingswegen. Deze toename in de verkeersintensiteit is in de saneringstool vanaf het jaar van realisatie opgenomen. Het “netto”-effect van de verschillende IBM-projecten wordt zichtbaar door een vergelijking te maken tussen de luchtkwaliteit in de toekomstige situatie zonder IBM-projecten en de toekomstige situatie met IBM-projecten. In het beleidsvoornemen NSL wordt deze vergelijking gemaakt. Voor sommige projecten is het niet mogelijk om op dit moment de precieze effecten op de luchtkwaliteit te voorspellen, bijvoorbeeld omdat de precieze omvang van het project nog niet bekend is. Voor die projecten waarvoor dat het geval is zullen de gegevens zodra ze wel bekend zijn in de geactualiseerde versies van de saneringstool worden opgenomen. Het spreekt voor zich dat indien de noodzakelijke gegevens niet in de saneringstool zijn opgenomen, de ruimtelijke onderbouwing voor die projecten in het kader van bijvoorbeeld bestemmingsplannen de effecten op de luchtkwaliteit moet beschrijven.

De projecten die in de provincie Utrecht in de periode 2009 tot en met 2014 in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit zijn weergegeven in bijlage 3. Onderstaande tabel 5.2 geeft een totaaloverzicht van de aantallen projecten verdeeld naar soort en gemeente.

Tabel 5.2 Totaaloverzicht aantallen IBM-projecten

	Abcoude	Amers-foort	IJsselstein	Nieuwegein	Utrecht	Veenendaal	Woerden	Woudenberg	Rijkswater-Staat	Provincie Utrecht	totaal
Woningbouw		1				1					2
Kantoren											0
Infrastructuur	1	1			4		2		2	3	13
Bedrijvenlocatie		1	1	1			1				4
Gemengd		2		4	5			1			12
Overig		2	1		1						4
Totaal	1	7	2	5	10	1	3	1	2	3	35

Ten opzichte van het voorlopige regionale samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit Utrecht (vastgesteld 6 maart 2007) is het aantal IBM-projecten gewijzigd. Daarnaast is een aantal andere aspecten van belang.

Gemeente Abcoude

Het project 3^{de} brug over de Angstel is opgevoerd als IBM-project. In de saneringstool is het onderliggend wegennet in Abcoude niet opgenomen. Uit de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van dit project blijkt dat in de zichtjaren 2010 en 2015 aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zal worden voldaan. Het project is nu opgenomen omdat nog niet zeker is dat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan niet binnen de termijn van het NSL zal vallen. Vindt de vaststelling eerder plaats (bijvoorbeeld dit jaar nog) dan kan het project van deze lijst worden afgevoerd bij de vaststelling van het definitieve NSL.

Gemeente Amersfoort

- Het in het voorlopige RSLU opgenomen project Centre Court (Tennis Dome) is niet meer opgevoerd. De ontwikkeling van dit project is te onzeker om opname in het RSLU te rechtvaardigen.
- De ontwikkeling in westelijke richting van de nieuwbouwwijk Vathorst (Vathorst West ca. 3.000 woningen) is qua planvorming nog niet zover dat de mogelijke consequenties hiervan voor de luchtkwaliteit duidelijk zijn. Mocht hierover in 2008 meer duidelijkheid ontstaan dan kan het IBM-project worden opgenomen in de definitieve versie van het NSL dat naar verwachting rond de jaarwisseling 2008/2009 zal worden vastgesteld.

Gemeente IJsselstein

- Het project Gerbrandytoren is nog niet ingevoerd in de saneringstool omdat tot voor kort de verkeersaantrekkende werking onbekend was. De komende periode zal gebruikt worden om dit project nader in de saneringstool in te voeren.
- Ten opzichte van het voorlopige RSLU bevindt zich het project bedrijventerrein A2-locatie in een voorbereidend ontwikkelingsstadium. Naar verwachting zal dit in de loop van 2008 nader uitgewerkt worden.

Voor beide plannen geldt dus dat de consequenties kunnen worden meegenomen in het NSL-kabinetsstandpunt dat naar verwachting begin 2009 zal worden vastgesteld. Er is aan de hand van de saneringstool wel indicatief gekeken naar de ruimte voor uitbreiding van de verkeersintensiteit ter plaatse. In deze test leiden de IBM-projecten niet tot nieuwe normoverschrijdingen.

Gemeente Woudenberg

De gemeente Woudenberg heeft per brief d.d. 19 december 2007 laten weten dat binnen de gemeente Woudenberg de komende jaren een aantal projecten op stapel staan die gezamenlijk wellicht als IBM-project moeten worden aangemerkt. Het gaat hierbij om de aanleg van een bedrijventerrein, de omlegging van de N224 en de bouw van ca. 2.000 woningen. De planvorming is momenteel echter nog niet zover dat (indicatief) kan worden bepaald wat de effecten zullen zijn op de luchtkwaliteit. De effecten zijn dan ook niet opgenomen in de saneringstool. Indien de planvorming gedurende 2008 zodanig vordert dat dit inzicht wel ontstaat dan kan het project alsnog volwaardig in het definitieve NSL worden opgenomen.

6. Generieke maatregelen

6.1. Maatregelen rijksoverheid en Europese Unie

De rijksoverheid heeft een omvangrijk maatregelenpakket vastgesteld om de saneringsopgave voor luchtkwaliteit weg te werken. Dit maatregelenpakket is nodig, omdat alleen het Europees bronbeleid niet voldoende is om overal aan de grenswaarden te voldoen. De aanpak is er op gericht om de grenswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland binnen de derogatietermijnen overal te halen. De nadruk ligt op brongerichte maatregelen.

In dit programma is uitgegaan van de uitvoering van het Prinsjesdag-plus pakket aan nationale maatregelen en realisatie van de thematische strategie in combinatie met het halen van alle NEC plafonds in 2010 (EU richtlijn National Emission Ceilings, 2001). Dat scenario is gebruikt bij de totstandkoming van het NSL en dit regionale samenwerkingsprogramma. Voor een meer gedetailleerd overzicht van de maatregelen die uitgevoerd worden door EU en het rijk, wordt verwezen naar het concept Beleidsvoornemen NSL ,d.d. 6 februari 2008, hoofdstuk 6. De nationale aanpak is gekoppeld aan de bronnen verkeer, landbouw en industrie.

Prinsjesdagplus pakket

In de rijksbegroting 2006 is door het kabinet een omvangrijk pakket van maatregelen gepresenteerd om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het ging daarbij om zaken als het stimuleren van roetfilters en het differentiëren van BPM-tarieven (Belasting Personenauto's en Motorrijwielen) naar energiezuinigheid. Dit maatregelenpakket staat bekend als het Prinsjesdagpakket. In de weken na Prinsjesdag 2005 is door het kabinet nog een aantal aanvullende maatregelen voorgesteld, waaronder bijvoorbeeld een actieplan tegen de uitstoot van fijn stof door industrie. De combinatie van het eerdere pakket en deze aanvulling wordt wel het Prinsjesdagplus pakket genoemd. Voor de beschrijving van de maatregelen van het Prinsjesdagplus pakket wordt verwezen naar het NSL.

Thematische strategie EU

In aanvulling op deze landelijke maatregelen zijn met de Europese Unie afspraken gemaakt over een pakket van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Maatregelen die voorkomen in het Europese beleid zijn:

- Europese ontwikkelingen roetfilters personenauto's 2005-2008 (E1)
- Euro-5 voor personen en bestelauto's vanaf 1-7-2008/1-1-2010 (E2)
- Aanscherping van de IPPC richtlijn

6.2. Generiek regionale maatregelen

Maatregelen die in de regio worden genomen die niet gericht zijn op het wegnemen van een lokaal knelpunt, maar zich richten op het verlagen van de achtergrondconcentraties worden generieke regionale maatregelen genoemd. De generiek regionale maatregelen bestaan uit het Regionale Aanbod Luchtkwaliteit van de gemeenten Utrecht en Amersfoort, het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de provincie Utrecht uit november 2005. De maatregelen uit dit aanbod zijn verder uitgewerkt in het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit (2006) en het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006. Dit aanbod is aangevuld met de overige generieke maatregelen uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006. Het effect van generieke regionale maatregelen is bepaald met behulp de handleiding van de saneringstool. Bijlage 5 geeft een overzicht van alle generieke regionale maatregelen en het effect dat daarmee wordt bereikt. In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de kosten van de generiek regionale maatregelen.

Daarnaast is er een aantal gemeenten die geen saneringsopgave hebben en dus geen maatregelen hoeven te nemen, maar die toch het voornemen hebben een aantal generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit te nemen. Deze maatregelen staan apart benoemd in bijlage 8.

7. Saneringsopgave

7.1. Saneringsopgave na Europees en generiek rijksbeleid

In de huidige situatie worden op veel plaatsen in de provincie Utrecht de grenswaarden voor PM₁₀ overschreden. Ook in 2010 worden voor NO₂ nog op veel locaties overschrijdingen verwacht. Tabel 7.1 laat de knelpuntkilometers uit de saneringstool op het OVN en het HWN zien voor NO₂ in 2010 en voor PM₁₀ in 2006.

Tabel 7.1 Saneringsopgave NO₂ in 2010 en PM₁₀ in 2006

Gemeente	NO ₂ (2010)	PM ₁₀ (2006)
HWN (meerdere gemeenten)	150,2	209,5
Amersfoort	1,5	11,9
Bunnik	1,5	3,6
De Bilt	0,1	1,2
Eemnes	0,2	0,2
Houten	0,6	1,4
Loenen	0,1	0,1
Maarssen	0,2	0,2
Nieuwegein	4,0	11,9
Soest	-	0,9
Utrecht	25,8	42,5
Utrechtse Heuvelrug	-	0,6
Veenendaal	-	1,9
Vianen	-	0,6
Woerden	5,8	0,2
Woudenberg	-	0,3
Zeist	-	0,6

7.2. Opgave aan het eind van de derogatietermijnen na Europees en generiek rijksbeleid

De provincie Utrecht heeft na uitvoering van het Europees beleid en de nationale generieke maatregelen volgens de saneringstool op een aantal wegen van het HWN en OVN overschrijdingen van de grenswaarden. Tabel 7.2 geeft de knelpuntkilometers uit de saneringstool voor NO₂ in het zichtjaar 2015 en PM₁₀ in het zichtjaar 2010.

Tabel 7.2 Knelpuntkilometers NO₂ in 2015 en PM₁₀ in 2010 na (inter)nationaal beleid

Gemeente	NO ₂ (2015)	PM ₁₀ (2010)	Aard
Meerdere gemeenten	49,4	26,7	HWN
Utrecht	4,2	4,8	Wegen in directe nabijheid van HWN Wegen in binnenstedelijk gebied
Houten	-	0,2	Kruising N409 en A27
Loenen	0,1	-	Afrit A2 naar de N201

7.3. Opgave aan het eind van de derogatietermijnen voor het HWN na Europees en generiek rijksbeleid

Uit de saneringstool komt een groot aantal knelpunten op het HWN naar voren. Rijkswaterstaat Utrecht is de trekkende partij bij het nemen van maatregelen bij rijkswegen om zo te voldoen aan de normen. RWS Utrecht heeft onderzocht of de knelpunten met bronmaatregelen zoals dynamisch verkeersmanagement (DVM) of snelheidsverlaging kunnen worden opgelost. Waar haalbaar en wenselijk wordt vooralsnog ingezet op het toepassen van dit soort maatregelen. Tussen verkeersplein Hooggelegen en de (voormalige) afrit Oog in Al wordt de A2 ondertunneld. Daar waar geen bronmaatregelen mogelijk zijn, wordt vooralsnog ingezet op het plaatsen van schermen. In bijlage 7 is een overzicht opgenomen van de maatregelen van RWS Utrecht. Hierbij wordt opgemerkt dat de tabel maatgevend is en de kaarten ter illustratie zijn opgenomen.

RWS Utrecht zorgt er met deze maatregelen voor dat de luchtkwaliteit langs het HWN in de provincie Utrecht voldoet aan de Europese normen in respectievelijk 2010 (PM₁₀) en 2015 (NO₂).

7.4. Opgave aan het eind van de derogatietermijnen voor het OVN na Europees beleid, generiek rijksbeleid en generiek regionaal beleid

Ook na uitvoering van het generiek regionale beleid blijven er knelpunten op het OVN in de provincie Utrecht bestaan. De generiek regionale maatregelen bestaan uit de maatregelen uit het Regioaanbod en het Provinciaal Programma Luchtkwaliteit, aangevuld met generieke maatregelen uit de gemeentelijke actieplannen. Uit dit pakket kan alleen de maatregel “Schoner openbaar vervoer via de concessieverlening” in de saneringstool worden opgenomen. Aangenomen is dat vanaf 2010 50% van de bussen aan de EEV-norm voldoen. Een volledig overzicht van de maatregelen en de effecten is opgenomen in bijlage 5. Tabel 7.3 laat de resterende knelpuntkilometers voor NO₂ in het zichtjaar 2015 en PM₁₀ in het zichtjaar 2010 zien.

Tabel 7.3 Knelpuntkilometers NO₂ in 2015 en PM₁₀ in 2010 op het OVN na (inter)nationaal en regionaal beleid

Gemeente	NO ₂ (2015)	PM ₁₀ (2010)	Aard
Utrecht	3,4	3,7	Wegen in binnenstedelijk gebied
Houten	-	0,2	Kruising N409 en A27
Loenen	0,1	-	Afrit A2 naar de N201

7.4.1. Gemeente Utrecht

Uit de saneringstool blijkt dat zonder uitvoering van lokale maatregelen op een groot aantal wegen in de gemeente Utrecht normoverschrijdingen blijven bestaan. Hierbij gaat het voornamelijk om overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂. De overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ vindt plaats op een aantal wegen van het stedelijk netwerk. Voor PM₁₀ wordt, met uitzondering van de Oudenoord, in 2010 voldaan aan de grenswaarden uit de Wet Luchtkwaliteit.

7.4.2. Gemeenten Houten en Loenen

De saneringstool geeft knelpunten voor de gemeenten Houten en Loenen. In de gemeente Houten gaat het om het viaduct van de N409 over de A27. Het knelpunt in de gemeente Loenen betreft de N201, bij de afrit van de A2 naar de N201. Beide knelpunten hangen samen met de grote lokale bijdrage van het HWN.

Bij beide locaties worden door RWS langs de snelwegen schermen geplaatst van 4 meter hoog. Voor beide knelpunten geldt dat het scherm langs de rijksweg ook het knelpunt op het onderliggend wegennet oplost.

