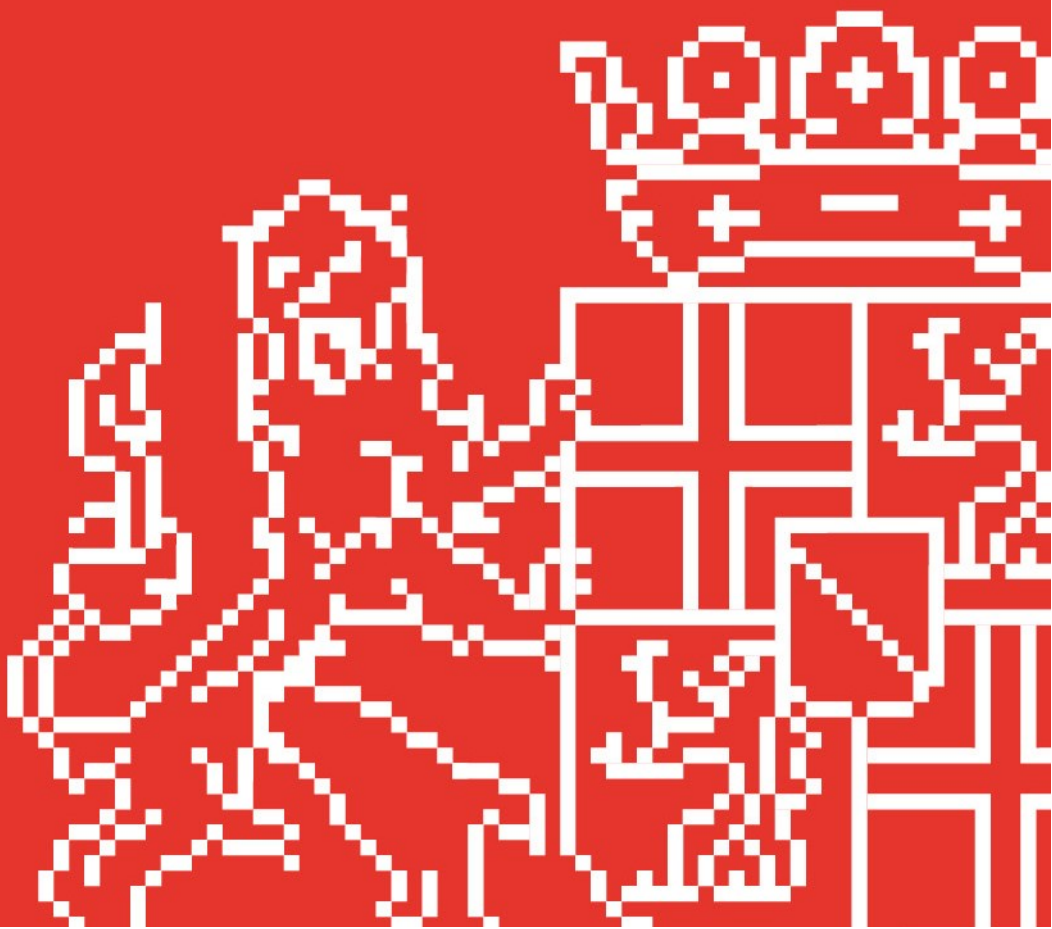




EVALUATIE REGIONAAL SAMENWERKINGSPROGRAMMA LUCHTKWALITEIT UTRECHT

Publicatiedatum 15 september 2014
Status In concept
Referentienummer 810996EA



Samenvatting

Regionaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit Utrecht

In het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) werken de Utrechtse gemeenten, BRU en Provincie samen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Het RSLU is op 15 april 2008 vastgesteld in GS en loopt tot 1 augustus 2014. Het RSLU maakt deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is verlengd tot 1 januari 2017. Hiermee is ook automatisch het RSLU verlengd. Het RSLU is opgesteld omdat het problematisch bleek om overal in de provincie Utrecht tijdig aan de Europese luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te voldoen. De evaluatie van het RSLU geeft de stand van zaken van de projecten en maatregelen en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gedurende het programma.

In het RSLU staan de grote ruimtelijke projecten en luchtkwaliteitsmaatregelen die de provincie Utrecht en de Utrechtse gemeenten hebben uitgevoerd of de komende jaren nog uitvoeren. Het doel van het RSLU is:

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 er tijdig wordt voldaan aan grenswaarden van de Europese Richtlijn.
2. Het (meer dan) compenseren van de negatieve effecten op de luchtkwaliteit van de grootschalige ontwikkelingen (de projecten die in betekende mate bijdragen (IBM-projecten)) en het daardoor wegnemen van blokkades voor deze ontwikkelingen.
3. Rijk, provincie en gemeenten nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en om daarmee tevens ongewenste effecten op de gezondheid te beperken.

De partners in het RSLU zijn de provincie Utrecht zijn alle Utrechtse gemeenten, het BRU en Rijkswaterstaat Utrecht. Gezien de ligging en hoeveelheid van de knelpunten is de gemeente Utrecht de belangrijkste partner. Voor het uitvoeren van het RSLU is veel geld nodig. Een deel van de kosten wordt gedekt door een bijdrage van de rijksoverheid. In totaal heeft de regio € 77,2 miljoen ontvangen, € 73,5 miljoen aan de gemeente Utrecht is toegekend, € 2,5 miljoen aan het BRU en € 1,2 miljoen aan de provincie Utrecht. De overige kosten zijn opgebracht door de regio. De regio draagt zelf meer dan 50% bij, conform de voorwaarden van de Rijksbijdrage van een cofinanciering van minimaal 50%. Daarnaast zijn er verschillende gemeenten die maatregelen hebben getroffen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar die geen gebruik hebben gemaakt van de subsidies.

Projecten en maatregelen

Het RSLU bevat 28 projecten In Betekende Mate en 104 luchtkwaliteitsmaatregelen. De economische recessie heeft voor vertraging gezorgd van de projecten. In de periode vanaf 1 augustus 2009 tot heden is van de 28 projecten één project afgerond, 17 projecten in uitvoering, vier vervallen en zes projecten nog niet gestart. Meer dan de helft van de maatregelen (63) uit het RSLU zijn afgerond, 33 maatregelen zijn nog in uitvoering. Over 5 projecten is een besluit gevallen maar is de uitvoering onderdeel van een geplande binnenstedelijke ontwikkeling. Eén maatregel is vervallen. Vijf maatregelen, allen in de gemeente Utrecht, zijn vervangen door andere maatregelen. De periode van het verlengde RSLU is nodig om alle maatregelen, inclusief het aanvullende pakket van de gemeente Utrecht, af te ronden.

Effecten op de luchtkwaliteit

Het effect van een maatregel kan per locatie verschillen en is lastig om exact aan te geven. De metingen van het landelijk meetnet luchtkwaliteit laten een langjarige, gestage daling van de concentraties zien, zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof. Ook uit het monitoringsprogramma van het NSL blijkt dat de gemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide waar de bevolking aan wordt blootgesteld de afgelopen jaren zijn gedaald. In het grootste deel van de provincie Utrecht liggen de concentraties onder de grenswaarden. Op sommige locaties is, voor beide stoffen, sprake van een beperkt aantal hardnekkige overschrijdingen. De grenswaarden voor stikstofdioxide worden nog langs een aantal wegen in de gemeente Utrecht overschreden. Met de uitvoering van het aanvullend maatregelenpakket in de gemeente Utrecht voorzien we dat deze overschrijdingen worden opgelost. In 2016, als alle gegevens van het voorgaande jaar beschikbaar zijn, is er zekerheid of overal in de provincie Utrecht aan de grenswaarde voor stikstofdioxide wordt voldaan.

Voor fijn stof zijn nog bij twee veehouderijen overschrijdingen van de grenswaarden geconstateerd. Deze overschrijdingen moeten zo snel mogelijk worden opgelost via het vergunningenspoor.