Geconcludeerd kan worden dat de saneringsopgave op het OWN zich geheel in de gemeente Utrecht bevindt.

7.5. Opgave aan het eind van de derogatietermijnen voor het OWN na Europees beleid, generiek rijksbeleid, generiek regionaal beleid en vastgesteld gemeentelijk beleid

7.5.1. Gemeente Utrecht

Maatregelen sinds 1982

De gemeente Utrecht voert al sinds 1982 een beleid gericht op preventie, milieuadviesing bij ruimtelijke ontwikkelingen en de ontwikkeling van integraal beleid. Het integrale beleid ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit is gebaseerd op stimulering van OV- en fietsgebruik en beperkingen ten aanzien van het autogebruik. Concreet betekent dit:

- Hoog frequent OV op vrije busbanen
- Fietsroutes
- Fietsklemmen en –stallingen
- Betaald parkeren in en rond de binnenstad
- Compartimentering van de binnenstad
- Weren van zwaar vrachtverkeer in de oude binnenstad
- Benutten vaarwegen
- Bundeling van autoverkeer op brede wegen
- Inrichten verkeersluwe gebieden

Daarnaast zijn er een aantal maatregelen genomen, specifiek gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit:

- Aanschaf LPG-bussen (30% van het wagenpark van het stedelijk vervoersbedrijf)
- Aankoop van twee huizen die vlak langs een drukke invalsweg stonden
- Verkeersdosering ter ontlasting van de Catharijnesingel

Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006

In 2006 heeft de gemeente Utrecht het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006 (ALU 2006) vastgesteld. Voor een overzicht van de maatregelen uit het ALU 2006 wordt verwezen naar bijlage 5 (generieke maatregelen) en bijlage 6 (locatiespecifieke maatregelen). Uit de saneringstool blijkt dat er na uitvoering van de maatregelen uit het ALU 2006 geen overschrijdingen resteren voor PM_{10} in 2010. Voor NO_2 resteert nog een aantal wegen waar ook in 2015 niet aan de jaargemiddelde grenswaarde wordt voldaan. Het betreft de volgende wegen:

- Daalsetunnel
- Weerdsingel
- Oudenoord
- Albert Schweitzerdreef
- Tunnelmonden Westpleintunnel
- Onderdoorgang Catharijnesingel
- Stadsweg (parallel aan de A2 en in de directe nabijheid van de tunnelmond)

Wanneer indicatief rekening wordt gehouden met de bijdrage van het Amsterdam-Rijnkanaal op de concentratie NO_2 , zijn er aanvullend knelpunten op de M.L. Kinglaan.

In het ALU 2008 worden een aantal grenswaardeoverschrijdingen op het OWN in de nabijheid van het HWN genoemd. Deze grenswaardeoverschrijdingen zijn nader geanalyseerd. Dat heeft geleid tot bijstellingen in de saneringstool, waardoor alleen nog de knelpunten langs de Stadsweg blijven bestaan. Waar nodig is de standaardrekenmethode in de saneringstool (SRM1 methodiek (CAR)) vervangen door een methode die meer aansluit bij de feitelijke situatie (SRM2 methodiek (VLW)). In de toepassing van de rekenmethodes in de saneringstool is er namelijk van uit gegaan dat het OWN altijd gelegen is in een omgeving met stedelijke bebouwing. Dat is in veel situaties in de buurt van snelwegen niet het geval, en daar levert de berekening met SRM1 een overschatting op. Daarom is voor de wegvakken op het OWN gelegen in de directe omgeving van snelwegen waar SRM1 een grenswaardeoverschrijding oplevert, alsnog een SRM2 berekening uitgevoerd.

Veilige marge

Luchtkwaliteit is geen 'hard' gegeven. Luchtkwaliteit fluctueert, onder meer door de fluctuerende weersomstandigheden. Dit maakt dat voor een evenwichtige beoordeling van de luchtkwaliteit ook gekeken moet worden naar de concentratieniveaus op wegvakken die net onder de norm liggen. Daarom zijn voor de gemeente Utrecht ook de concentraties beoordeeld die 5% onder de norm liggen. Hiermee wordt voorkomen dat er bij gewijzigde omstandigheden extra knelpunten ontstaan en mogelijk uiteindelijk niet kan worden voldaan aan de grenswaarden.

Veilige marge voor PM_{10}

Wanneer een veilige marge van $31,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} wordt aangehouden, zijn er knelpunten op de volgende wegen:

- Daalsetunnel
- Weerdsingel
- Albert Schweitzerdreef

Veilige marge voor NO₂

Wanneer een veilige marge van 38 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ wordt aangehouden, zijn er knelpunten op de volgende wegen:

- M.L. Kinglaan
- Westplein
- Weerdsingel
- Oudenoord
- Albert Schweitzerdreef
- Tunnelmonden Westpleintunnel
- Onderdoorgang Catharijnesingel
- Catharijnesingel
- Stadsweg (parallel aan de A2 en in de directe nabijheid van de tunnelmond)

Wanneer indicatief rekening wordt gehouden met de bijdrage van het Amsterdam-Rijnkanaal op de concentratie stikstofdioxide, verergeren de knelpunten op de M.L. Kinglaan.

7.5.2. Overige gemeenten

Voor de overige gemeenten geldt dat met de uitvoering van het Europese en nationale beleid en de maatregelen van Rijkswaterstaat alle knelpunten opgelost worden.

Wanneer een veilige marge van 31,5 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ of 38 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ wordt aangehouden, zijn er knelpunten op de volgende wegen:

- Hogeweg in Amersfoort
- A.C. Verhoefweg in Nieuwegein

Bij de monitoring zal extra aandacht besteed worden aan deze twee wegen.

7.6. Kansrijke maatregelen

7.6.1. Inleiding

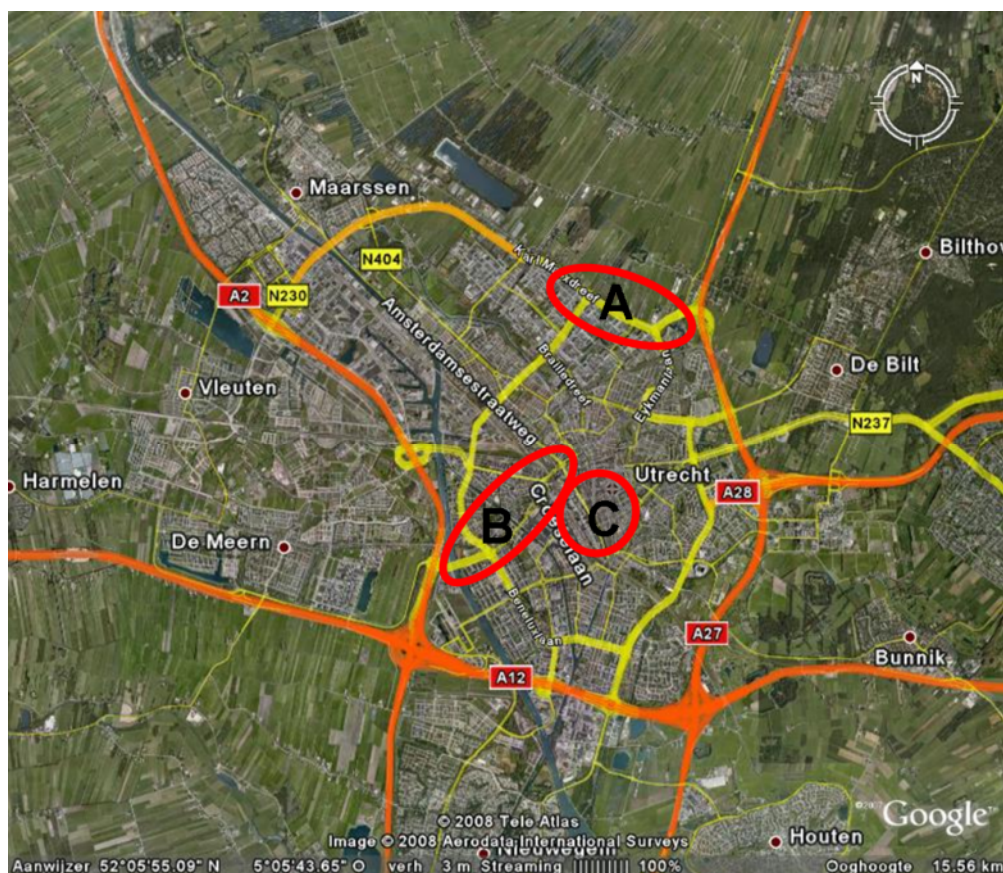
De generieke maatregelen (Europees, landelijk en regionaal) zijn samen met de maatregelen uit het ALU 2006 niet voldoende om in 2015 aan de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ te voldoen. Om de resterende NO₂-knelpunten op te lossen zijn dus aanvullende maatregelen noodzakelijk. De resterende knelpunten zijn:

- Wegen in binnenstedelijke gebieden
- Normoverschrijdingen bij de monden van bestaande en nieuwe tunnels

De restopgave voor het binnenstedelijk netwerk is een verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht.

Deze restopgave betreft de volgende gebieden:

- A. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
- B. Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord
- C. Catharijnesingel.



Figuur 7.1 Situering hardnekkige knelpunten: gebieden A, B en C

De gemeente Utrecht committeert zich met het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008 aan het nemen van maatregelen om er voor te zorgen dat tijdig aan de Europese normen wordt voldaan. In de volgende paragrafen worden de overschrijdingen van de luchtkwaliteit en de problematiek nader toegelicht. Ook zijn kansrijke maatregelen gedefinieerd. Voor alle knelpunten geldt dat bij de beoordeling van de kansrijke maatregelen de effecten op de rest van de stad worden beschouwd.

7.6.2. Gebied A: Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

De restopgave betreft met name de Albert Schweitzerdreef (die onderdeel uitmaakt van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Omschrijving knelpunt

De Albert Schweitzerdreef maakt onderdeel uit van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), die een belangrijke ontsluitingsweg is voor de wijk Overvecht en als verbindingsweg fungeert tussen Maarssen (A2) en het gebied ten noordoosten van Utrecht. De overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit (met name NO_2) wordt veroorzaakt door het relatief grote verkeersvolume en het stagnerende verkeer. Stagnatie vindt voornamelijk tijdens spitsuren plaats. De V.R.I. ter hoogte van de kruising van de Noordelijke Randweg met de Moldaudreef draagt in hoge mate bij aan de congestie op de Albert Schweitzerdreef tussen het Robert Kochplein en het Henri Dunantplein.

De sanering van de knelpunten op de Albert Schweitzerdreef moet in samenhang met de aansluitende en omliggende wegen worden beschouwd. Bij de beschouwing van de kansrijke maatregelen worden ook de Einthovendreef, de Karl Marxdreef en de Moldaudreef betrokken.

Kansrijke maatregelen

Er is veel stagnatie op deze belangrijke stadsweg (onderdeel van de noordelijke randweg), die tevens een verbinding vormt tussen de A2 en A27. De aansluitingen op Overvecht veroorzaken de stagnatie. De gemeente wil drie aansluitingen ongelijkvloers maken (bijvoorbeeld tunnels). De wegconstructie vormt een oplossing voor de normoverschrijding. In geval van een uitvoering met tunnels, ontstaan er normoverschrijdingen bij de tunnelmonden. Deze worden opgelost door middel van vormgeving van de tunnelmonden en/of luchtbehandeling/gecontroleerde ventilatie. De uitvoering zal naar voren worden gehaald: start in 2013/2014.

7.6.3. Gebied B: Daalsetunnel, Weerdsingel – Oudenoord

Omschrijving knelpunten

De Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord zijn onderdeel van een route tussen enerzijds Utrecht West en A2 en anderzijds de wijken Pijlsweerd, Ondiep, Vogelenbuurt, Tuinwijk en de Kardinaal De Jongweg. De westelijke verdeelring is een alternatief, maar in de praktijk blijkt dat door een groot aantal weggebruikers van de route via de Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord gebruik wordt gemaakt. Bij de onderzoeken naar oplossingsrichtingen voor de sanering van de restopgave inzake Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord zal onder meer onderzocht worden of aanvullende infrastructurele voorzieningen nodig zijn om de verwachte autonome groei van het verkeer op te vangen. Daarbij zal onder andere gekeken moeten worden naar de randvoorwaarden voor de luchtkwaliteit en de geluidbelasting.

Kansrijke maatregelen

Weerdsingel en Oudenoord

De normoverschrijding kan deels worden opgelost met een groene golf. Om deze route niet sneller te maken (en meer verkeer aan te trekken) zullen in het verlengde van deze wegvakken doseringspunten worden gerealiseerd.

Aanvullend op, of deels als alternatief voor, deze maatregel worden doseringsmaatregelen voorgesteld, bijvoorbeeld in de vorm van een harde of zachte knip, die leiden tot verschuiving van verkeer naar andere routes. In de komende maanden worden de verschillende mogelijkheden onderzocht ten einde de negatieve effecten aanvaardbaar te houden. De maatregelen kunnen op relatief korte termijn worden uitgevoerd. Bepalend voor de planning is de afstemming met de uitvoering van de werkzaamheden in Utrecht West en het stationsgebied.

Dr. M.L. Kinglaan

De Kinglaan is de belangrijkste invalsweg vanaf de A2. Ten gevolge van cumulatie van emissies door verkeer op de Kinglaan, de A2 en Oudenrijn en door scheepvaart op het Amsterdam Rijnkanaal is er sprake van normoverschrijding op het westelijk deel (ten oosten van het kanaal). De problematiek moet beoordeeld worden in samenhang met de maatregelen op Weerdsingel en Oudenoord. De maatregelen die hier toegepast zullen worden betreffen voornamelijk doseringsmaatregelen in combinatie met park en ride op Hooggelegen en stimuleringsmaatregelen openbaar vervoer.

De uitvoering zal in de periode tot 2015 plaatsvinden.

7.6.4. Gebied C: Catharijnesingel

Omschrijving knelpunt

Op de Catharijnesingel tussen de Bartholomeusbrug en de Bleekstraat is sprake van een saneringsopgave na de herinrichting van de Catharijnebaan. De Catharijnebaan wordt, in het kader van de herinrichting van het Stationsgebied, opnieuw een stadsgracht. Hierdoor wordt het aantal beschikbare rijstroken verminderd van acht naar drie. Van deze drie rijstroken is één rijstrook feitelijk een links- of rechtsafvak. Door de hoge verkeersintensiteiten, stagnatie en het gesloten wegprofiel is er een luchtkwaliteitsprobleem op de Catharijnesingel-Zuid. Verkeer vanaf de oostkant van Utrecht met bestemming Stationsgebied maakt veelal gebruik van de route Rubenslaan, Venuslaan, Abstederdijk, Ledig Erf en de Catharijnesingel. De Albatrosstraat en Albatrosbrug worden ook vaak als verbindingsweg tussen de oostkant van Utrecht en het (westelijke) Stationsgebied gebruikt. Bij het zoeken van oplossingen voor de Catharijnesingel moeten al deze wegen dan ook meegenomen worden. Aanvullend worden maatregelen onderzocht om het doorgaande verkeer over het Ledig erf en de Albatrosstraat te verminderen.

Kansrijke maatregelen

Dit wegvak is onderdeel van een ontsluitingsroute van het stationsgebied vanuit het oosten. Tevens is er een relatie met de verbinding van het Ledig Erf/Vondellaan .

Een wegconstructie leidt tot een sterk verbeterde situatie zonder normoverschrijding, maar ook tot enkele verslechtingen. Er zijn diverse uitvoeringsvarianten die in de komende maanden worden onderzocht. De maatregelen kunnen in de komende jaren worden uitgevoerd. Ook hierbij zijn de tijdelijke situaties in de komende jaren als gevolg van de werkzaamheden in Utrecht West en het stationsgebied bepalend voor de planning.

7.6.5. Tunnelmonden

Voor het oplossen van de normoverschrijdingen bij de tunnelmonden wordt in eerste instantie uitgegaan van vormgeving van de tunnelmonden. Behalve bij de Catharijnesingel, want daar moet luchtbehandeling zorgen voor een aanvaardbare luchtkwaliteit in de onderdoorgang (onder de traverse van Hoog Catharijne).

Als vormgeving volgens windtunnelonderzoek onvoldoende oplevert, komt luchtbehandeling/gecontroleerde ventilatie in beeld. Voor de zuidelijke tunnelmond van de Westpleintunnel is ook verlenging nog een optie.

Uitvoering van de maatregelen is gekoppeld aan de aanleg van de tunnels/ onderdoorgang. Dat geldt ook voor de bestaande Daalsetunnel vanwege de relatie met de Westpleintunnel.

7.6.6. Milieuzonering

Naast het uitwerken van de oplossingsrichtingen voor de aanpak van de hardnekkige knelpunten, is uitbreiding van de milieuzonering als algemene kansrijke maatregel gedefinieerd. Gebleken is dat de huidige milieuzone een effectief middel is om vervuilend vrachtverkeer uit het centrum van Utrecht te weren. De invoering van de huidige milieuzone heeft een snellere verschoning van het vrachtverkeer tot gevolg dan op basis van landelijke trends was verwacht.

Uitbreiding van de milieuzone is op verschillende manieren mogelijk:

- Vergroten van het gebied waar de milieuzonering van toepassing is (varianten: binnen de Ring, binnen de verdeelring, gebied tussen A2 en Stationsgebied)
- Aanvullende milieuzonering voor 'bestelbusjes'?

Verondersteld wordt dat een grotere milieuzonering een kosteneffectieve maatregel is met een relatief groot verbetereffect voor de luchtkwaliteit. Hiermee zal Utrecht in de pas lopen met onder meer de milieuzonering van Amsterdam (ring A10). Met de aanvullende milieuzonering wordt tevens aangesloten bij landelijke ontwikkelingen.

7.7. Algemene conclusie

Door de combinatie van Europees beleid, rijksmaatregelen, regionale maatregelen en reeds vastgestelde locatiespecifieke maatregelen, resteert een aantal knelpunten voor NO₂. Deze knelpunten zijn allemaal gesitueerd in de gemeente Utrecht. Deze restopgave betreft de volgende gebieden:

- Noordelijke Randweg Utrecht
- Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord
- Catharijnesingel
- Tunnelmonden

Indien besloten wordt om extra rijksmaatregelen, zoals EURO-6, uit te voeren, zal de restopgave verminderen.

De gemeente Utrecht heeft zich met de vaststelling van het Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit 2008 (ALU 2008) gecommitteerd aan het realiseren van de normen voor stikstofdioxide in 2015. Diverse typen kansrijke maatregelen zijn geformuleerd, die moeten leiden tot de definitieve oplossingen voor de knelpunten. De gemeente Utrecht stelt deze maatregelen uiterlijk 1 oktober 2008 vast. Hiermee worden alle knelpunten opgelost.

Een doorkijk met de saneringstool voor het jaar 2020 laat zien dat er ook in 2020 geen PM₁₀- en NO₂-knelpunten meer zijn.

8. Intensieve veehouderij

De afgelopen periode is onderzoek uitgevoerd naar het aantal fijn stof overschrijdingen als gevolg van emissies uit de intensieve veehouderij. Uit het onderzoek is een groep bedrijven naar voren gekomen waarvan vrij zeker is dat zij een overschrijding van de grenswaarde PM10 veroorzaken.

8.1. Berekend aantal knelpunten 2010

In opdracht van het rijk heeft het Energie Centrum Nederland (ECN) het aantal overschrijdingen van de norm van fijn stof als gevolg van de intensieve veehouderij in beeld gebracht.

Volgens de berekeningen zijn er in de verschillende reconstructieprovincies 463 knelpunten in het zichtjaar 2010. Bij de berekening door ECN is rekening gehouden met de verwachting dat veel pluimveehouderijen in het kader van dierwelzijnseisen om zullen schakelen naar scharrelsystemen. Scharrelstallen emitteren veel meer fijn stof.

Als de omschakeling van de pluimveesector naar scharrelstallen buiten beschouwing wordt gelaten vermindert het aantal knelpunten tot 330.

In de onderstaande tabel is het aantal normoverschrijdingen voor 2010 voor de gemiddelde emissiefactoren, inclusief bandbreedte en correctie voor scharrelhuisvesting weergegeven. In de gehele provincie Utrecht zijn minimaal 7 en maximaal 76 berekende knelpunten. De minimale groep van 7 bedrijven is gevestigd in de volgende gemeenten: Amersfoort, Leusden, Lopik, Renswoude, Utrechtse Heuvelrug en Woudenberg. Deze groep van 7 bedrijven worden de prioritaire knelpunten genoemd.

Tabel 8.1 Aantal normoverschrijdingen 2010 als gevolg van de intensieve veehouderij

	2010					
	Gemiddeld	Bandbreedte		Totaal	Overgang scharrel	
		Minimum	Maximum		w.v. knelpunt zonder scharrel	minimum z. scharrel
Utrecht	42	13	76	6	0	7

Bron: Fijn stof uit stallen, Energie Centrum Nederland, maart 2008

De bandbreedte in het aantal knelpunten heeft, behalve de omschakeling naar scharrelstallen, te maken met te maken met onzekerheid in emissiefactoren, variaties in de achtergrondconcentratie en de exacte bepaling van de toetsafstand.

Voor de berekening van de overschrijdingen is in principe zoveel mogelijk uitgegaan van de meest reële situatie. Uit de agrarische vergunningen zijn gegevens gebruikt over het staltype, de hoogte en xy-coördinaten van de emissiebron, het aantal vergunde dieren, de positie van de erfgras en dichtstbijzijnde gevoelige objecten. In het geval specifieke gegevens niet beschikbaar waren, is uitgegaan van een worst-case benadering.

Voor de toetsafstand is uitgegaan van 70 meter voor rundvee en varkens. Voor pluimvee is gerekend met een toetsafstand van 60 meter vanwege een ander verspreidingsprofiel voor deze diercategorie.

8.2. Aanpak huidige overschrijdingen

De intensieve veehouderijsector in Utrecht heeft in het kader van het NSL twee belangrijke opgaven. Ten eerste moeten alle prioritaire knelpunten vóór medio 2011 aangepakt worden. Ten tweede moet voorkomen worden dat nieuwe fijn stof knelpunten ontstaan.

8.2.1. Landelijke strategie om huidige knelpunten aan te pakken

De aanpak van fijn stof emissies uit de intensieve veehouderij richt zich op twee sporen, te weten:

- Het saneren van bestaande overschrijdingen;
- Het voorkomen van hert ontstaan van nieuwe overschrijdingen.

Hierbij zal de zogenaamde “wortel en stok-benadering” worden gehanteerd. In eerste instantie zal worden ingezet op het instrument “verleiden” (de wortel in de vorm van subsidies) en in 2^{de} instantie op het instrument “dwang” (de stok in de vorm van regelgeving). Voor de uitwerking van deze wortel en stok benadering verwijzen wij naar het NSL.

8.2.2. Strategie om fijn stof knelpunten in de provincie Utrecht aan te pakken

Zolang niet precies duidelijk is hoe de fijn stof emissie moet worden bepaald, bestaat er nog discussie over welke bedrijven tot de prioritaire groep knelpunten behoren. Samen met de partners (rijk, overige reconstructie provincies, de Utrechtse gemeenten en de sector) zullen we 2008 en 2009 gebruiken om het aantal normoverschrijdingen en de mate van overschrijding definitief vast te stellen. Vooralsnog gaan we uit van de eerder beschreven groep van prioritaire bedrijven.

De eerste stap is het verder inzoomen op de knelpunten. Gemeenten met een prioritair knelpunt zullen de informatie verzamelen die nodig is om met zekerheid te kunnen zeggen of een bedrijf een knelpunt vormt of niet. Door het verder inzoomen kan het uiteindelijke aantal prioritaire bedrijven nog veranderen. Voorlopig gaan we uit van de eerder genoemde groep van 7 bedrijven. De meeste bedrijven bevinden zich in het reconstructiegebied in de Gelderse Vallei. Omdat de Gelderse Vallei voor een deel in Gelderland ligt, is extra aandacht voor afstemming van de aanpak met Gelderland noodzakelijk.

We zullen de betreffende gemeenten over de geplande aanpak informeren en ondersteunen via de reconstructiewerkgroep fijn stof. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van gemeenten, de sector, milieudiensten en de provincie.

Zodra de landelijke strategie is uitgewerkt (de wortel en stok benadering) zal deze ook in de Utrechtse situatie worden geïmplementeerd.

8.3. Voorkomen van nieuwe fijn stof knelpunten bij agrarische bedrijven

Het is belangrijk dat alle aanvragen voor een milieuvergunning getoetst worden aan de normen voor luchtkwaliteit zodat nieuwe overschrijdingen voorkomen worden. Hiervoor is het nodig dat gemeenten (als bevoegd gezag voor inrichtingen in de intensieve veehouderij) de juiste instrumenten in handen krijgen en hierover worden geïnformeerd

Het rijk zal op korte termijn een handreiking ‘Vergunningverlening fijn stof in de landbouw’ onder alle gemeenten verspreiden. Hierin wordt een geactualiseerd toetsingskader en een nieuw verspreidingsmodel opgenomen. Infomil informeert gemeenten hierover.

Totdat de handreiking beschikbaar is, moeten gemeenten toetsen volgens het vigerende toetsingskader. Dat toetsingskader is te vinden op de website van InfoMil. Dit betekent dat voor fijn stof de emissiefactoren gebruikt moeten worden zoals die op de site van VROM staan vermeld en dat met Pluim Plus of Stacks getoetst wordt of op de grens van de inrichting aan de normen voor fijn stof wordt voldaan. Het is daarbij belangrijk de website van InfoMil regelmatig te raadplegen omdat de emissiefactoren en de afstand waarop moet worden getoetst kunnen wijzigen.

Het toetsen met Pluim Plus of Stacks is kostbaar omdat de berekening niet door de ondernemer of gemeente zelf kan worden uitgevoerd. Het MOLO-model kan een goed hulpmiddel zijn om onnodige kosten te vermijden en omdat alléén een gedetailleerde (en kostbare) berekening met Pluim Plus of Stacks uitgevoerd hoeft te worden als het MOLO-model een overschrijding van de norm voor fijn stof geeft. Bij een overschrijding volgens het MOLO-model adviseren wij vergunningverleners met de aanvrager in overleg te treden en die in overweging te geven de vergunningaanvraag aan te houden totdat het nieuwe verspreidingsmodel beschikbaar is. Zo kan worden voorkomen dat de ondernemer duur onderzoek moet uitvoeren.

8.4. Onze inzet

In het Utrechtse reconstructiegebied is tot 2013 € 1,8 miljoen beschikbaar (Gebiedsprogramma Gelderse Vallei) voor subsidie op luchtwassers. Deze middelen zijn gereserveerd om ammoniak en stank emissies door intensieve veehouderijen in het Utrechtse reconstructiegebied aan te pakken. Op dit budget kan door ondernemers een beroep worden gedaan (met een maximum van € 100.000,- per bedrijf) om knelpunten op het gebied van ammoniak- en/of stankemissies op te lossen of te voorkomen. Bijkomend gunstig effect van luchtwassers is dat door toepassing van luchtwassers de fijn stof emissie aanzienlijk afneemt. Vanwege de koppeling met ammoniak en stank is het (nu) niet mogelijk deze middelen specifiek op bedrijven in te zetten die een fijn stof knelpunt veroorzaken. Knelpuntbedrijven kunnen bij nieuwbouw/verbouw van de stal wel een aanvraag voor een luchtwasser indienen. Wat het uiteindelijke effect zal zijn van onze reconstructieregeling voor luchtwassers is dus op voorhand moeilijk in te schatten (er is immers geen mogelijkheid tot sturing, e.e.a. geschiedt op vrijwillige basis). Binnen het reconstructiegebied (waarvoor het budget is gereserveerd) is een 4-tal pluimveebedrijven gevestigd die naar verwachting vanwege de Europese dierenwelzijnswetgeving de omschakeling naar scharrelsystemen zullen moeten maken. Deze 4 bedrijven kunnen, indien zij tijdig een beroep doen op de provinciale subsidieregeling tot maximaal € 400.000,- (4 * max € 100.000,-) bijdragen ontvangen.

Behalve de reconstructiemiddelen voor luchtwassers overweegt de provincie aanvullend middelen in te zetten. Voorwaarde is dat de overige reconstructieprovincies ook (naar rato) middelen beschikbaar stellen en dat reconstructieprovincies onderling afstemmen over de meest efficiënte inzet.

Eventuele middelen willen we als volgt inzetten:

- Uitvoeren van nauwkeurige berekeningen op bedrijfsniveau
- Opstellen van bedrijfsreductieplannen
- Kennismarkt voor agrariërs over beschikbare maatregelen om fijn stof emissie terug te brengen
- Ondersteunen van innovaties op bestaande stallen om de fijn stof emissie te reduceren

Op dit moment werkt de provincie aan een 'Actieprogramma duurzaamheid'. Wij willen binnen dit programma ruimte reserveren voor het ontwikkelen van een 'stal van de toekomst' waarmee de milieubelasting aanzienlijk kan worden teruggedrongen. Aandachtspunt bij de ontwikkeling van de 'stal van de toekomst' zal reductie van de fijn stof emissie zijn.