Veilige marge

Omdat de berekeningen een aanzienlijke onzekerheid kennen, wordt aanbevolen bij het inzetten op het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen een veilige marge in acht te nemen. Hiermee kunnen eventuele schommelingen in concentraties opgevangen worden. Schommelingen in concentraties kunnen voorkomen bij tegenvallende resultaten van maatregelen, bij een andere economische ontwikkeling of trendmatige ontwikkeling dan aangenomen of bij ongunstige meteorologische omstandigheden. Het RIVM beveelt een veilige marge onder de norm aan in de Monitoringsrapportage NSL 2012 omdat hiermee meer zekerheid over het daadwerkelijk halen van de normen kan worden bereikt.

Aanpak door alle overheidslagen nodig

Luchtverontreiniging heeft een lokale, regionale, nationale en grensoverschrijdende dimensie en vereist daarom actie vanuit alle bestuurslagen. Voor een effectieve aanpak van de luchtproblematiek is het belangrijk dat iedere partij haar verantwoordelijkheid neemt en die maatregelen neemt die door die partij het beste kunnen worden en moeten worden genomen. Daarom bevelen wij een Multi level governance benadering aan waarbij iedere bestuurslaag haar verantwoordelijkheid neemt en die maatregelen neemt die door die bestuurslaag het beste kunnen worden en moeten worden genomen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Samenwerking om de luchtkwaliteit te verbeteren	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).....	7
2.3	Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU).....	7
2.4	Verlengd NSL en RSLU.....	8
3	Aanpak evaluatie.....	9
4	Projecten In Betekende Mate	10
5	Maatregelen	11
5.1	Overzicht maatregelen	11
5.2	Voortgang maatregelen	12
5.3	Voortgang maatregelen provincie Utrecht	13
6	Effecten op de luchtkwaliteit.....	15
6.1	Wat is er bereikt?	15
6.1.1	Effecten van de maatregelen	15
6.1.2	Meetresultaten	16
6.1.3	Berekeningsresultaten	16
6.1.4	Resterende knelpunten.....	17
6.2	Ontwikkeling luchtkwaliteit 2009-2013.....	17
6.3	Aangewezen partijen.....	18
7	Conclusies en aanbevelingen.....	19
7.1	Conclusies.....	19
7.2	Aanbevelingen.....	19

1 Inleiding

Dit rapport geeft de resultaten van de evaluatie van het Regionaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU). Het RSLU is op 15 april 2008 vastgesteld in GS en loopt tot 1 januari 2017. Het RSLU maakt inzichtelijk welke maatregelen worden genomen om in de provincie Utrecht alsnog aan de Europese luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te voldoen.

Sinds juni 2008 is de luchtkwaliteitsrichtlijn 2008/50/EG van de Europese Unie (EU) van kracht. Deze richtlijn bevat normen voor de concentraties van een aantal stoffen in de buitenlucht ter bescherming van de mens en de natuur. In Nederland werd in 2008 al aan alle normen voldaan, met uitzondering van de normen voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Vooral langs snelwegen en drukke binnenstedelijke wegen waren hardnekkige knelpunten aanwezig. De Europese Commissie heeft Nederland daarom extra tijd gegeven om aan deze normen te voldoen. Nederland heeft daartoe een plan opgesteld: het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bevat alle maatregelen die Rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 hebben genomen of nu nog uitvoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit moet ervoor zorgen dat alsnog (per 1 juni 2011 voor fijn stof en per 1 januari 2015 voor stikstofdioxide) wordt voldaan aan de grenswaarden, rekening houdend met alle voorgenomen ontwikkelingen die relevant zijn voor de luchtkwaliteit.

Het NSL is opgebouwd uit regionale programma's, waaronder het Regionaal Samenwerkingsprogramma Utrecht (RSLU). Met de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit is de afgelopen jaren inzicht gegeven in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht. In de rapportages luchtkwaliteit kwamen de ruimtelijke ontwikkelingen en luchtkwaliteitsmaatregelen summier aan de orde. In deze evaluatie staan we uitgebreider stil bij de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen en luchtkwaliteitsmaatregelen en de effecten van de maatregelen op de luchtkwaliteit. We kijken terug op de ontwikkeling vanaf de start van het RSLU en geven de huidige stand van zaken weer. Deze evaluatie gaat niet in op de periode na RSLU. Hierover worden momenteel gesprekken gevoerd met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De activiteiten op het gebied van luchtkwaliteit na afloop van het RSLU zijn onderdeel van het Bodem Water Milieu plan dat op dit moment opgesteld wordt.

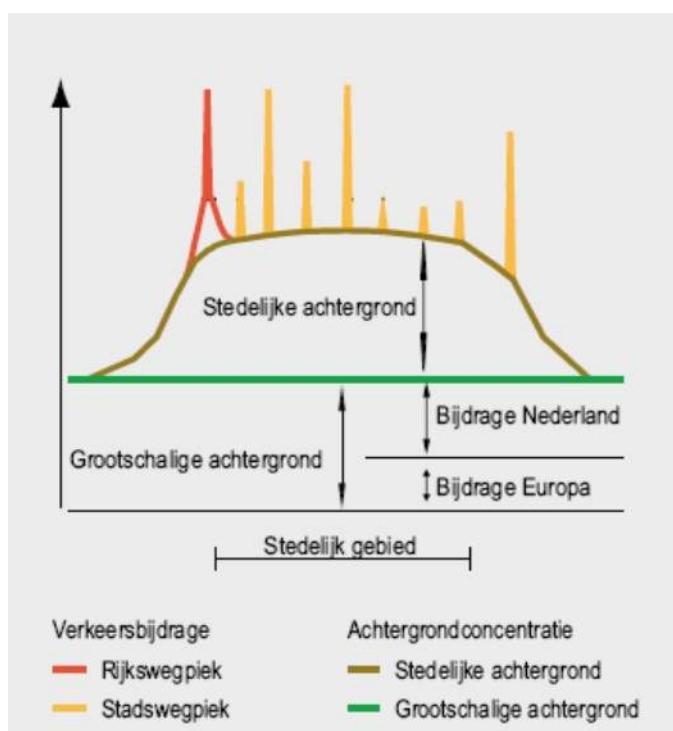
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beknopte uitleg gegeven van het NSL/RSLU programma en aanvullend van het verlengde NSL/RSLU. In hoofdstuk 3 de opzet van de evaluatie. De stand van zaken van de projecten die deel uitmaken van het RSLU is in hoofdstuk 4 weergegeven. Een overzicht van soort en voortgang van de maatregelen volgt in hoofdstuk 5. De effecten van de maatregelen, de aangewezen partijen en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gedurende het RSLU programma is in hoofdstuk 6 beschreven. Tot slot de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 7. In de bijlagen zijn de projecten en maatregelen, wijzigingen en aanvullingen van maatregelen, die deel uitmaken van het RSLU in tabellen opgenomen.

2 Samenwerking om de luchtkwaliteit te verbeteren

2.1 Inleiding

De mate van verontreiniging in de buitenlucht is de som van verschillende bijdragen: internationale achtergrondconcentratie, nationale achtergrondconcentratie, stedelijke bijdrage en lokale bronnen. De (inter)nationale achtergrondconcentratie is afkomstig van allerlei bronnen in Nederland en omliggende landen zoals industriegebieden en snelwegen. Op de (inter)nationale achtergrondconcentratie, die in de provincie Utrecht relatief hoog is, hebben de provincie Utrecht en de Utrechtse gemeenten geen invloed. De stedelijke achtergrond wordt bepaald door verschillende bronnen in de stad: verkeer, industrie en huishoudens. Daarnaast kunnen lokaal, vooral langs verkeerswegen, hoge concentraties optreden. De pieken kunnen lokaal zo hoog zijn dat normen overschreden worden. Figuur 1 geeft een illustratie van de opbouw van de NO₂ concentraties in een stedelijk gebied.