9. Kosten en dekking van de maatregelen

Voor het uitvoeren van regionale samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit Utrecht is veel geld nodig. Een deel van de kosten wordt gedekt door de bijdragen van de rijksoverheid. Het andere deel moet door de regio worden opgebracht. De maatregelen aan het hoofdwegennet om knelpunten op en aan het hoofdwegennet op te lossen, worden bekostigd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In dit regionale programma wordt daar verder niet op ingegaan. De overige rijksmiddelen worden in tranches uitgekeerd. Tot nu toe zijn twee tranches uitgekeerd en is op basis van het aantal knelpunten in 2006 een indicatieve verdeling gemaakt voor de 3^{de} en 4^e (en laatste) tranche.

Tabel 9.1 Verdeling rijksmiddelen.

Tranche	Datum	Bedrag	Onderverdeling
ISV-2	2004	€ 4.200.000	Gemeente Utrecht
1ste	13 juni 2006	€ 6.208.000,-	Provincie Utrecht: € 1.208.000,- Gemeente Utrecht: € 2.500.000,- Het BRU: €2.500.000,-
2de	13 juli 2007	€ 7.689.000,-	Gemeente Utrecht
3de	2008, 2009, 2010 en 2011	€ 23.100.000,- in 4 jaar tijd	Gemeente Utrecht
4de	2010 (de zgn. midterm-review)	Trekkingsrecht van € 31.100.000,-	Gemeente Utrecht
totaal		€ 72.297.000,-	

Naast de landelijke financiële bijdragen, dragen de regio's ook bij aan de dekking van alle kosten verbonden aan de maatregelen. Zekergestelde dekking tot nu toe is:

Tabel 9.2 Regionale bijdragen, voor zover zekergesteld.

Organisatie	Bedrag	Besloten
Provincie Utrecht	€ 7.110.000,-	16 oktober 2006: Provinciaal programma luchtkwaliteit
	max € 400.000,-	Juni 2007: Subsidiekader ILG/AVP
Gemeente Utrecht	€ 18.072.000,-	Gemeente ALU 2006: € 12.272.000,- Gemeente begroting 2008: € 5.800.000,-
totaal	max € 25.582.000,-	

De kostendekking van de maatregelen opgenomen in het RSL is weergegeven in tabel 9.3.

Tabel 9.3 Kostendekking luchtkwaliteitsmaatregelen RSL Utrecht

Maatregel	Kosten (€)	Bijdrage rijk (€)	Bijdrage provincie (€)	Bijdrage gemeente Utrecht(€)
Gemeentelijke maatregelen				
Uitvoering ALU 2006 / 2008, inclusief kosten resterende maatregelen	164.557.000,-	68.589.000,-	-	18.072.000,-
BRU-maatregelen	8.100.000,-	2.500.000,-	-	-
Provinciale maatregelen				
Uitvoering Provinciaal Programma Luchtkwaliteit	8.318.000,-	1.208.000,-	7.110.000,-	-
Maatregelen landbouw				
Aanpak knelpunten/reductiemaatregelen landbouw	1.263.500,-		Max 400.000,-	-
Totaal	181.030.500,-	72.297.000,-	Max 7.510.000,-	18.072.000,-

In bovenstaande tabel zijn alleen die bedragen opgenomen van maatregelen die noodzakelijk zijn om de knelpunten op te lossen. Daarnaast wordt door verschillende gemeenten via tal van projecten maatregelen getroffen die de luchtkwaliteit verbeteren. De kosten die hiermee gemoeid zijn worden in dit overzicht derhalve niet meegenomen. Bijlage 8 geeft een overzicht van deze maatregelen.

Uit tabel 9.3 blijkt dat er momenteel een dekkingstekort resteert van € 83.151.500,-. De gemeente Utrecht heeft, zoals eerder gesteld, besloten uiterlijk 1 oktober 2008 het definitieve maatregelenpakket waarmee de knelpunten worden opgelost vast te stellen. Uitgangspunt hiervoor is dat de dekking van het totale pakket verzekerd is. Hiervoor zullen afspraken tussen rijk en regio gemaakt worden.

10. Monitoring

Het RSLU zal de sleutel vormen voor het bereiken van een goede luchtkwaliteit en het realiseren van grote ruimtelijke projecten in de provincie Utrecht. Om het instrument goed in te kunnen zetten is het noodzakelijk dat er inzicht is in de voortgang en de geboekte resultaten.

In hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is een aantal hoofdlijnen van de monitoring vastgelegd. Zo zullen de voortgang van de uitvoering van de maatregelen, van de uitvoering van de IBM-projecten en van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit worden gevolgd. De minister van VROM is formeel eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het NSL (waar het RSLU deel van uitmaakt) en dus ook voor de monitoring. De minister zal daarom de monitoring vormgeven als een gezamenlijke activiteit van de drie betrokken overheidsniveaus: gemeenten, provincies en het rijk.

Voor de regio betekent dit dat alle betrokken partners voor elke monitoringsronde hun bijdrage leveren met betrekking tot het lokale verkeersmodel en de voortgang van projecten en maatregelen. De provincie Utrecht coördineert de aanlevering van de benodigde gegevens. Monitoring van het programma heeft tot gevolg dat duidelijk wordt of de projecten en maatregelen worden uitgevoerd volgens de planning in het RSLU. Dit kan ertoe leiden dat de provincie andere overheden zal wijzen op hun verplichtingen in het kader van het RSLU. Wanneer blijkt dat de luchtkwaliteit achterblijft bij de ontwikkeling die in het RSLU voorspeld wordt, zal gezamenlijk met de andere overheden gezocht worden naar oplossingen.

11. Resultaatsafspraken

In de vorige hoofdstukken is aangegeven welke luchtkwaliteitsmaatregelen door Rijkswaterstaat Utrecht, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht genomen worden, zodat binnen de wettelijke termijn aan de normen van de Wet Luchtkwaliteit wordt voldaan en dat projecten, die in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit, toelaatbaar zijn. In dit hoofdstuk wordt beschreven tot welke acties de betrokken overheden zich verplichten. Het betreft het hier dus geen vrijblijvende intenties maar harde afspraken waarop de verschillende partijen elkaar kunnen aanspreken.

Rijksoverheid

- De Ministeries van VROM en V&W garanderen de uitvoering van alle maatregelen op nationaal niveau voor het beperken van de uitstoot, zoals omschreven in het Prinsjesdag pluspakket, nader omschreven in hoofdstuk 6 van dit programma.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat garandeert de uitvoering van alle maatregelen op het rijkswegennet voor het beperken van de uitstoot, zoals nader omschreven in hoofdstuk 7.2 van dit programma.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de projecten in betekenende mate die ze heeft opgevoerd, niet anders uitvoeren dan in bijlage 3 omschreven, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert.

Provincie Utrecht

- De provincie Utrecht garandeert de uitvoering van de maatregel voor het beperken van de uitstoot, nader omschreven in paragraaf 7.3 van dit programma.
- De provincie Utrecht zal de projecten in betekenende mate die ze heeft opgevoerd, niet anders uitvoeren dan in bijlage 3 omschreven, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert.

Gemeenten

- De gemeente Utrecht garandeert de uitvoering van alle afgesproken maatregelen voor het beperken van de uitstoot, nader omschreven in paragrafen 7.4 t/m 7.6 van dit programma. Na ontvangst van de rijksbijdrage zorgt zij zelf voor dekking van de resterende financiële lasten.
- De gemeenten die projecten in betekenende mate hebben opgevoerd, zullen die projecten niet anders uitvoeren dan in bijlage 3 omschreven, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert. Het gaat om de volgende gemeenten: Abcoude, Amersfoort, IJsselstein, Nieuwegein, Utrecht, Veenendaal, Woerden en Woudenberg.

Allen

Instemming met dit programma betekent voor geen van de partijen instemming met alle door andere partijen opgevoerde projecten en/of maatregelen. Bij uitwerking heeft ieder het recht daarop terug te komen, bijvoorbeeld in het kader van RO-procedures.

Voor de uitvoering van het RSL Utrecht gelden de volgende afspraken:

- De deelnemende partijen spreken af minimaal éénmaal per jaar op bestuurlijk niveau bijeen te komen om de voortgang van het programma te bespreken. Daarbij wordt verslag gedaan van de voortgang van de maatregelen en de situatie van de luchtkwaliteit.
- Bovengenoemd overleg kan worden benut om elkaar op de voortgang aan te spreken en zonodig afspraken te maken over bijstelling van het programma. Aan de orde zijn dan standaard:
 - De voortgang van de uitvoering van maatregelen.
 - De behoefte om projecten aan te passen of van de lijst af te voeren dan wel nieuwe projecten toe te voegen.
 - De ontwikkeling van de daadwerkelijke luchtkwaliteit.
 - De gevolgen van eventueel nieuw beleid of nieuwe normen.
 - De eventuele noodzaak om extra maatregelen af te spreken naar aanleiding van het voorgaande.

Voor het treffen van de afgesproken maatregelen zullen alle ondertekenende partijen zich maximaal inzetten om de voorbereidingsprocedures zoveel als mogelijk te beperken en elkaar optimaal medewerking te verlenen. Bij het samenstellen van de regionale en lokale maatregelenpakketten is daar overigens al rekening mee gehouden.

12. Tot slot

Met de uitvoering van het RSLU leveren de betrokken partijen een belangrijke bijdrage aan het tijdig oplossen van de luchtproblematiek in de provincie Utrecht. De regionale en lokale maatregelen zullen samen met de maatregelen op Europees en nationaal schaalniveau de bestaande luchtknelpunten tijdig binnen de derogatietermijnen oplossen. Dat betekent dat de fijn stof knelpunten voor 1 juni 2011 zijn aangepakt en de NO₂-knelpunten voor 1 januari 2015 zijn opgelost. De gezamenlijke maatregelen maken het mogelijk dat alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Utrecht kunnen doorgaan.

13. Gebruikte literatuur

1. Energie Centrum Nederland, *Fijn stof uit stallen*, maart 2008
2. Gemeente Utrecht, *Lucht voor ambitie. Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit 2008*, kenmerk SO08.000033, 31 januari 2008
3. Goudappel Coffeng, *Saneringstool versie 2.2.2: mogelijkheden om met regionaal generieke en locatiespecifieke beleidsmaatregelen de NO₂ en PM₁₀ normoverschrijdingen op te lossen*, 14 april 2008
4. Ministerie van VROM, *Beleidsvoornemen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*, concept 6 februari 2008
5. W.F. Blom et al., *Beoordeling saneringstool versie 2.1*, MNP-publicatienummer 500154001/2008, februari 2008

Bijlage 1

Deelnemers RSLU

Bijlage 1 Deelnemers RSLU

Gemeente	IBM- projecten	Knelpunt 2006 fijn stof	Knelpunt 2010 NO2	Knelpunt veehouderij	Knelpunt 2010 fijn stof	Knelpunt 2015 NO2	Noodzaak deelname RSLU
Abcoude	1	-	-	-	-	-	Ja
Amersfoort	7	Ja	Ja	Ja	-	-	Ja
Baarn	-	-	-	-	-	-	Nee
Breukelen	-	-	-	-	-	-	Nee
Bunnik	-	Ja	Ja	-	-	-	Ja
Bunschoten- Spakenburg	-	-	-	-	-	-	Nee
De Bilt	-	Ja	Ja	-	-	-	Ja
De Ronde Venen	-	-	-	-	-	-	Nee
Eemnes	-	Ja	Ja	-	-	-	Ja
Houten	-	Ja	Ja	-	Ja	-	Ja
IJsselstein	2	-	-	-	-	-	Ja
Leusden	-	-	-	Ja	-	-	Ja
Loenen a/d V.	-	Ja	Ja	-	-	Ja	Ja
Lopik	-	-	-	Ja	-	-	Ja
Maarssen	-	Ja	Ja	-	-	-	Ja
Montfoort	-	-	-	-	-	-	Nee
Nieuwegein	5	Ja	Ja	-	-	-	Ja
Oudewater	-	-	-	-	-	-	Nee
Renswoude	-	-	-	Ja	-	-	Ja
Rhenen	-	-	-	-	-	-	Nee
Soest	-	Ja	-	-	-	-	Ja
Utrecht	10	Ja	Ja	-	Ja	Ja	Ja
Utrechtse Heuvelrug	-	Ja	-	Ja	-	-	Ja
Veenendaal	1	Ja	-	-	-	-	Ja
Vianen	-	Ja	-	-	-	-	Ja
Wijk bij Duurstede	-	-	-	-	-	-	Nee
Woerden	2	Ja	Ja	-	-	-	Ja
Woudenberg	1	Ja	-	Ja	-	-	Ja
Zeist	-	Ja	-	-	-	-	Ja
Rijkswaterstaat Utrecht	2	Ja	Ja	-	Ja	Ja	Ja
Provincie Utrecht	3	Ja	Ja	-	Ja	Ja	Ja

Bijlage 2

Input saneringstool vanuit regio Utrecht

Bijlage 2 Input saneringstool versie 2.2.2 vanuit regio Utrecht

Nr.	Gemeente	Coördinerende partij	Jaarrapportage / andere informatie over knelpunten OWN	Basis voor verkeersgegevens OWN in saneringstool	Uitkomst saneringstool versie 2.21 zichtjaren (zonder regionaal en lokaal beleid)	Doorgevoerde aanpassingen
1	Utrecht	Gemeente Utrecht	Overschrijding plandrempeel NO2 langs 10% van het stedelijk netwerk en overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs 54% van het stedelijk netwerk	VRU2.0	NO2: 10,4 PM10: 6,6	Aanpassingen in overleg met Goudappel doorgevoerd
2	Houten	Gemeente Houten	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Utrechtseweg, Rondweg, De Staart en De Koppeling	VRU2.0	NO2: Utrechtse weg + knelpunten HWN PM10: Utrechtse weg + knelpunten HWN	Wegvaklengte en bomenfactor Utrechtse weg
3	Loenen	Milieudienst Noordwest Utrecht	Geen overschrijdingen	NVM	NO2: provinciale weg en HWN PM10: geen knelpunten	Geen
6	Nieuwegein	Gemeente Nieuwegein	Overschrijding plandrempeel NO2 langs de Reinesteijnseweg. Circa 850 gevoelige bestemmingen blootgesteld aan PM10 boven de norm	VRU2.0	NO2 en PM10: knelpunten HWN	Geen
10	Breukelen	Milieudienst Noordwest Utrecht	Overschrijding plandrempeel NO2 langs de Straatweg. Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs de Straatweg (Danne, Insulinde, Heycopiaan) en Brugoprit	VRU2.0	NO2: knelpunt HWN	Geen
18	Woerden	Milieudienst Noordwest Utrecht	Overschrijding plandrempeel NO2 en etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs de Steinhagenseweg	VRU2.0	Geen knelpunten	In overleg met Goudappel is het percentage vrachtverkeer aangepast
4	Amersfoort	Gemeente Amersfoort	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 voornamelijk langs Ringweg-Randenbroek, Hogeweg, Amersfoortsestraat, Mozartweg, Lindeboomsseweg, Heiligenbergerweg, Oude lageweg, Hoog en Wellerlaan	Tellingen (2006) / DHV (2020)	Geen knelpunten	Goudappel heeft de werkdag/weekdag omzetting alsnog uitgevoerd. Moet gecorrigeerd zijn in de volgende update. Amersfoort heeft op vier punten het wegprofiel aangepast. Document met verklaring verschillen HWN van RWS ontvangen. Desondanks zijn er nog steeds vragen over de intensiteiten op de A28. RWS heeft toegezegd dit te gaan onderzoeken
7	Veenendaal	Gemeente Veenendaal	39 wegen met overschrijdingen etmaalgemiddelde grenswaarde PM10	Verkeersmodel Ede Wageningen - Veenendaal	Geen knelpunten	Aansluiting voor de A12 bij de Rondweg Oost ingevoerd. Aantal straatnamen aangepast.
8	Vianen	Milieudienst Zuidoost Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Pr. Bernhardstraat, A. Bonnastraat, Hagenweg-west en oost, Parallelweg Zuid en Noord, de Limiet en Bentzberg	VRU2.0	NO2 en PM10: knelpunten HWN	Geen
9	Bunnik	Milieudienst Zuidoost Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Koningin Julianalaan, Stationsweg, Schoudermantel en Vechten-Achterdijk	VRU2.0	NO2 en PM10: knelpunten HWN	Geen
5	IJsselstein	Gemeente IJsselstein	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Baronieweg (N210), Utrechtseweg, Kerspellaan en Zomerdijk	VRU2.0	Geen knelpunten	Geen
13	Soest	Gemeente Soest	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Birkstraat, Koningsweg en Steenhoffstraat	NVM	Geen knelpunten	Tot nu toe geen. Soest werkt aan een eigen verkeersmodel, dit wordt opgenomen in een volgende update van de tool
11	Zeist	Milieudienst Zuidoost Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Eerste- en Tweede Dorpsstraat en Utrechtseweg-noord	VRU2.0	Geen knelpunten	Geen
12	Utrechtse Heuvelrug	Milieudienst Zuidoost Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Wilhelminaweg (N225) en Hoofdstraat (centrum en noord)	NVM	Geen knelpunten	Intensiteiten op de Hoofdstraat, de Arnhemse Bovenweg en de Loolaan waren veel te hoog. Goudappel heeft de intensiteiten gecorrigeerd
14	De Bilt	Milieudienst Zuidoost Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs Soestdijkseweg Zuid en Blauwkapelseweg	VRU2.0	Geen knelpunten	Intensiteiten op de Koningin Wilhelminaweg waren veel te hoog. Goudappel heeft de intensiteiten gecorrigeerd
17	Maarssen	Milieudienst Noordwest Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs de Straatweg en de Verbindingsweg	VRU2.0	Geen knelpunten	Geen
15	Abcoude	Milieudienst Noordwest Utrecht	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs de Amsterdamsestraatweg	n.v.t.	NO2: knelpunten HWN PM10: geen knelpunten	n.v.t.
19	Wijk bij Duurstede	n.v.t.	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs de N227	NVM	Geen knelpunten	Geen
20	Leusden	Gemeente Leusden	Overschrijding etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 langs de Randweg (west)	NVM	Geen knelpunten	Geen
21	Rhenen	Gemeente Rhenen	Knelpunten langs de N225 en de N223	NVM	Geen knelpunten	Geen
16	De Ronde Venen	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.
22	Woudenberg	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.
23	Baarn	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.
24	Renswoude	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.
25	Montfoort	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.
26	Eemnes	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	NO2: knelpunt HWN	n.v.t.
27	Lopik	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.
28	Oudewater	n.v.t.	Geen overschrijdingen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
29	Bunschoten	n.v.t.	Geen overschrijdingen	NVM	Geen knelpunten	n.v.t.

- Gemeenten met knelpunten op het OWN volgens saneringstool versie 1.2
- Gemeenten met knelpunten op het OWN in 2006 volgens de Jaarrapportage Besluit Luchtkwaliteit 2006
- Gemeenten die niet gerapporteerd hebben, maar wel bekende knelpunten op het OWN hebben
- Gemeenten zonder knelpunten op het OWN

Bijlage 3

Projecten IBM

Bijlage 3 Projecten IBM Provincie Utrecht

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Derde brug Abcoude	Gemeente Abcoude	Verbinding dmv. een brug tussen Meerlandenwe g en Broekszijdse- laan X:126.550 Y:476.320	3	+/- 75 meter	Nvt.	De voorlopige planning is als volgt 22 februari t/m 4 april 2007: ontwerp- bestemmingsplan derde brug ter inzage 22 februari t/m 4 april 2007: indienen zienswijzen op plan vanaf april 2007: behandeling zienswijzen en vaststellen bestemmingsplan voorjaar 2008: bestemmingspan aanbieden aan de provincie (GS)	medio 2008: na definitieve goedkeuring, aanvraag bouwvergun- ning en start bouwwerkzaamhe den	Het is opgenomen als verkeersroute, het is een infrastructurele ingreep die op zichzelf geen verkeersbeweginge n of groei daarvan genereert.	Geen toename NOx en PM10, wel kleine verschuiving
CSG-Noord	Gemeente Amersfoort	Nabij verkeersader Amsterdamse- weg X:154.530 Y:463.360	5	1: 1057 2: 200.000 bvo	Amsterdamse weg	2001 (goedkeuring GS), verder nog te voeren art. 19	2015	verkeerstoename is verwerkt in saneringstool	toename concentra- ties

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Hogeweg	Gemeente Amersfoort	Hogeweg, afslag A'foort A28 X:157.000 Y:463.600	5	1: ca. 700 6: zwembad	Hogeweg	Bp wordt vastgesteld in 2009	2015	verkeerstoename is verwerkt in saneringstool	toename concentra- ties
Kersenbaan	Gemeente Amersfoort	Parallel aan PON-lijn X:154.770 Y:462.310	3	1,8 km, 1 rijstrook per richting	Arnhemse- weg	Bp wordt vastgesteld in 2009	2010	verkeerstoename is verwerkt in saneringstool	toename concentra- ties
Maatweg	Gemeente Amersfoort	Maatweg X:153.810 Y:464.750	5	1: 100 6: ziekenhuis	Bunschoter- straat	Structuurplan vastgesteld 2005, nov. 2007 verklaring geen bezwaar	2009: start bouw, in gebruikname 2011	verkeerstoename is verwerkt in saneringstool	toename concentra- ties
Vathorst	Gemeente Amersfoort	Amersfoort Noord A1/A28 X:157.770 Y:465.990	5	1: 10.900 2: 135.000 bvo 3: 3 km 35 ha bedrijf.ter.	Randboule- vard A1, A28	1999, verder nog te voeren art. 19	2015	verkeerstoename is verwerkt in saneringstool	toename concentra- ties
Vathorst Noord West	Gemeente Amersfoort	Ten NW van Vathorst X:156.210 Y: 468.480	1	1: ca. 3000	Randboule- vard of Bunschoter- straat	Nog onbekend	Vanaf 2013	Nog niet	-
Wicken Vinkenhoef	Gemeente Amersfoort	Ten zuidoosten van knp hoevelaken X:157.690 Y:464.820	4	57 ha	Energieweg	2002 (goedkeuring GS)	Gefaseerd 10% per jaar, ca. 2015 100%	verkeerstoename is verwerkt in saneringstool	toename concentra- ties

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Bedrijventer- rein Gerbrandy- toren	Gemeente IJsselstein	X: 132.100 Y: 447.000	5	9 -11 ha	2 ontsluitings- routes Techniekweg en Energieweg	2009	Nog onbekend	Nog niet (indicatief)	Indicatief geen nieuwe overschrijding
Bedrijventer- rein A2-zone	Gemeente IJsselstein	Tussen Rijksweg A2 en de N210 X: 132.800 Y: 447.800	6	17 ha.	Via N210	2009	2010 - 2015	Nog niet (indicatief)	Indicatief geen nieuwe overschrijding
Het Klooster	Gemeente Nieuwegein	X: 136500; Y: 447500	4.	75 ha netto.	2 buurtontslui- tingswegen, 1 stadsontslui- tingsweg.	2009	2009 – 2019	2010 max. +1.000 mvt/et. 2015 max. +3.500 mvt/etm.	2010: NO2 0,3 µg/m3; PM10 0,0 µg/m3. 2015: NO2 1,9 µg/m3; PM10 0,5 µg/m3.
Binnenstad	Gemeente Nieuwegein	X: 134000; Y: 449000	5.	664 woningen; 74.480 m2 kantoren; 100.000 m2 winkels, gemeentehuis, cultuur, horeca.	4 buurtontslui- tingswegen, 4 wijkontslui- tingswegen, 4 stadsontslui- tingswegen.	2008	2009 – 2015	2010 max. +4.400 mvt/etm. 2015 max. +8.700 mvt/etm.	2010: NO2 1,6 µg/m3; PM10 0,5 µg/m3. 2015: NO2 1,7 µg/m3; PM10 0,4 µg/m3.

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Galecopper- zoom	Gemeente Nieuwegein	X: 134500; Y: 452500	4.	7 ha netto.	1 buurtontslui- tingsweg, 1 stadsontslui- tingsweg.	2009	2010 - 2015	2010 max. +3.200 mvt/etm. 2015 max. +3.200 mvt/etm.	2010: NO2 2,8 µg/m3; PM10 0,7 µg/m3. 2015: NO2 2,2 µg/m3; PM10 0,4 µg/m3.
Blokhoeve	Gemeente Nieuwegein	X: 134500; Y: 450500	5.	586 woningen; 48.265 m2 kantoren/ commerciële voorzieningen.	2 buurtontslui- tingswegen, 1 wijkontslui- tingswegen, 2 stadsontslui- tingswegen.	2008 - 2010	2008 – 2011	2010 max. +6.600 mvt/etm. 2015 max. +7.500 mvt/etm.	2010: NO2 1,6 µg/m3; PM10 0,2 µg/m3. 2015: NO2 0,6 µg/m3; PM10 0,1 µg/m3.
Hoogzandveld - Lekboulevard	Gemeente Nieuwegein	X: 134500; Y: 446500	5.	350 woningen; 6.800 m2 winkels, gezondheidszorg diensten.	2 buurtontslui- tingswegen, 1 wijkontslui- tingsweg, 1 stadsontslui- tingsweg.	2009	2010 - 2015	2010 max. +2.000 mvt/etm. 2015 max. +2.000 mvt/etm.	2010: NO2 1,1 µg/m3; PM10 0,3 µg/m3. 2015: NO2 0,8 µg/m3; PM10 0,2 µg/m3.

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdonsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Ontwikkeling Stationsgebied	B&W Utrecht	X: 135240- 136580 Y: 454900- 456450	5	1.000 won. 205.000 m2 bvo kantoor, OV-terminal, 45.000 m2 vvo detailhandel (=50.000 m2 bvo), 8.800 m2 bvo horeca, 29.000 m2 bvo hotel, 70.000 m2 bvo leisure, 33.500 m2 bvo cultuur, herstel loop singel en Leidse Rijn, Westpleintunnel, ondergronds parkeren Vredenburg, aansluiting 4 HOV-routes	fietsnetwerk, OV-terminal, 4 HOV- routes, OV-netwerk, KINGlaan, Weg der Ver.Naties, Gr.v.Roggen- weg, Wptunnel, Europalaan, O.d.Oudelaan Tellegenlaan, Van Zijstweg	2003 raadsbesluit Masterplan 2004 actualisatie Masterplan 2006 structuurplan 2006 3 privaatrechtelijke ontwikkel- overeenkomsten 2007 beschikkingen VROM en V&W	2007- 2020 fase 1 2007- 2015 alles ten zuiden Leidse Rijn, incl. Westpleintunnel fase 2 2012- 2020 alles ten noorden Leidse Rijn	verkeerstoename met ca. 16.000 mvt/etmaal verkeerstoename is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	toename concentraties en probleem bij tunnelmonden, onderdoorgang Catharijnesingel, Daalsetunnel, Weerdsingel, Oudenoord

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Ontwikkeling Leidsche Rijn	B&W Utrecht	X: 128000- 133800 Y: 453500- 460000	5	30.000 won. 390.000 m2 bvo kantoor 36,7 ha netto bedr.terrein overkluizing A2	fietsnetwerk, 3 stations 2 HOV- routes, OV-netwerk, 3 verbindingen met A2, 1 verbinding met A12 en 6 verbindingen met de bestaande stad	ontwikkelingsvisie 1997 globaal bestemmingsplan 1999	1995- 2008 10.000 won. 2008- 2015 16.000 won. 2014- 2020 4.000 won.	verkeerstoename met ca. 176.000 mvt/etmaal verkeerstoename is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	toename concentraties en probleem bij tunnelmonden A2, parallelwegen, aansluitingen en kruisingen met snelwegen
Ontwikkeling woningbouw Rijnsburg	B&W Utrecht	X: 128500- 133000 Y: 449000- 454400	5	5.000- 8.000 won. 100 ha netto bedr.terrein 180 ha recr. 130 ha landschapspark	fietsnetwerk, OV-netwerk, 1 verbinding met A12 en A2 2 verbindingen met Leidsche Rijn	vóór 2010	v.a. 2012	verkeerstoename met ca. 20.500 mvt/etmaal verkeerstoename is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	toename concentraties en verhoging achtergrond concentraties bestaande stad