Figuur 1: Illustratie van de opbouw van NO₂ concentraties in een stedelijk gebied.

De verhoudingen van de verschillende bijdragen kan per locatie verschillend zijn. De luchtkwaliteitsknelpunten in de provincie Utrecht zijn voornamelijk 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). Volgens de berekeningen van het rijk zijn er in de provincie Utrecht enkele (potentiële) knelpunten in de nabijheid van enkele intensieve veehouderijen.

Het terugdringen van de te hoge concentraties van stoffen in de lucht kan door bronmaatregelen te nemen die de grootschalige achtergrond (internationaal of nationaal) verlagen, bronmaatregelen te nemen die de stedelijke achtergrond verlagen en lokale maatregelen te nemen die de piekbelasting verminderen. Om deze totaalaanpak te realiseren is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld.

2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken Rijk, provincies en gemeenten samen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. De totale inzet van het programma is 2 miljard euro. Het doel van het NSL is te voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) in 2011 en stikstofdioxide (NO₂) in 2015. Met het voldoen aan de normen worden tevens ongewenste effecten op de gezondheid door blootstelling aan luchtverontreiniging boven de normen beperkt. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren (de zogenaamde Projecten In Betekende Mate) door hun verkeer aantrekkende werking, en zet hier maatregelen tegenover die de luchtkwaliteit te verbeteren. Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert. Voor alle luchtkwaliteitsmaatregelen in het NSL geldt een wettelijke uitvoeringsplicht. Het NSL biedt wel de mogelijkheid om een maatregel te wijzigen of te vervangen door een andere maatregel met tenminste hetzelfde positieve effect op de luchtkwaliteit. Voor de projecten geldt geen uitvoeringsplicht. Een project of maatregel in het NSL kan gewijzigd, vervangen of toegevoegd worden via een melding aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Het NSL is verankerd in de Wet Milieubeheer, artikel 5.12 Luchtkwaliteitseisen. De looptijd van het NSL is van 1 augustus 2009 tot 1 januari 2017. Het NSL vormde de basis voor het verzoek om uitstel voor het voldoen aan de normen aan de Europese Commissie, omdat Nederland de Europese normen voor PM₁₀ en voor NO₂ niet kon halen. Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie het gevraagde uitstel gegeven. De uitgestelde norm voor PM₁₀ is ingegaan per 1 juni 2011 (in plaats van op 1 januari 2005), de uitgestelde norm voor NO₂ gaat in per 1 januari 2015 (in plaats van op 1 januari 2011).

Een ander doel van het NSL is het vereenvoudigen van ruimtelijke procedures en vlottrekken van de ruimtelijke stagnatie die optrad door luchtkwaliteit. Door het NSL is het niet meer nodig dat individuele projecten worden getoetst op luchtkwaliteit, maar kan verwezen worden naar het NSL (mits het project is opgenomen in het NSL). Kleine projecten die niet in betekende mate (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging (< 3% van de grenswaarde) hoeven ook niet meer getoetst te worden, de verslechtering van de luchtkwaliteit die door alle kleine projecten gezamenlijk wordt veroorzaakt is meegenomen in de berekeningen voor het NSL.

2.3 Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU)

Het NSL is opgebouwd uit regionale programma's, waaronder het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU). In het RSLU staan projecten en maatregelen die de provincie Utrecht, de Utrechtse gemeenten en het BRU hebben uitgevoerd of de komende jaren nog uitvoeren. De maatregelen zorgen ervoor dat de luchtkwaliteit dusdanig verbetert dat overal in de provincie Utrecht aan de grenswaarden wordt voldaan en de projecten die in het RSLU staan zonder problemen kunnen worden uitgevoerd.

Het doel van het RSLU was:

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 er tijdig wordt voldaan aan grenswaarden van de Europese Richtlijn.
2. Het (meer dan) compenseren van de negatieve effecten op de luchtkwaliteit van de grootschalige ontwikkelingen (de projecten die in betekende mate bijdragen (IBM-projecten)) en het daardoor wegnemen van blokkades voor deze ontwikkelingen.
3. Rijk, provincie en gemeenten nemen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en om daarmee tevens ongewenste effecten op de gezondheid te beperken.

Voor het RSLU is geïnterviewd welke grootschalige ruimtelijke projecten in de programmaperiode in procedure worden gebracht (zie bijlage 1). Tegelijkertijd bevat het RSLU de luchtkwaliteitsmaatregelen die de afgelopen jaren in de provincie Utrecht zijn uitgevoerd of nog worden uitgevoerd (zie bijlage 2). Het gaat in totaal om 29 grote projecten en 113 luchtkwaliteitsmaatregelen.

Samenwerking tussen betrokken partners en commitment aan het programma zijn belangrijke pijlers van het NSL. Dat geldt ook voor het RSLU. De partners in de provincie Utrecht zijn alle Utrechtse gemeenten, het BRU en Rijkswaterstaat Utrecht. Gezien de ligging en hoeveelheid van de knelpunten is de gemeente Utrecht de

belangrijkste partner. Zij ontvangt dan ook het grootste deel van de middelen. Elke deelnemende partij 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.

Voor het uitvoeren van het RSLU is veel geld nodig. Een deel van de kosten wordt gedekt door een bijdrage van de rijksoverheid. Het andere deel is opgebracht door de regio. De regio draagt zelf meer dan 50% bij, conform de voorwaarden van de Rijksbijdrage van een cofinanciering van minimaal 50%. De door het Rijk beschikbaar gestelde luchtkwaliteitsmiddelen komen uit het ISV en FES budget. De rijks gelden zijn in tranches uitgekeerd. De ISV gelden en de eerste FES tranche zijn door het Rijk verdeeld over de gemeente Utrecht, het BRU en de provincie Utrecht en rechtstreeks uitgekeerd. De volgende FES tranches zijn en worden nog uitgekeerd aan de provincie. Vanwege de hardnekkige knelpunten in de gemeente Utrecht sluit de provincie deze volgende tranches in zijn geheel door naar de gemeente Utrecht. In totaal is aan de gemeente Utrecht een bedrag van 73,5 miljoen toegekend, aan het BRU een bedrag van 2,5 miljoen en aan de provincie Utrecht een bedrag van 1,2 miljoen Euro. Daarnaast zijn er verschillende gemeenten die maatregelen hebben getroffen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar die geen gebruik hebben gemaakt van de subsidies.

2.4 Verlengd NSL en RSLU

De looptijd van het NSL was van 1 augustus 2009 tot 1 augustus 2014. Op 5 juni 2014 is het Besluit verlenging NSL van kracht geworden. Met dit besluit is het NSL verlengd tot 1 januari 2017. Met het verlengen van het NSL zijn automatisch de regionale samenwerkingsprogramma's luchtkwaliteit, waaronder het RSLU, verlengd. Het NSL is verlengd omdat pas in 2016, als de gegevens van het voorgaande jaar beschikbaar zijn, zekerheid is of Nederland in 2015 aan de grenswaarde voor stikstofdioxide heeft voldaan. Ieder jaar worden berekeningen uitgevoerd en hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren is verbeterd: de gemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide dalen. De verwachting is dat de grenswaarden op tijd kunnen worden gehaald, maar dit vergt wel extra inspanning. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft daarom, in overleg met de NSL partners, besloten dat het gewenst is om de programmatische aanpak voort te zetten tot 1 januari 2017. Op deze manier wordt de samenwerking die nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren, in stand gehouden.

Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht hebben op 14 mei 2013 besloten in te stemmen met ambtshalve verlenging van het NSL tot 1 januari 2017 en hierin te participeren. Alle Utrechtse gemeenten en het BRU zijn per brief gevraagd of zij kunnen instemmen met verlenging van het NSL en de provincie daarover te berichten. Het BRU en vrijwel alle gemeenten hebben ingestemd met verlenging van het NSL. Wel zijn er door de gemeenten een aantal kanttekeningen gemaakt:

- De gemeente Utrecht ondersteunt in principe de verlenging NSL. De gemeente Utrecht zegt daarover het volgende in haar brief: "Het standpunt van het college hierover is dat we in principe verlenging van het NSL ondersteunen, op voorwaarde dat door alle overheidslagen maatregelen worden getroffen om ook daadwerkelijk overal in Nederland aan de Europese grenswaarden te gaan voldoen.
- Een groot aantal gemeenten benadrukt dat vastgehouden moet worden aan het behalen van de grenswaarden binnen de eerder daartoe vastgestelde termijnen. Volgens de gemeenten moet, ook door de Rijksoverheid, al het mogelijke gedaan worden om tijdig aan de grenswaarden te voldoen. De gemeenten zeggen hierover het volgende. De recente snelheidsverhoging op Rijkswegen en de regels voor import van zgn. 'youngtimers' dragen daar in ieder geval niet aan bij. Verder wordt een aantal zaken die al langer bekend zijn, zoals de hogere bijdrage aan de directe NO₂-uitstoot door roetfilters en de hogere buitenlandse bijdrage, nu pas verwerkt in het NSL. Als de grenswaarden nog worden overschreden, is dat volgens de gemeenten mede als gevolg van deze ontwikkelingen.
- De gemeenten Baarn, De Ronde Venen, Lopik en Wijk bij Duurstede hebben besloten niet mee te doen aan het verlengen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), omdat er in de betreffende gemeenten geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen zijn en deze op (korte) termijn ook niet worden verwacht.

3 Aanpak evaluatie

Er is voor gekozen om de effecten niet per maatregel in kaart te brengen omdat dit te arbeidsintensief is en de kosten hiervan te hoog zijn. In plaats daarvan is informatie verzameld vanuit het landelijk meetnet luchtkwaliteit, de monitoring van het NSL en beleidsevaluaties van andere overheden.

De monitoring van het NSL is vastgelegd in hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De monitoring bewaakt het doel van het NSL: tijdig de luchtkwaliteitsnormen halen. Met de jaarlijkse monitoring worden de uitvoering van de projecten In Betekende Mate, de voortgang van de luchtkwaliteitsmaatregelen en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gevolgd. De monitoring is een gezamenlijke activiteit van Rijk, provincies en gemeenten en wordt gefaciliteerd door Rijkswaterstaat Leefomgeving/Infomil en het RIVM. De gegevens die nodig zijn voor de monitoring worden verzameld in de Monitoringstool¹. De deelnemende partijen leveren hiervoor jaarlijks de stand van zaken aan van de projecten en maatregelen en indien nodig een actualisatie van de verkeersgegevens. Met deze gegevens kan de Monitoringstool de luchtkwaliteit over het afgelopen jaar berekenen.

De gemeente Utrecht heeft voor haar aanvullend programma "Gezonde lucht voor Utrecht, uitvoeringsprogramma 2013-2015" een aantal maatregelen kwantitatief ingeschat. Ook de gemeente Amsterdam heeft haar maatregelenpakket doorgerekend en een inschatting gegeven van de effecten op de (lokale) luchtkwaliteit. Aan de hand hiervan is van de maatregelen een globale inschatting gegeven van het lokale effect.

Samengevat is voor deze evaluatie de volgende informatie gebruikt:

- De meest recente informatie uit de landelijke monitoring. Omdat de monitoring een lage cyclus heeft met aanleveren gegevens in het begin van het jaar en oplevering van het rapport aan het einde van het jaar zijn dit de Monitoringsrapportage 2013 en informatie uit de Monitoringstool 2014.
- De provinciale rapportages luchtkwaliteit.
- De meetresultaten van het landelijk meetnet luchtkwaliteit van het RIVM.
- Het vernieuwde maatregelenpakket van de gemeente Utrecht 'Gezonde lucht voor Utrecht; uitvoeringsprogramma 2013-2015'.
- Evaluatie Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit (mei 2013).

¹ <https://www.nsl-monitoring.nl/>

4 Projecten In Betekende Mate

Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit 'In Betekende Mate' verslechteren. Een project draagt 'in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging, als het effect op de luchtkwaliteit meer is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (dus meer dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) op de lokale luchtkwaliteit. De negatieve bijdrage van deze projecten wordt in het NSL gecompenseerd met maatregelen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

In totaal zijn er voor de provincie Utrecht 28 projecten in het NSL opgenomen (zie bijlage 1). De provincie is verantwoordelijk voor drie van deze projecten, namelijk de BRAVO projecten in de omgeving van Woerden. De overige projecten vallen onder het bevoegd gezag van de gemeenten Amersfoort, De Ronde Venen, IJsselstein, Nieuwegein, Utrecht, Veenendaal en Woerden.

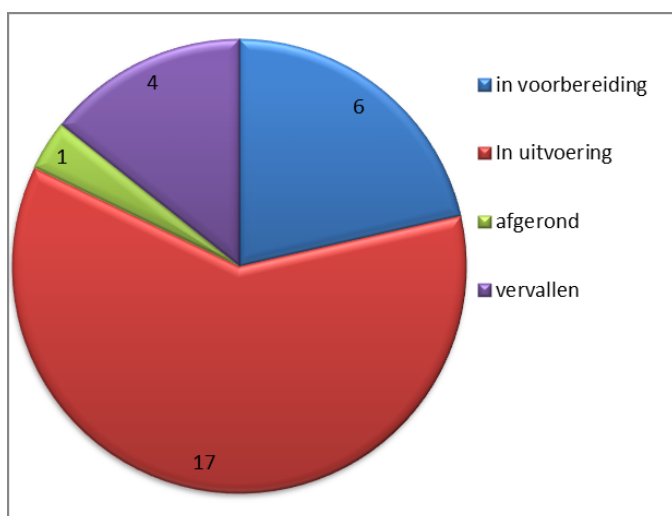
Aard van de projecten

Het verkeer is de belangrijkste invloedsbron op de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht. De projecten die zijn opgenomen hebben dan ook allemaal een directe of indirecte invloed op (de verandering van) de verkeersintensiteiten en daarmee op de (lokale) luchtkwaliteit. De projecten zijn als volgt in te delen

- Infrastructuur (nieuw wegen, reconstructies); 9 projecten.
- Woningbouw en de daarmee gepaarde (verandering van) verkeersintensiteiten; 2 projecten.
- Ontwikkeling/reconstructie bedrijventerreinen en de daarmee gepaarde invloed op verkeersintensiteiten; 4 projecten.
- Gemengde projecten waarbij sprake is van woningbouw en/of bedrijventerreinen en de daarmee gepaarde infrastructuur; 10 projecten.
- Overig; ontwikkeling ziekenhuis/zwembad en daarmee gepaarde verkeersaantrekkende werking; 3 projecten.

Voortgang projecten

Figuur 2 geeft de voortgang van de projecten weer. Niet alle projecten zijn in 2015 afgerond. Veel projecten zijn gefaseerd opgezet en lopen door tot 2020 of zelfs tot 2025. Bij het opzetten van het NSL is hiermee rekening gehouden. Wel is de fasering van veel projecten de afgelopen jaren vertraagd door de recessie op de woningmarkt. Door de recessie zijn zelfs vier projecten vervallen. Wanneer een project is vertraagd of vervallen, wordt daar in de berekeningen met de monitoringstool rekening mee gehouden.