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Ontwikkeling Merwede- kanaalzone	B&W Utrecht	X: 135300- 136100 Y: 453200- 455100	5	2.200 won. 6.500 m2 bvo 3.000 m2 Overige voorz.	fietsnetwerk, 1 HOV-route, OV-netwerk, auto: idem stationsgebied	2005	2007- 2015 fase 1 2200 won. 3.500 m2 bvo 3.000 m2 over. 2015- 2025 fase 2 3.000 m2 bvo extra won.	samen met Herstructurering Kanaleneiland verkeerstoename met ca. 16.000 mvt/etmaal verkeerstoename is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	toename concentraties
Ontsluiting Utrecht West	B&W Utrecht	X: 134000- 136000 Y: 52000- 457000 en X: 132000- 135000 Y: 457000- 459000	3	reconstructie 2 verkeers- knopen en 1 kruising aanleg NOUW 3 km	fietsnetwerk, 1 HOV-route, OV-netwerk, Kinglaan, Europalaan, Clausbrug	diverse projecten	2007- 2010 huidig pakket	verbindingen zijn opgenomen in nieuw verkeersmodel	andere verdeling verkeer en minder stagnatie
Opwaardering Noordelijke Ring Utrecht (NRU)	B&W Utrecht Ministerie van V&W	X: 135000- 138000 Y: 460300- 458600	3	3 ongelijkvloerse kruisingen	fietsnetwerk, verbinding A2/ A27	2010	v.a. 2012	wordt als variant doorgerekend	toename verkeer en minder stagnatie

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Door- ontwikkeling De Uithof	Gemeente- raad Utrecht	X: 139600- 141700 Y: 454700- 456000	6	261.000 m2 bvo onderwijs en onderwijs gebonden voorz. waaronder bedrijven	fietsnetwerk, 1 HOV-route, transferium, 1 verbinding met A28, 2 verbindingen met de stad en 1 met De Bilt	2006 2009 vaststelling bestemmingsplan	2006- 2020	verkeerstoename met ca. 6.000 mvt/etmaal verkeerstoename is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	toename concentraties en mogelijk probleem bij aansluiting A28
Ontwikkeling Randstadspoor	BRU	diverse nieuwe stations	3	.. nieuwe stations	fietsnetwerk, verbreding sporen, 4 HOV- lijnen, OV-netwerk transferia	2004 2005 raadsvoorstel voorfinanciering	2007- 2015	OV-effect is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	mogelijk probleem door verkeers- aantrekkende werking
Aanleg nieuwe HOV- lijnen	B&W Utrecht	2 routes naar Leidsche Rijn 1 route (om de Zuid) naar Uithof	3	3 nieuwe HOV- routes	fietsnetwerk, OV-terminal, OV-netwerk, transferia	1999	2006- 2011 HOV naar Leidsche Rijn 2008- 2014 HOV om de Zuid	OV-effect is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	mogelijk probleem bij kruisingen met snelwegen

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Her- structurering Kanaleneiland	B&W Utrecht	X: 134000- 136000 Y: 452500- 455000	3	1.400 won. 40.000 m2 bvo incl. voorz.	fietsnetwerk, 1 HOV-route, OV-netwerk, Kinglaan, Europalaan, Clausbrug	2006 raadsbesluit	2008- 2020 2008- 2015 As Kanaleneiland	samen met Herstructurering Kanaleneiland verkeerstoename met ca. 16.000 mvt/etmaal verkeerstoename is recentelijk verwerkt in nieuw verkeersmodel	toename concentraties
Veenendaal- oost	Gemeente Veenendaal	X=168455 Y=448455	1	3200	2 ontsluitingsw egen (noord en zuid)	2007: realisatiebesluit (goedkeuring GS) 2007: Deelgebied I Stedenbouwkundig Plan De Hoven en De Straten, B&W-besluit 2 januari 2007 Stedenbouwkundig plan De Ontmoeting en De Erven, B&W- besluit 21 augustus 2007	Planning start bouw: oktober 2008 (Max. 265 woningen/jaar)	Het project is verwerkt in de intensiteiten in de VerkeersMilieuKaa rt (VMK) van Veenendaal. Gevraagd is voor de Saneringstool de intensiteiten voor 2006 en 2015 uit de VMK te gebruiken. De andere jaren zijn berekend d.m.v. interpolatie.	Onbekend

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
						2009: Deelgebied II (Max. 265 woningen/jaar)			
						2011: Deelgebied III (Max. 265 woningen/jaar)			
BRAVO 6b	Gemeente Woerden	Ten westen van de kern Harmelen (noord-zuid ligging) X124769 Y455807	3	Lengte weg ca. 1 km. Twee maal één rijstrook.	Ontsluiting oostzijde kern Harmelen richting A12 en ontlasting kern Harmelen	Besluit uitvoering binnen A12 BRAVO samenwerking:	Jaar van ingebruikname 2011 als procedures geen vertraging kennen.	Project 6b is in 2010 geprojecteerd met een intensiteit van 1456 mvt/etm	toename concentra- ties
BRAVO 6c	Gemeente Woerden	Ten oosten van de kern Woerden (oost- west ligging) X: 124.026 Y: 455.984	3	Lengte weg ca. 2,2 km. Twee maal één rijstrook.	Ontsluiting kern Woerden westzijde richting A12 en ontlasting bestaande verbinding richting Harmelen	Niet beschikbaar. Uitgesteld project, uitvoering in afwachting van verkrijgen volledige financiering.	Nog te bepalen, zodra financiering volledig.	Project 6 c is in 2010 geprojecteerd met een intensiteit van 3410 mvt/etm	toename concentra- ties

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Regionaal Bedrijven- terrein Woerden	Gemeente Woerden	X: 118.300 Y: 124.100	4		Onsluiting via westelijke riondweg woerden = BRAVO 4	Structuurvisie gemeente Woerden	Nog niet bekend	Nog niet	onbekend
	Gemeente Wouden- berg		5	.. ha bedrijventerrein 2000 woningen					
A12: Woerden Oudenrijn BRAVO 1	Rijkswater- staat Utrecht		3	Aanleg extra strook, totale lengte ca. 13,3 km, waarvan 9,2 km met snelheid 120 km/h en 4,1 met snelheid 100 km/h	n.v.t.	OTB/MER 2009	2011		
A27: Lunetten Rijsweerd	Rijkswater- staat Utrecht		3	Aanleg extra doorgaande strook + aanleg extra weefvak over lengte 6,8 km, snelheid 100 km/h	n.v.t.	OTB/MER 2009	2011		
BRAVO 3: t.h.v. Waardsedijk	provincie Utrecht	X: 120.260 Y: 453.804	3	Ca 750 mtr 80 km/hr weg 2 maal 1 rijstrook met fietspaden		2009	2012	3913 mvt's/etm in 2010	toename concentra- ties

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers- prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Bravo 3 t.h.v. aansluiting A12	provincie Utrecht	X: 119.419 Y: 453.668	3	Ca 4 km 80 km/hr weg 2 maal 1 rijstrook met fietspaden		2009	2012	3913 mvt's/etm in 2010	toename concentra- ties
Bravo 6a zuidelijke randweg Harmelen	provincie Utrecht	X: 124.948 Y: 454.819	3	Ca 3,5 km 80 km/hr weg 2 maal 1 rijstrook met fietspaden		2009	2012	1954 mvt's/etm in 2010	toename concentra- ties

*** Type Classificatie**

1. Woningbouw
2. Kantoren
3. Infrastructuur
4. Bedrijvenlocatie (Wm-inrichtingen: als landbouwbedrijven/
emplacements/industrie)
5. Gemengde locatie
6. Overig

**** Omvang in**

1. Netto aantal woningen
2. Netto Bruto Vloeroppervlak (BVO)
3. Kilometers weglengte + aantal rijstroken per rijrichting
4. m²
5. zie 1 t/m 4

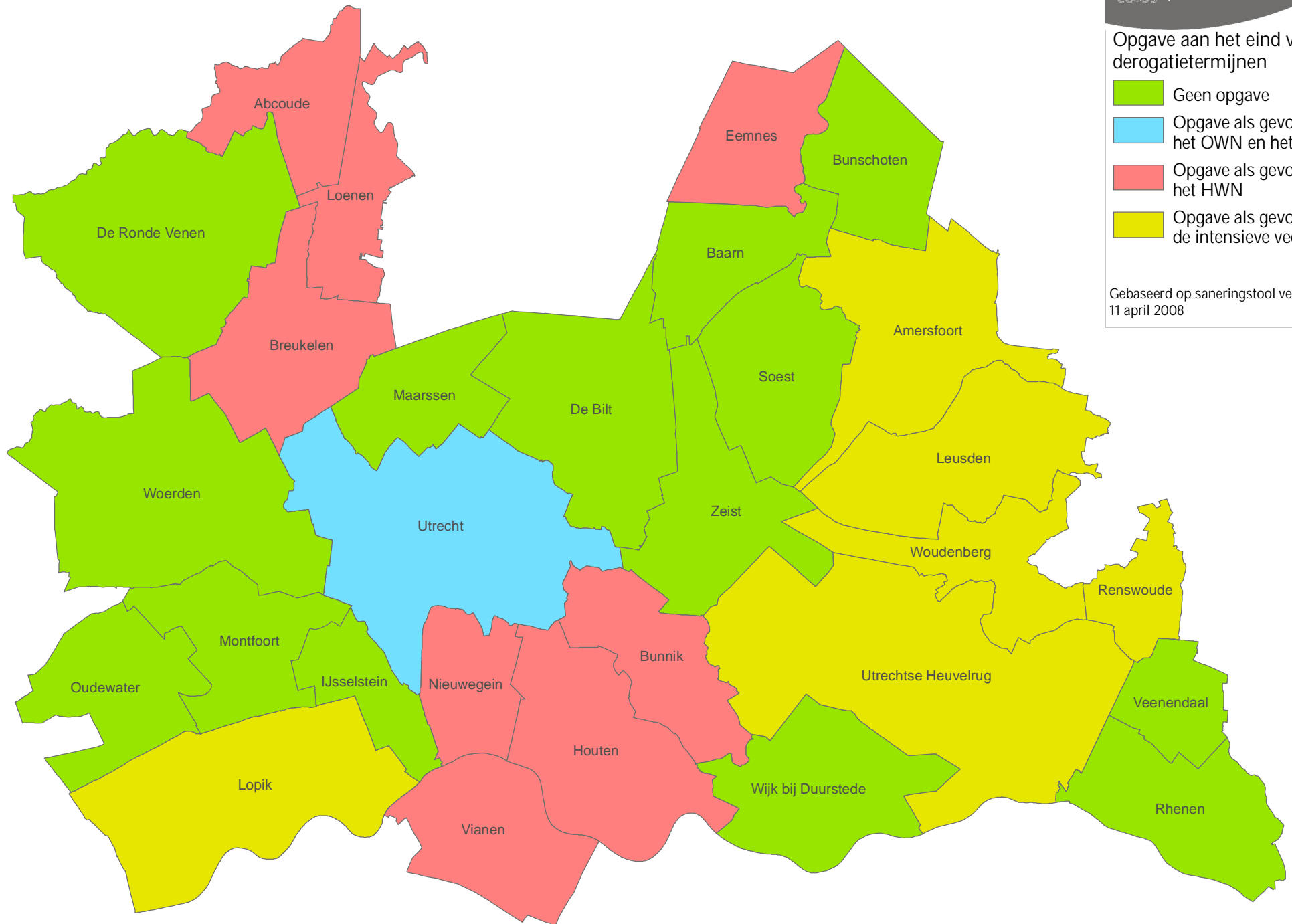
Bijlage 4

Opgave aan het eind van de derogatietermijnen

Opgave aan het eind van de
derogatietermijnen

- Geen opgave
- Opgave als gevolg van het OWN en het HWN
- Opgave als gevolg van het HWN
- Opgave als gevolg van de intensieve veehouderij

Gebaseerd op saneringstool versie 2.22
11 april 2008



Bijlage 5

Generiek regionale maatregelen

Bijlage 5 Generiek regionale maatregelen

Bevoegd gezag	Maatregel	Invloedsgebied	Besluit	Moment van invoering / moment waarop de maatregel effect heeft	Samenhang met IBM-projecten of andere maatregelen	Toegerekend effect in saneringstool	
						2010	2015
Gemeente Utrecht	Aanscherpen parkeerbeleid	Centrum en eerste schil	Aanbieding Regionaal Aanbod Luchtkwaliteit op 3 november 2005 Actieplan Luchtkwaliteit gemeente Utrecht, vastgesteld door B&W op 12 september 2006	2007	-	*	*
	Verbeteren inzet transferia	Invalswegen		2007 – 2015	-	*	*
	Aanleggen nieuwe HOV-routes	Verzorgingsgebieden		2007 – 2015	-	*	*
	Stimuleren fietsgebruik	Hele stad		2007 – 2015	-	*	*
	Intensiveren mobiliteitsmanagement	Hele stad		2008 – 2015	-	*	*
	RandstadSpoor	30% van de stad		2007 – 2015	-	*	*
	Communiceren over luchtkwaliteit & stimuleren gedeeld autogebruik	Hele stad		2007 – 2015	-	*	*
	Selectief verbeteren doorstroming Utrecht	Josephlaan/Marnixlaan, Lessinglaan, Socrateslaan, Beneluxlaan en Brailledreef		2007 – 2010	Afhankelijk van fasering Utrecht West	*	*
	Optimaliseren goederenvervoer	Hele stad		2007 – 2010	Afhankelijk van fasering Utrecht West	*	*
	Verschonen eigen wagenpark	Hele stad		2008 – 2015	-	geen	geen
Invoeren schonere bussen	Hele stad	2007 – 2010	-	zie BRU	zie BRU		
Provincie	Schoner openbaar vervoer via concessieverlening	Provincie Utrecht	Aanbieding Regionaal Aanbod Luchtkwaliteit op 3 november 2005	2008	-	50% wagenpark EEV	50% wagenpark EEV
	Rijden op aardgas	Provincie Utrecht met uitstraling naar heel Nederland	Provinciaal Programma Luchtkwaliteit, vastgesteld door PS op 16 oktober 2006	2008	-	-	-
	Doorstromingsmaatregelen/dynamisch verkeersmanagement	Specifieke locaties in de provincie Utrecht		-	-	-	-
	Stimuleren alternatieve vervoerswijzen	Provincie Utrecht		2008	-	-	-
BRU	Schoner maken van bussen	BRU-gebied	Aanbieding Regionaal Aanbod Luchtkwaliteit op 3 november 2005	2010		50% wagenpark EEV	50% wagenpark EEV

* De gemeente Utrecht heeft op basis van eigen modellen de effecten van de maatregelen doorgerekend.

Bijlage 6

Locatiespecifieke maatregelen

Bijlage 6 Locatiespecifieke maatregelen regio Utrecht

Bevoegd gezag	Omschrijving maatregel	Typering maatregel*	beleidsinspanning**	Besluit	implementatiejaar	Knelpunt straatnaam	Weglengte in meters	X-coördinaat knelpunt	Y-coördinaat knelpunt	Samenhang met IBM-projecten of andere maatregelen
Gemeente Utrecht	Infrastructuurele maatregelen centrumgebied	1	I	Actieplan luchtkwaliteit gemeente Utrecht, vastgesteld door B&W op 12 september 2006	2007	Graadt van Roggenweg	600	135500	455500	
	Vormgeving zuidelijke tunnelmond en luchtbehandeling/ verlenging Westpleintunnel	4	III		2010	Westplein	300	135700	456000	
	Selectief verbeteren doorstroming	1	I		2008	Weerdsingel/ Oudenoord	300	136200	456500	
	Milieuzonering vrachtverkeer	3	II		2007 - 2010	vele		135000/ 137000	454000 / 457000	
	Verplaatsing touringcarterminal	1	I		2015	geen knelpunten	100	135800	455700	
	Groene golf/ dosering radiaal Kinglaan- Weerdsingel/ Oudenoord	1	II	Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008, vastgesteld door B&W op 15 januari 2008	2009	Kinglaan, Weerdsingel/ Oudenoord	250	134000/ 136000	454000/ 456000	uitvoering ontsluiting Utrecht West
	P&R Hooggelegen/ OV op Kinglaan	1	I		2010 - 2015	Kinglaan	250	134000	454000	uitvoering ontsluiting Utrecht West
	Wegreconstructie Catharijnesingel e.o.	1	II		2009 - 2010	Catharijnesingel	300	136000/ 137000	454000	uitvoering ontsluiting Utrecht West
	Wegreconstructie Schweitzerdreef	1	I		2013 - 2014	Schweitzerdreef	380	135000/ 137000	458000/ 459000	opwaardering NRU
	Luchtbehandeling onderdoorgang Catharijnesingel	4	III		2009 - 2011	twee tunnelmonden	100	136000	455000	ontwikkeling stationsgebied
	Vormgeving westelijke tunnelmond en luchtbehandeling Daalsetunnel	4	III		2010 - 2012	tunnelmond	samen met Westplein-tunnel noord	135000	456000	ontwikkeling stationsgebied
	Vormgeving oostelijke tunnelmond en luchtbehandeling Daalsetunnel	4	III		2010 - 2012	tunnelmond	50	135000	456000	ontwikkeling stationsgebied
	Vormgeving noordelijke tunnelmond en luchtbehandeling/ verlenging Westpleintunnel	4	III		2010 - 2012	tunnelmond	80	135000	456000	ontwikkeling stationsgebied
	Vormgeving zuidelijke tunnelmond en luchtbehandeling/ gecontroleerde ventilatie Stadswegtunnel	4	III		2010 - 2013	tunnelmond	50	133000	456000	ontwikkeling Leidsche Rijn Centrum
	Vormgeving zes tunnelmonden en luchtbehandeling/ gecontroleerde ventilatie Schweitzerdreeftunnels	4	III		2013 - 2014	zes tunnelmonden	360	135000/ 137000	458000/ 459000	opwaardering NRU

* De maatregel wordt getypeerd als:

- 1: doorstroming OWN
- 2: snelheden OWN
- 3: milieukarakteristieken OWN
- 4: overdrachtsmaatregelen OWN

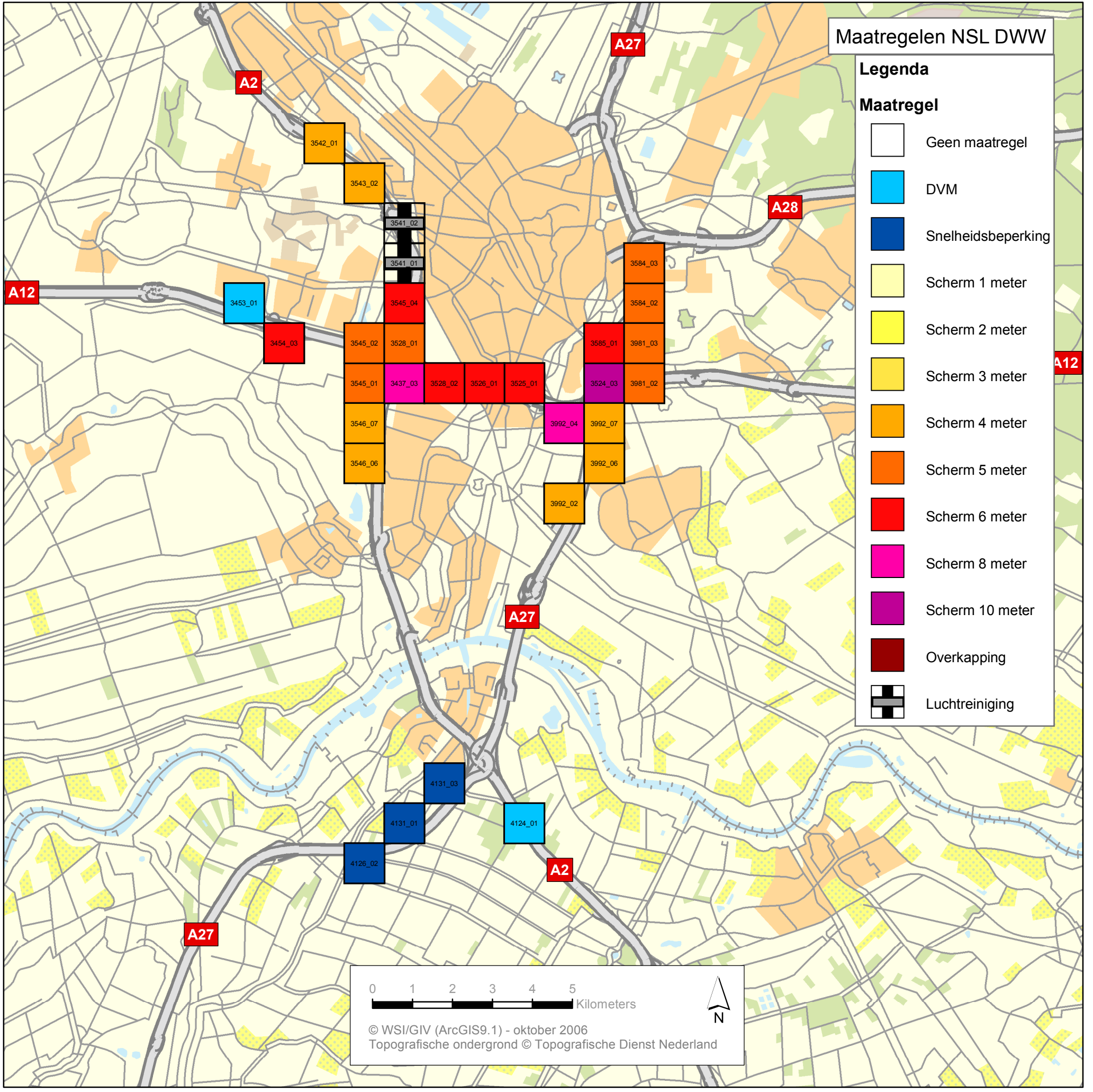
** Beleidsinspanning is getypeerd als:

- I: licht
- II: middel
- III: zwaar

Bijlage 7

Maatregelen hoofdwegennet

RD UTRECHT																
RD	WVK_ID	segment_X	segment_Y	wegnummer	baantype	van hm	tot hm	L/R	NO2	PM10	%reductie	voor 2011/2015	exacte maatregel	lengte maatregel (m)	geautoriseerde kosten inclusief O&B (milj euro)	gemeente
UT	277304008	139100	452200	12	VBR	63.38	63.73	R	1	0	13%	2015	Scherp 4 meter	356	1.62	Bunnik
UT	277304009	139050	452220	12	VBR	63.326	63.743	L	1	1	36%	2011	Scherp 5 meter	452	2.58	Bunnik
UT	278304011	139276	452290	12	VBR	63.73	63.78	R	1	0	6%	2015	Scherp 4 meter	47	0.21	Bunnik
UT	278304016	139268	452320	12	VBR	63.743	63.774	L	1	1	30%	2011	Scherp 4 meter	27	0.12	Bunnik
UT	278304017	139297	452330	12	HR	63.774	63.808	L	1	1	23%	2011	Scherp 4 meter	34	0.16	Bunnik
UT	278304017	139436	452400	12	HR	63.808	64.084	L	1	0	13%	2015	Scherp 4 meter	275	1.25	Bunnik
UT	278304017	139652	452510	12	HR	64.084	64.291	L	1	1	18%	2011	Scherp 4 meter	206	0.94	Bunnik
UT	279305004	139314	452320	12	HR	63.78	63.829	R	1	0	5%	2015	DVM	49	0.01	Bunnik
UT	279305004	139501	452410	12	HR	63.829	64.199	R	1	0	8%	2015	Scherp 4 meter	366	1.67	Bunnik
UT	274303001	137324	451940	12	VBR	61.735	61.748	L	1	1	36%	2011	Scherp 8 meter	13	0.12	Houten
UT	274303001	137541	451910	12	VBR	61.748	70.492	L	1	1	17%	2011	Scherp 8 meter	424	3.87	Houten
UT	275303005	137773	451940	27	VBR	70.492	70.54	L	1	1	34%	2011	Scherp 8 meter	48	0.44	Houten
UT	275303008	137888	451750	12	VBD	62.143	62.518	R	1	0	21%	2015	Scherp 4 meter	379	1.73	Houten
UT	271304041	136018	452310	12	VBR	60.045	60.718	R	1	0	2%	2015	Scherp 4 meter	665	3.03	Utrecht
UT	272304004	136197	452310	12	VBR	60.372	60.728	L	1	1	26%	2011	Scherp 4 meter	356	2.44	Utrecht
UT	272304034	136346	452200	12	VBR	60.718	60.749	R	1	0	8%	2015	Scherp 4 meter	32	0.15	Utrecht
UT	269305005	135009	452570	12	VBR	59.07	59.599	L	1	1	50%	2011	Scherp 6 meter	526	3.60	Utrecht
UT	269305008	135145	452500	12	VBR	59.27	59.7	R	1	1	30%	2011	Scherp 4 meter	418	1.91	Utrecht
UT	270304003	135692	452410	12	VBR	60.059	60.045	R	1	0	4%	2015	DVM	14	0.00	Utrecht
UT	270305026	135300	452530	12	VBR	59.599	59.661	L	1	1	53%	2011	Scherp 6 meter	62	0.42	Utrecht
UT	270305026	135684	452460	12	VBR	59.661	60.372	L	1	1	28%	2011	Scherp 4 meter	717	3.27	Utrecht
UT	268305002	134423	452670	12	VBR	58.732	58.746	L	1	1	44%	2011	Scherp 5 meter	14	0.08	Nieuwegein
UT	268305002	134582	452640	12	VBR	58.746	59.057	L	1	1	49%	2011	Scherp 6 meter	311	2.13	Nieuwegein
UT	268305002	134742	452610	12	VBR	59.057	59.07	L	1	1	48%	2011	Scherp 6 meter	14	0.10	Nieuwegein
UT	268305018	134305	452710	12	VBR	58.499	58.732	L	1	1	42%	2011	Scherp 5 meter	233	1.33	Nieuwegein
UT	268305019	134461	452600	12	VBR	58.695	58.917	R	1	1	29%	2011	Scherp 4 meter	232	1.06	Nieuwegein
UT	269305009	134757	452560	12	VBR	58.917	59.27	R	1	1	37%	2011	Scherp 5 meter	366	2.09	Nieuwegein
UT	265303019	133000	452040	2	VBS	68.037	64.73	L	1	1	42%	2011	Scherp 8 meter	227	2.07	Nieuwegein
UT	265306010	133119	452700	12	VBD	57.621	64.253	R	1	1	41%	2011	Scherp 5 meter	167	0.95	Nieuwegein
UT	266304012	133093	452340	2	VBS	64.73	64.323	L	1	1	49%	2011	Scherp 8 meter	404	3.68	Nieuwegein
UT	266304014	133054	452400	2	VBR	64.704	64.253	L	1	1	49%	2011	Scherp 6 meter	446	3.05	Nieuwegein
UT	266305011	133192	452650	2	VBD	64.323	64.581	R	1	1	48%	2011	Scherp 6 meter	259	1.77	Nieuwegein
UT	266306029	133423	452760	2	VBS	64.581	64.852	R	1	0	19%	2015	Scherp 4 meter	311	1.42	Nieuwegein
UT	266305015	133453	453650	2	VBR	64.247	62.933	L	1	1	41%	2011	Scherp 5 meter	466	2.66	Utrecht
UT	266306028	133164	453430	2	VBS	63.595	64.011	L	1	1	36%	2011	Scherp 5 meter	229	1.31	Utrecht
UT	266307006	133494	453900	2	VBR			R	1	1	45%	2011	Scherp 5 meter	44	0.25	Utrecht
UT	266307015	133719	453000	12	VBD	64.247	58.499	L	1	1	28%	2011	Scherp 4 meter	1085	7.42	Utrecht
UT	264306016	132426	453430	2	VBS	56.548	64.211	L	1	1	42%	2011	Scherp 5 meter	93	0.53	Utrecht
UT	264306020	132363	453400	12	VBI	56.463	56.62	R	1	1	23%	2011	Scherp 4 meter	165	0.75	Utrecht
UT	264306020	132450	453370	12	VBI	56.62	56.652	R	1	1	27%	2011	Scherp 4 meter	22	0.10	Utrecht
UT	264306020	132546	453330	12	VBI	56.652	56.835	R	1	1	27%	2011	Scherp 4 meter	183	0.83	Utrecht
UT	264306020	132637	453300	12	VBI	56.835	56.848	R	1	1	26%	2011	Scherp 4 meter	13	0.06	Utrecht
UT	264306020	132667	453290	12	VBI	56.848	56.9	R	1	1	25%	2011	Scherp 4 meter	52	0.24	Utrecht
UT	264306026	132252	453450	12	HR	56.39	56.463	R	1	0	14%	2015	Scherp 5 meter	73	0.42	Utrecht
UT	264307023	132121	453510	12	HR	56.271	56.293	L	1	1	23%	2011	Scherp 4 meter	22	0.10	Utrecht
UT	264307023	132185	453490	12	HR	56.293	56.401	L	1	1	28%	2011	Scherp 4 meter	110	0.50	Utrecht
UT	264307023	132309	453460	12	HR	56.401	56.548	L	1	1	33%	2011	Scherp 4 meter	149	0.68	Utrecht
UT	265306010	132796	453230	12	VBD	56.9	57.132	R	1	1	29%	2011	Scherp 4 meter	230	1.05	Utrecht
UT	265306011	132866	453310	2	VBD	62.647	63.595	L	1	1	39%	2011	Scherp 5 meter	416	2.37	Utrecht
UT	265306011	132568	453390	2	VBD	64.211	62.647	L	1	1	41%	2011	Scherp 5 meter	205	1.17	Utrecht
UT	260308046	130197	453990	12	HR	54.109	54.474	L	1	1	18%	2011	Scherp 6 meter	387	2.65	Utrecht
UT	257308005	129338	454250	12	HR	52.697	54.109	L	1	0	5%	2015	DVM	1408	0.35	Utrecht
UT	271284005	136773	441030	2	HR	75.475	78.545	L	1	0	4%	2015	DVM	3070	0.77	Vianen
UT	265299003	132838	450600	2	HR	68.147	68.642	R	1	0	0%	2015	DVM	497	0.12	Utrecht
UT	265299003	132846	450890	2	HR	68.642	65.973	R	1	1	19%	2011	Scherp 4 meter	83	0.38	Utrecht
UT	265300011	132894	451160	2	VBS	66.497	68.037	L	1	1	27%	2011	Geen	1538	0.00	Utrecht
UT	265301001	132863	451440	2	HR	65.973	64.955	R	1	1	17%	2011	Scherp 4 meter	1016	4.63	Utrecht
UT	265303015	132948	451940	2	HR	64.955	64.968	R	1	1	27%	2011	Scherp 4 meter	13	0.06	Utrecht
UT	265303015	132960	451990	2	HR	64.968	65.053	R	1	1	29%	2011	Scherp 4 meter	87	0.40	Utrecht
UT	265303015	132990	452110	2	HR	65.053	64.704	R	1	1	36%	2011	Scherp 5 meter	156	0.89	Utrecht
UT	266306029	132924	452930	2	VBS	57.132	57.621	R	1	0	8%	2015	Scherp 4 meter	506	2.31	Utrecht
UT	0	133630	454720	2	HR			L	1	1	18%	2011	Scherp 4 meter	1036	4.72	Utrecht
UT	0	133654	454740	2	HR			R	1	1	31%	2011	Scherp 4 meter	1002	4.57	Utrecht
UT	266306031	133435	454040	2	VBR	64.49	62.713	L	1	1	23%	2011	Scherp 4 meter	168	0.77	Utrecht
UT	266307006	133534	454060	2	VBR			R	1	1	45%	2011	Scherp 5 meter	271	1.54	Utrecht
UT	266307010	133521	454160	2	HR			L	1	1	36%	2011	Scherp 5 meter	107	0.61	Utrecht
UT	267308009	133566	454220	2	VBR			L	1	1	47%	2011	Scherp 6 meter	59	0.40	Utrecht
UT	267308009	133569	454190	2	VBR	62.621	62.622	L	1	1	44%	2011	Scherp 5 meter	1	0.01	Utrecht
UT	267308011	133569	454270	2	HR			R	1	1	47%	2011	Scherp 6 meter	39	0.27	Utrecht
UT	0	133659	455260	2	HR			L	1	1	87%	2011	Luchtreiniging	50	39.00	Utrecht
UT	0	133636	455260	2	HR			R	1	1	82%	2011	Luchtreiniging	50	0.00	Utrecht
UT	0	133062	456840	2	HR			L	1	1	87%	2011	Luchtreiniging	52	0.00	Utrecht
UT	0	133041	456830	2	HR			R	1	1	80%	2011	Luchtreiniging	52	0.00	Utrecht
UT	0	132628	457570	2	HR			R	1	1	11%	2015	Scherp 4 meter	601	2.74	Utrecht
UT	262317037	131590	458380	2	HR			L	1	0	10%	2015	Scherp 4 meter	856	3.90	Utrecht
UT	262317038	131975	458120	2	HR	57.985	58.055	L	1	0	1%	2015	DVM	70	0.02	Utrecht
UT	254341033	127645	468590	2	HR	43.945	48	L	1	0	8%	2015	Scherp 4 meter	4063	18.53	Breukelen
UT	254341031	127409	470740	2	HR	43.626	43.945	L	1	0	9%	2015	Scherp 4 meter	316	1.44	Loenen
UT	254341032	127426	470650	2	HR	43.798	43.945	R	1	0	4%	2015	Scherp 4 meter	141	0.64	Loenen
NH	251351018	125954	475490	2	HR	38.70	38.91	L	1	0	3%	2015	Scherp 4 meter	219	1.00	Abcoude
NH	251351018	125995	475340	2	HR	38.91	39.00	L	1	0	11%	2015	Scherp 4 meter	85	0.39	Abcoude
ZH	264281011	132186	440850	27	HR	52.235	52.269	L	1	0	11%	2015	Snelheidsbeperkin	34	0.06	Vianen
ZH	264281011	132338	440850	27	HR	52.269	52.538	L	1	0	9%	2015	Snelheidsbeperkin	269	0.50	Vianen
ZH	264281011	133868	441240	27	HR	52.875	55.168	L	1	1	18%	2011	Snelheidsbeperkin	2288	15.65	