Figuur 2: Voortgang projecten In betekende Mate in de provincie Utrecht

5 Maatregelen

5.1 Overzicht maatregelen

Het RSLU bevat 104 luchtkwaliteitsmaatregelen die de afgelopen jaren in de provincie zijn uitgevoerd of nog worden uitgevoerd (zie bijlage 2). Deze maatregelen zijn onder meer bedoeld om de effecten van de projecten zoals genoemd bij hoofdstuk 4 te compenseren. Tabel 1 geeft een overzicht van de verschillende typen maatregelen. De maatregelen zijn ingedeeld in zes categorieën maatregelen. De kaart in bijlage 5 geeft globaal weer waar de verschillende typen maatregelen genomen zijn of worden. Bijlage 2 en 3 geven een compleet overzicht van de maatregelen.

Tabel 1: Overzicht luchtkwaliteitsmaatregelen in het RSLU

Typen maatregelen in het RSLU	
Alternatieve brandstoffen / schone voertuigen	
<ul style="list-style-type: none"> • Schoon gemeentelijk wagenpark • Schoon vrachtverkeer • Tankinfrastructuur voor aardgas en Groengas • Stimuleren gebruik auto's op aardgas en Groengas • Laadinfrastructuur voor elektrische auto's • Stimuleren gebruik elektrische auto's • Walstroom voor binnenvaartschepen 	
Fiets	
<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren fietsen • Fietsfaciliteiten (stallingen, fietspaden) • OV-fietspunten 	
Gedragsmaatregelen	
<ul style="list-style-type: none"> • Vervoersmanagement bedrijven • Voorlichting bewoners / bedrijven • Stimuleren carpoolen • Ontmoedigen openhaarden 	
Openbaar vervoer	
<ul style="list-style-type: none"> • Schone bussen • Transferia • P+R voorzieningen bij stations • Proef gratis OV • OV knooppunt 	

Typen maatregelen in het RSLU	
Overdrachtsmaatregelen	
<ul style="list-style-type: none"> • Schermen • Luchtbehandeling tunnelmond • Afstand bron-ontvanger vergroten 	
Verkeersmaatregelen	
<ul style="list-style-type: none"> • Doseerlichten/VRI • Zonering vrachtverkeer • Routing/doorstroming • Maximum snelheid • Parkeerbeleid • Informatiepanelen 	

Partijen

De maatregelen zijn/worden uitgevoerd in de Utrechtse gemeenten Amersfoort, Stichtse Vecht, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Utrecht en Veenendaal. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft ook een maatregel opgenomen en de provincie neemt vier maatregelen voor haar rekening.

Verandering maatregelenpakket 2009-2014

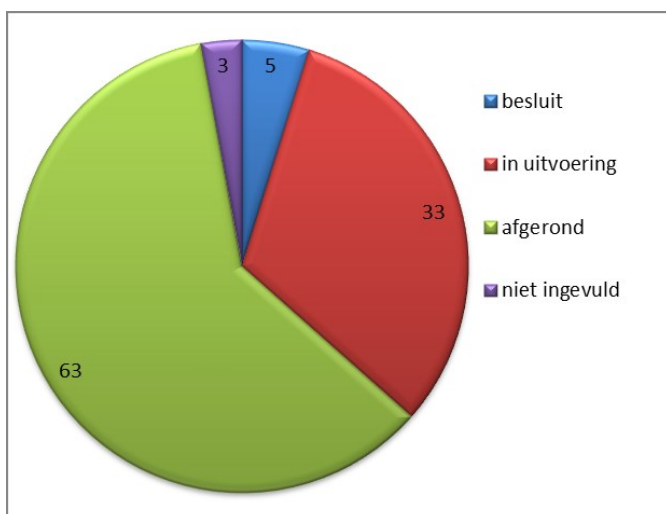
Gedurende de looptijd van het NSL zijn er wijzigingen aangebracht in het maatregelenpakket:

- Naar aanleiding van de jaarlijkse monitoringsresultaten van de Monitoringstool NSL zijn er maatregelen gewijzigd of is het pakket aangevuld omdat uit de jaarlijkse resultaten bleek dat de NO₂ norm in 2015 met het bestaande pakket niet werd gehaald.
- In de gemeente Utrecht is eind 2013 een aanvullend maatregelenpakket² vastgesteld om zeker te stellen dat de norm wordt gehaald, ook in geval van meteorologisch ongunstige jaren of andere tegenvallers. Dit aanvullende maatregelenpakket moet nog via de meldingsprocedure opgenomen worden in het NSL. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de gewijzigde maatregelen en de aangevulde maatregelen van de gemeente Utrecht.

5.2 Voortgang maatregelen

Figuur 3 laat de voortgang van de maatregelen zien. Van de 104 maatregelen die in het programma zijn opgenomen is iets meer dan de helft van de maatregelen afgerond (63), 33 maatregelen zijn nog in uitvoering. Over 5 maatregelen is een besluit genomen, maar is de uitvoering onderdeel van een geplande binnenstedelijke ontwikkeling. Voor drie maatregelen is de status niet ingevuld. Eén van deze maatregelen blijkt niet meer nodig en komt te vervallen. Vijf maatregelen, allen in de gemeente Utrecht, zijn vervangen door andere maatregelen. Deze wijzigingen moeten nog in het NSL doorgevoerd worden met een Ministerieel besluit.

² Gezonde lucht voor Utrecht; Naar een vernieuwd maatregelenpakket luchtkwaliteit, Uitvoeringsprogramma 2013-2015



Figuur 3: Voortgang luchtkwaliteitsmaatregelen provincie Utrecht

5.3 Voortgang maatregelen provincie Utrecht

De provincie heeft vier eigen luchtkwaliteitsmaatregelen uit het Provinciale Programma Luchtkwaliteit (PPL)³ opgenomen in het NSL. De voortgang van deze projecten is:

- **Schoner openbaar vervoer:** De middelen zijn ingezet voor de huidige concessie. Vanaf 14 december 2008 voldoen alle bussen uit de concessie van de provincie Utrecht aan de EEV norm. Dit was ten tijde van de concessieverlening de strengste Euro norm.
- **Doorstromingsmaatregelen / dynamisch verkeersmanagement.** Dit project is afgerond. De uitgevoerde strategie bestond uit drie onderdelen:
 1. Toepassen van de Solve maatregelenmix⁴ in het werkproces wegontwerp van de provincie.
 2. In kaart brengen welke maatregelen bij welke wegvakken effectief zijn om de doorstroming te verbeteren.
 3. Uitvoering doorstromingsmaatregelen bij de Cuneraweg in Rhenen, waardoor de luchtkwaliteit en leefbaarheid voor de omwonenden is verbeterd
- **Alternatieve vervoerswijzen.** De provincie heeft zich gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets op de korte ritten (tot circa 7,5 km) en stimuleren van elektrisch rijden. In het nieuwe mobiliteitsplan gaan we uit van 10 kilometer als straal voor het verbinden van regionale knooppunten. Dit in verband met de opkomst van de elektrische fiets. Voor het fietsen naar het werk is een beleidsplan gemaakt en in uitvoering gebracht. Het plan richt zich op verbetering van de infrastructuur en gedragsverandering onder andere via ondersteuning van de campagne Rij 2 op 5. Deze actie is in 2010 gestart en er hebben in de provincie Utrecht 36 bedrijven met circa 15.800 werknemers aan mee gedaan. Verder heeft de provincie een uitvoeringsregeling opengesteld voor de plaatsing van (uiteindelijk acht) elektrische snelladers. Hiermee is een bijdrage geleverd aan het faciliteren van de infrastructurele randvoorwaarden voor het snelladen van elektrische voertuigen. Voor de uitrol van gewone laadinfrastructuur vindt een aanbesteding plaats. We doen dit gezamenlijk met andere overheden en marktpartijen. Gemeenten blijven de partij die, als beheerder van de openbare ruimte, deze opladers gaat plaatsen.
- **Groengas geven.** Aardgas is een schone brandstof en Groengas is zelfs klimaatneutraal. Op dit moment zijn er acht aardgastankstations gerealiseerd in de provincie Utrecht (Nieuwegein, Maarssen, Veenendaal, Harmelen, Utrecht, 't Goy en twee in Amersfoort). Hiermee is de doelstelling van het project behaald (minimaal 8 aardgas- of Groengastankstations). Het project Groen gas geven is verlengd tot eind 2014 om een goed sluitend netwerk van aardgas / Groengas van maximaal 14 tankstations te krijgen. In 2014 zijn twee aanvragen voor renteloze leningen voor Groengastankstations toegekend. Er lopen nog twee andere aanvragen. Verder is subsidie verleend bij de aanschaf van in totaal 100 voertuigen op Groengas of aardgas.

³ De projecten uit het PPL zijn ook opgenomen in het NSL, en hebben een wettelijke uitvoeringsplicht.

⁴ De Solve maatregelenmix is een applicatie waarbij voor verschillende (verkeers)maatregelen de werking, effectiviteit en kosten inzichtelijk worden gemaakt.

In de provincie Utrecht zijn nu 1040 Groengas- of aardgasvoertuigen geregistreerd (bron: Klimaatmonitor, gegevens 2^e helft 2014).

De provincie zorgt dat de activiteiten op het gebied van luchtkwaliteit zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd en coördineert en faciliteert de informatie-uitwisseling. Vanuit preventief oogpunt toetst de Regionale Uitvoeringsdienst in opdracht van de provincie nieuwe vergunningen van bedrijven die onder bevoegd gezag vallen van de provincie aan de luchtkwaliteitsnormen. Ook reconstructies van provinciale wegen worden getoetst op de effecten op de luchtkwaliteit.

6 Effecten op de luchtkwaliteit

Met de metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit is het mogelijk om een beeld te geven van de gemiddelde ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht gedurende de afgelopen RSLU periode. Het effect van een maatregel kan per locatie verschillen en is lastig om exact aan te geven. Voor bepaalde categorieën van maatregelen is het effect op specifieke locaties te berekenen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het gebruik van schonere voertuigen, aanpassing van wegkenmerken en doorstromingsmaatregelen. Deze maatregelen hebben direct invloed op de lokale luchtkwaliteit. Er zijn echter ook maatregelen opgenomen waarvan het effect moeilijk is te kwantificeren, bijvoorbeeld gedragsmaatregelen, stimulering fietsverkeer en communicatie over mobiliteitskeuze.

6.1 Wat is er bereikt?

6.1.1 Effecten van de maatregelen

Voor bepaalde categorieën van maatregelen is het effect op specifieke locaties te berekenen, bijvoorbeeld gebruik van schonere voertuigen, aanpassing van wegkenmerken en doorstromingsmaatregelen. Deze maatregelen hebben direct invloed op de lokale luchtkwaliteit. Op basis van het programma “Gezonde lucht voor Utrecht, uitvoeringsprogramma 2013-2015” en het doorgerekende maatregelenpakket van de gemeente Amsterdam (mei 2013), is een schatting gemaakt van het effect.

Alternatieve brandstoffen en/of schone voertuigen zorgen voor een verlaagde of zero-emissie van de bron. Elektrische voertuigen en voertuigen op aardgas of Groengas maken nu nog een beperkt deel uit van het totaal voertuigenpark. Naarmate het aandeel groter wordt zal dit snel grote effecten hebben op lokale concentraties en achtergrondwaarden.

EURO VI bussen en vrachtverkeer zijn aanmerkelijk schoner dan bijvoorbeeld EURO V. Volgens de gemeente Utrecht levert het nieuwe bussempark (60% EURO VI en 40% EEV) in de gemeente Utrecht lokaal een reductie van bijna $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ op. Dat is ca. 8% van de (lokaal) heersende concentratie in de gemeente Utrecht. Op drukke straten met veel busverkeer (meer dan 1000 bussen/etmaal, bijvoorbeeld Vredenburg of Lange Viestraat in Utrecht) heeft dit zelfs nog een groter effect.

De fiets voorkomt voertuigkilometers en is als zodanig effectief. In hoeverre fietsmaatregelen effect hebben op de luchtkwaliteit is afhankelijk van vermindering van de lokale voertuigkilometers. Fietsmaatregelen hebben met name in binnensteden en dorpskernen effect. Bij vervanging van bijvoorbeeld 10% van de korte autoritten kan dit lokaal 1 à 2 % winst op de lokale concentratie opleveren.

Gedragsmaatregelen kunnen tot minder voertuigkilometers en/of voertuigkilometers met schonere voertuigen leiden. Net als het effect van de fiets kan dit bij vervanging van bijvoorbeeld 10% van de autoritten (in en naar de binnenstad) lokaal 1 à 2 % op de lokale concentraties schelen.

Openbaar Vervoer voorkomt voertuigkilometers, met name in stedelijk gebied. Net bij de fiets kan dit bij vervanging van bijvoorbeeld 10% van de autoritten (in en naar de binnenstad) lokaal 1 à 2 % van de lokale concentratie schelen. Bij toepassing van schone bussen op locaties met een hoge busintensiteit kan daar nog lokaal nog 8% reductie bij komen.

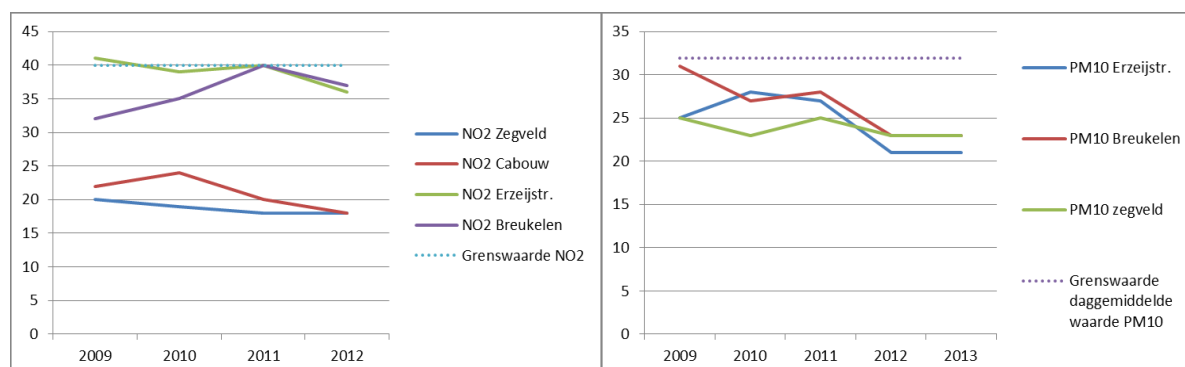
Overdrachtsmaatregelen zoals schermen, ventilatie en vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger zijn preventieve maatregelen die overschrijdingswaarden op (knelpunt) locaties en blootstelling aan lokaal hoge concentraties moeten voorkomen. Heeft geen invloed op achtergrondwaarden.

De verkeersregelmaatregelen leiden tot lokaal lagere uitstoot van emissies. De gemeente Utrecht heeft berekend dat milieuzonering voor vervuillende personenauto's en bestelvoertuigen (euro 0-2 diesel) in de zone ca. $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lagere waarden oplevert, dat is ca. 3% van de totaalconcentraties in de zone. Winst door verlaging van de maximumsnelheid is vooral te boeken bij de hogere snelheden, dus bij 100-120 km/uur. Onderzoek bij snelheidsverlaging op de A13 bij Overschie-Rotterdam heeft aangetoond dat snelheidsverlaging van 100 naar 80 km/uur kan leiden tot 9% lagere concentraties. Dit is alleen het geval als de snelheidsverlaging gepaard gaat met

betere doorstroming. Routing en doorstromingsmaatregelen leveren alleen winst op als de maatregelen niet gepaard gaan met verkeerstoename.