3542_01

3543_02

3541_02

3541_01

A12

3453_01

3454_03

3545_02

3528_01

3545_01

3437_03

3528_02

3526_01

3525_01

3546_07

3546_06

A27

A28

3584_03

3584_02

3585_01

3524_03

3981_03

3981_02

3992_04

3992_07

3992_06

3992_02

A12

A27

4126_02

4131_01

4131_03

4124_01

A2

A27

Bijlage 8

Overige maatregelen, acties en projecten met een positieve invloed op de luchtkwaliteit

Overige maatregelen, acties en projecten met een positieve invloed op de luchtkwaliteit

Gemeente	Maatregel	Besluit	Moment van invoering / moment waarop de maatregel effect heeft	Verwacht effect (niet opgenomen in de saneringstool)		
				2010	2015	
Amersfoort	Schoner OV / bussen op aardgas	Aanbieding Regionaal Aanbod Luchtkwaliteit op 3 november 2005		50% wagenpark EEV	50% wagenpark EEV	
	Schoner eigen wagenpark					
	Rijden op aardgas: vraag & aanbod stimuleren			-	-	
	Vervoersalternatieven (gratis fietsparkeren / proeven met gratis OV)	Aanbieding Regionaal Aanbod Luchtkwaliteit op 3 november 2005		1% afname autoverkeer	1% afname autoverkeer	
	Transferia					
	Vervoersmanagement (eigen organisatie en derden)					
	Stimuleren carpoolen / collectief gebruik					
Afstand tussen bron en ontvanger bij nieuwe plannen vergroten			-	-		
Meetstations			-	-		
Breukelen	Actief fietsbeleid	Luchtkwaliteitsplan Breukelen, december 2005	2005	1% afname autoverkeer	1% afname autoverkeer	
	Parkeerbeleid					
	Gedragsmaatregelen					
	Schoner gemeentelijk wagenpark					
Houten	Opstellen en uitvoeren vervoersplan voor de gemeentelijke organisatie	Concept Luchtkwaliteitsplan Houten, 2006		1% afname autoverkeer	1% afname autoverkeer	
	Schoner maken van het gemeentelijk wagenpark					
	Voorlichtingsactiviteiten gericht op het terugdringen van het autogebruik voor korte ritten					
	Stimuleren van vervoersmanagement bij bedrijven					
	Milieurandvoorwaarden opnemen in de regionale concessieverlening voor bussen				-	-
	Milieurandvoorwaarden opnemen bij aanbesteding van de afvalinzameling				-	-

Gemeente	Maatregel	Besluit	Moment van invoering / moment waarop de maatregel effect heeft	Verwacht effect (niet opgenomen in de saneringstool)	
Nieuwegein	Betaald parkeren en parkeervergunningen binnenstad en St. Antonius Ziekenhuis	Luchtkwaliteitsplan Nieuwegein, vastgesteld in de gemeenteraad op 26 maart 2008	Doorlopend		
	Parkeer Route Informatie Systeem		Na 2008		
	Verlaging snelheid rond binnenstad		Na 2008		
	Verbeteren fietsvoorzieningen		Doorlopend		
	Gratis bewaakte fietsenstalling in de binnenstad		2008		
	Kwaliteitsverbetering en toegankelijkheid OV-haltes		2008 - 2010		
	Milieuzonering vrachtverkeer		In onderzoek		
	Gedeeld autogebruik		2008		
	Schoner gemeentelijk wagenpark		Doorlopend		
	Mobiliteitsmanagement bedrijventerrein Plettenburg – De Wiers		Doorlopend		
	Rijden op Aardgas		2008 - 2010		
	Communicatie: informatie over luchtkwaliteit		Doorlopend		
	Communicatie: publiekscampagne “Met Belgerinkel naar de Winkel”		2008 -2010		
	Communicatie: lespakket luchtkwaliteit		2008		
	Communicatie: Informatiecampagne verstandig stoken		2008		
	Verbeteren doorstroming		2008 - 2010		
	Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht		Doorlopend		
	Onderzoek mogelijkheden transferium / P+R voorzieningen		In onderzoek		
	Onderzoek mogelijkheden (OV) fietsuitgiftepunt		In onderzoek		
	Aanbestedingen aannemers – eisen stellen aan mobiele werktuigen		2008 - 2010		
Bomen, struiken en groene daken als “vuile luchtvaarders”	2008 - 2010				
Afscherming	2008 - 2010				
Luchtkwaliteitstoets bij milieuvergunningen en planvorming	Doorlopend				
Onderzoek mogelijkheden voor walstroom scheepvaart	2008 - 2009				
Meetnet luchtkwaliteit	2008 - 2010				
Enquete luchtkwaliteit Digipanel	uitgevoerd in 2007 / vervolg in 2009				
IJsselstein	Mogelijke wijzigingen in de verkeersstructuur			-	-
	Bevorderen fietsgebruik d.m.v. fietscampagne vanaf voorjaar 2007 in samenwerking met Breukelen, Houten en Nieuwegein			-	-
	Communicatie: aanspreken bronbeheerders			-	-

Gemeente	Maatregel	Besluit	Moment van invoering / moment waarop de maatregel effect heeft	Verwacht effect (niet opgenomen in de saneringstool)	
Veenendaal	Gemeentelijke voertuigen schoner laten rijden	Luchtkwaliteitsplan Veenendaal en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld in de gemeenteraad op 26 september 2006	2007	-	-
	Stimuleren duurzame energie en energiebesparing			-	-
	Opstellen fietsplan bij bedrijven		2007	1% afname autoverkeer	1% afname autoverkeer
	Communicatie met bedrijven/bewoners stimuleren		2006		
	Parkeerbeleid		2006		
	Toepassen goede fietsenstallingen				
	Verdichten nabij stations				
Ontmoedigen van open haarden			-	-	
Bunschoten	PM	Ambtelijk concept luchtkwaliteitsplan			
Eemnes	PM	Ambtelijk concept luchtkwaliteitsplan			
Leusden	PM	Ambtelijk concept luchtkwaliteitsplan			
Woudenberg	PM	Ambtelijk concept luchtkwaliteitsplan			

Overige locatiespecifieke maatregelen met een positieve invloed op de luchtkwaliteit

Gemeente	Omschrijving maatregel*	Typering maatregel**	beleidsinspanning***	Besluit	Moment van invoering / moment waarop de maatregel effect heeft	Knelpunt straatnaam
Amersfoort	Verbeteren doorstroming, o.a. groene golf op o.a. Rondweg Noord (concept)	1	I	Aanbieden Regionaal Aanbod Luchtkwaliteit op 3 november 2005	In onderzoek	
	Milieuzonering vrachtverkeer	3	II		Nog onzeker	
	Stadsdistributie/autoluwe binnenstad	3	II		In onderzoek	
	Routering (vrachtverkeer) parkeerroutering	1	I		2005	
	Plaatsen afscherming o.a. langs A28	4	II		In onderzoek	
Nieuwegein	Verbeteren doorstroming stedelijke hoofdwegenstructuur	1	II	Luchtkwaliteitsplan Nieuwegein, vastgesteld in de gemeenteraad op 26 maart 2008	Na 2008	
	Verlagen snelheid op wegen rond binnenstad	1	I		Na 2008	
	Parkeer Route Informatiesysteem binnenstad	1	I		na 2008	
	Transferium / P+R voorzieningen	1	I		In onderzoek	
	Milieuzonering vrachtverkeer	3	II		In onderzoek	
	Bevoorradingsprofiel binnenstad	3	II		In onderzoek	
	Groen langs stedelijke hoofdwegenstructuur	4	I		Doorlopend	
	Mobiliteitsmanagement bedrijventerrein Plettenburg - De Wiers	1	I		Doorlopend	
	Afscherming langs stedelijke hoofdwegenstructuur	4	II		Na 2008	
Veenendaal	Verbeteren doorstroming op Rondweg-West (Veenendaal)	1	I	Luchtkwaliteitsplan Veenendaal en het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld in de gemeenteraad op 26 september 2006	2007-2008	Rondweg-West
	Onderzoeken invoering milieuzone vrachtverkeer in centrum	3	III		Na 2007	Gebied binnen centrumring
	Onderzoeken stadsdistributie toepassen in Veenendaal-oost	3	II		Na 2007	Veenendaal-oost
	Groen in stedelijke gebieden	4	I		Na 2007	Veenendaal-oost
Breukelen	Andere VRI's	1	I	Luchtkwaliteitsplan Breukelen, december 2005	2005	Straatweg
	Straatweg 30 km zone	2	I		2007	Straatweg
	Schoon openbaar vervoer	3	I		2008	Straatweg
	Emissie-eisen vrachtwagens centrum (concept)	3	II		Nog onzeker	Centrum
	Plaatsen doseerlichten	1	I		Nog onzeker	Straatweg
	Tweede Vechtbrug	1	III		Nog onzeker	Straatweg
	HUB (distributiesysteem van laden en lossen aan de snelweg gebundeld met kleiner en schoner transport het dorp in)	1 en 3	II		Nog onzeker	Centrum

*Normaal gedrukt: vastgestelde maatregel

Schuin gedrukt: concept maatregel

** De maatregel wordt getypeerd als:

- 1: doorstroming OWN
- 2: snelheden OWN
- 3: milieukarakteristieken OWN
- 4: overdrachtsmaatregelen OWN

*** Beleidsinspanning is getypeerd als:

- I: licht
- II: middel
- III: zwaar