6.1.2 Meetresultaten

In onderstaande figuur staan de jaargemiddelde meetwaarden van de Utrechtse meetpunten van het RIVM. Deze meetpunten geven de achtergrondconcentraties weer en de concentraties langs (snel)wegen. De gemeten waarden kunnen per locatie verschillen, afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en eventueel andere bronnen in de nabijheid van het meetpunt.



Figuur 4: Meetresultaten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), (NO₂ waarde 2013 nog niet beschikbaar en PM₁₀ waarde 2013 nog niet gevalideerd)

Uit de metingen van stikstofdioxide en fijn stof blijkt dat er een gestage daling plaatsvindt van de jaargemiddelde concentraties in de periode 2009-2013. Dit beeld komt overeen met de landelijke beeld van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De concentraties kunnen per jaar verschillen. Een belangrijke verklaring hiervoor zijn de jaarlijkse verschillen in meteorologie. De hierdoor ontstane verschillen kunnen aanzienlijk zijn (enkele µg/m³).

6.1.3 Berekeningsresultaten

De ontwikkeling van de luchtkwaliteit gedurende de NSL periode kan op basis van het berekende aantal kilometers langs wegen met een grenswaarde overschrijding, en op basis van het berekende bevolkingsgewogen concentratiegemiddelde⁵ worden weergegeven. Dit is vastgesteld met de Monitoringstool.

In de rapportage van 2009 is voor NO₂ in de provincie Utrecht nog langs 103,4 kilometer (is ca. 3,2 % van het beschouwd wegennet) een overschrijding van de grenswaarde geconstateerd. In de rapportage van 2013 is dit teruggelopen tot 0,8 kilometer overschrijding in de gemeente Utrecht (zie tabel 2). De verwachting is dat met extra maatregelen ook deze laatste hardnekkige punten in 2015 zijn opgelost.

Tabel 2: Knelpuntkilometers totale wegennet provincie Utrecht gerapporteerd in monitoringsrapportage NSL 2010-2013 (2013 nog voorlopig)

	2009	2010	2011	2012	2013
Knelpunt km stikstofdioxide (NO₂)	103,4	78,8	22,2	13,2	0,8
Knelpunt km fijn stof (PM₁₀)	0,1	0,5	0	0	0

Het RIVM heeft op elke woning de concentratie berekend. In tabel 3 staan deze bevolkingsgewogen concentratiegemiddelden in de provincie Utrecht voor de jaren 2009 tot en met 2012. De waarden van 2013 zijn

⁵ Het bevolkingsgewogen concentratiegemiddelde is de gemiddelde concentratie waaraan bewoners binnen de provincie Utrecht worden blootgesteld.

nog niet beschikbaar. De PM₁₀ concentraties zijn hier niet gecorrigeerd met zeezout⁶. Het verloop van de concentraties gedurende de NSL periode laat een gestage daling zien.

Tabel 2: Bevolkingsgewogen concentratiegemiddelde NO₂ en PM₁₀ in µg/m³ (PM₁₀ excl. zeezoutcorrectie, 2013 nog niet beschikbaar), waarbij 40 µg/m³ jaargemiddelde concentratie de grenswaarde is voor zowel NO₂ als PM₁₀.

	2009	2010	2011	2012	2013
Stikstofdioxide (NO₂)	27,5	26,4	24,9	24,4	-
Fijn Stof (PM₁₀)	25,7	25,9	26,8	23,0	-

6.1.4 Resterende knelpunten

In de jaarlijkse monitoringsrapportage van het RIVM en de Provinciale Rapportage Luchtkwaliteit worden de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gerapporteerd en wordt een prognose gedaan van de situatie in 2015.

Uit de Provinciale Rapportage Luchtkwaliteit 2013 blijkt dat er in 2012 wordt voldaan aan de norm voor fijn stof (PM₁₀) langs de wegen in de provincie Utrecht. Bij veehouderijbedrijven in twee gemeenten is een overschrijding van de 24-uurgemiddelde waarde van PM₁₀ vastgesteld. Op langere termijn zullen pluimveehouderijen worden verplicht tot het treffen van maatregelen in stallen die de emissie van fijn stof reduceren. Daartoe wordt een wijziging voorbereid van het Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij (uitbreiding met emissie-eisen voor fijn stof uit stallen). Het streven is deze wijziging in 2014 in werking te laten treden. De verwachting is dat met het treffen van deze maatregelen de fijn stof knelpunten bij de intensieve veehouderijen opgelost worden.

Voor stikstofdioxide (NO₂) zijn voor het jaar 2015 langs 8 gemeentelijke wegen overschrijdingen berekend, allen in de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht geeft aan dat na uitvoering van het aanvullende pakket van maatregelen de resterende knelpunten ook zijn opgelost. Het effect van de maatregelen uit het aanvullende pakket moeten nog worden doorgerekend met de Monitoringstool NSL.

6.2 Ontwikkeling luchtkwaliteit 2009-2013

De langjarige metingen van regionale meetstations laten een positief beeld zien. Door wisselende meteorologische omstandigheden kunnen de concentraties per jaar verschillen. Wanneer de hele afgelopen RSLU periode in ogenschouw genomen wordt is er sprake van een langjarige, gestage daling van de concentraties, zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof.

Het berekende aantal kilometer overschrijding langs wegen in de provincie loopt snel terug. Dit komt mede door verbetering van de achtergrondwaarden NO₂, maar ook omdat hier gerichte lokale maatregelen genomen zijn. Het aantal berekende knelpunten voor het toetsjaar 2015 laat jaarlijks een wisselend beeld zien. Dit komt omdat elk jaar geactualiseerde modellen beschikbaar worden gesteld voor het berekenen van de luchtkwaliteit. Het blijkt dat modellen technisch worden aangepast en dat actuelere kennis wordt toegepast. De nieuwe modellen kunnen daardoor tot andere resultaten leiden dan voorgaande modellen. Verschillen in rekenresultaten zijn in de afgelopen jaren onder meer ontstaan onder doordat de emissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties afkomstig uit het buitenland minder snel zijn gedaald dan verwacht.

⁶ Zeezoutcorrectie is een correctiefactor die wordt toegepast bij berekeningen naar de concentratie fijnstof in de lucht. De berekende luchtconcentratie fijnstof kan door de correctie worden verlaagd met een hoeveelheid zeezout die van nature in de lucht voorkomt, en niet schadelijk is voor de mens. Deze correctiefactor verschilt per locatie, want de jaargemiddelde concentratie zeezout verloopt meer dan 4 µg/m³ aan de kust naar ongeveer 1 µg/m³ aan de Nederlandse/Duitse oostgrens.

6.3 Aangewezen partijen

Luchtverontreiniging heeft een lokale, regionale, nationale en grensoverschrijdende dimensie en vereist daarom actie vanuit alle bestuurslagen. Voor een effectieve aanpak van de luchtproblematiek is het belangrijk dat elke partij haar verantwoordelijkheid neemt en die maatregelen neemt die door die partij het beste kunnen worden en moeten worden genomen.

Europa

Brongerichte verkeersmaatregelen op Europees niveau zijn de meest effectieve maatregelen. Deze maatregelen zorgen ervoor dat de achtergrondconcentraties dalen, en daarmee ook de piekconcentraties op specifieke knelpunten naar beneden gaan. Bij Europese bronmaatregelen moet gedacht worden aan strengere emissie-eisen voor voertuigen, lagere nationale emissieplafonds en aanscherping van de IPPC richtlijn voor de industrie. Op de langere termijn heeft verlaging van de achtergrondconcentraties positieve effecten op de gezondheid. Dat is ook de reden dat staatssecretaris Mansveld recentelijk in haar brief aan de Tweede Kamer over de modernisering van het milieubeleid heeft aangegeven bij de EU te pleiten voor meer en beter bronbeleid. De provincie speelt hierop in door deel te nemen aan het AIR-netwerk. De lobby via het AIR-netwerk is gericht op meer Europees bronbeleid.

Rijksoverheid

Op nationaal niveau kan het Europese bronbeleid versterkt worden door fiscale maatregelen en subsidies. Het gaat hier met name om het stimuleren van het gebruik van voertuigen met geen of zeer lage emissies van luchtverontreinigende stoffen. Ook verbetering van de doorstroming op de rijkswegen en een lagere maximum snelheid kan een verbetering opleveren van de van de regionale luchtkwaliteit. In de landbouwsector kan bijvoorbeeld de reconstructie van de veehouderijen (versneld) worden vernieuwd door subsidies voor schonere technieken en/of het voorschrijven van de best beschikbare technieken. Ook hier geldt dat de effecten van deze maatregelen van toepassing zijn op de achtergrondconcentraties als op zowel de lokale knelpunten als de achtergrondconcentraties. In overleggen met het ministerie bepleit de provincie Utrecht deze maatregelen.

Provincie

De provincie is het juiste schaalniveau voor gemeentegrens overstijgende maatregelen. Het faciliteren van elektrische laadpalen en groengastankstations, een goed OV- en fietsnetwerk, schone bussen en verbetering van de doorstroming zijn aangrijpingspunten voor de aanpak van de luchtkwaliteit op regionaal niveau. Op regionaal niveau kan een goed ruimtelijk beleid knelpunten voorkomen.

De provincie Utrecht neemt binnen het RSLU vier maatregelen voor haar rekening en onderzoekt de mogelijkheden voor het nemen van bronmaatregelen door het inzetten op schone brandstoffen. Voor het openbaar busvervoer streeft de provincie Utrecht naar zero emissie in 2028. Via het RO-spoor streeft de provincie naar een de vermindering van een langdurige blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen.

Gemeenten

Gemeenten zijn de aangewezen partij om maatregelen te treffen die de lokale piekbelastingen aanpakken. Lokale aangrijpingspunten zijn maatregelen als milieuzonering, schoon gemeentelijk wagenpark, betere afstelling van verkeerregelinstanties, parkeerbeleid, zorgen voor goede fietspaden en fietsfaciliteiten en op elkaar aansluiten van het fietsnetwerk en het bij OV netwerk. Een goede plantoetsing en vergunningverlening hebben vooral een preventieve werking.

Maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgerinitiatieven

Resultaten kunnen niet bereikt door de overheid alleen. Verkeer en vervoer is de belangrijkste veroorzaker van luchtverontreiniging in de provincie Utrecht, en alle gebruikers van verkeer en vervoer kunnen in principe een bijdrage leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit. Verschillende grote en kleine initiatieven van maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers dragen al bij aan een schonere lucht. Voorbeelden hiervan zijn de visie duurzame brandstoffenmix die met meer dan 100 partijen uit het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, centrale en decentrale overheden en kennisinstellingen is opgesteld, het initiatief van Natuur & Milieu om elektrische auto's te verkopen en het low car diet van de stichting Urgenda.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

Voortgang projecten en maatregelen

Het RSLU bevat 104 luchtkwaliteitsmaatregelen en er zijn 28 projecten in opgenomen met relevante luchtverontreiniging. De economische recessie heeft voor vertraging gezorgd van de projecten. In de periode vanaf 1 augustus 2009 tot heden is van de 28 projecten één project afgerond, 17 projecten in uitvoering, vier vervallen en zes projecten nog niet gestart. Meer dan de helft van de maatregelen (63) uit het RSLU zijn afgerond, 33 maatregelen zijn nog in uitvoering. Over 5 projecten is een besluit gevallen maar is de uitvoering onderdeel van een geplande binnenstedelijke ontwikkeling. Eén luchtkwaliteitsmaatregel is komen te vervallen en twee maatregelen zijn niet ingevuld. Vijf maatregelen, allen in de gemeente Utrecht, zijn vervangen door andere maatregelen. De periode van het verlengde RSLU is nodig om alle maatregelen, inclusief het aanvullende pakket van de gemeente Utrecht, af te ronden.

Doel RSLU ligt op koers

De metingen van het landelijk meetnet luchtkwaliteit laten een langjarige, gestage daling van de concentraties zien, zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof. Ook uit het monitoringsprogramma van het NSL blijkt dat de gemiddelde concentraties fijn stof en stikstofdioxide waar de bevolking aan wordt blootgesteld de afgelopen jaren zijn gedaald. In het grootste deel van de provincie Utrecht liggen de concentraties onder de grenswaarden. Op sommige locaties is sprake van een hardnekkige overschrijding. De grenswaarden voor stikstofdioxide worden nog langs een aantal wegen in de gemeente Utrecht overschreden. Deze overschrijdingen worden aangepakt met het aanvullend maatregelpakket van de gemeente Utrecht. Voor fijn stof zijn nog bij twee veehouderijen overschrijding van de grenswaarden geconstateerd. Deze overschrijdingen moeten zo snel mogelijk worden opgelost door het aanpassen van de vergunningen, waartoe het Rijk nu voorschriften ontwikkelt.

Kortom

Het RSLU ligt op koers. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn gedurende de NSL periode op grond van het thema luchtkwaliteit niet gestagneerd. Het doel van het verlengde NSL is om deze resterende knelpunten ook op te lossen. De samenwerking heeft de kwaliteit van de monitoring luchtkwaliteit op een hoger kwaliteitsniveau gebracht waardoor er tijdig gestuurd kan worden in de programmering om gestelde doelen te realiseren. Aanbevolen wordt deze werkwijze voort te zetten met het oog op de verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

7.2 Aanbevelingen

Veilige marge

Omdat de berekeningen een aanzienlijke onzekerheid kennen, wordt aanbevolen bij het inzetten op het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen een veilige marge in acht te nemen. Hiermee kunnen eventuele schommelingen in concentraties opgevangen worden. Schommelingen in concentraties kunnen voorkomen bij tegenvallende resultaten van maatregelen, bij een andere economische ontwikkeling of trendmatige ontwikkeling dan aangenomen of bij ongunstige meteorologische omstandigheden. Het RIVM beveelt een veilige marge onder de norm aan in de Monitoringsrapportage NSL 2012 omdat hiermee meer zekerheid over het daadwerkelijk halen van de normen kan worden bereikt.

Aanpak door alle overheidslagen nodig

Luchtverontreiniging heeft een lokale, regionale, nationale en grensoverschrijdende dimensie en vereist daarom actie vanuit alle bestuurslagen. Wij bevelen een aanpak aan waarbij iedere bestuurslaag haar verantwoordelijkheid neemt en die maatregelen neemt die voor de bestuurslaag het beste kunnen worden genomen, omdat dit tot de meest effectieve aanpak leidt. In verband met het aflopen van het (verlengde) NSL na 2016, worden momenteel gesprekken gevoerd met het Ministerie van I&M over de aanpak van luchtverontreiniging na 2016.

Bijlagen

Bijlage 1: Projecten Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht

RSLU-partner	Id-nr.	Status	Type project	Omvang project	Plandatum - realisatiedatum
Abcoude					
Derde brug	1321	afgerond	Infrastructuur (tracé)	-	2010
Amersfoort					
Kersenbaan	1322	In uitvoering	Infrastructuur (tracé)	start begin 2014, medio 2015 klaar.	2015
Vathorst Noord West	1319	in voorbereiding	Woningen	3000 woningen	2023
Wieken Vinkenhoef	1300	Uitvoering	Bedrijventerrein	57 ha.	2021
CSG-Noord	1304	uitvoering	Gemengd	200.000 m ² kantoren + 1057 woningen	2015
Vathorst	1305	uitvoering	Gemengd	135.000 m ² kantoren +35 ha bedrijfsterrein + 10.900 woningen	2024
Hoge Weg	1317	uitvoering	Gemengd	870 woningen + 6500 m ² overige voorzieningen (zwembad) met 450.000 bezoekers per jaar.	2020
Maatweg	1318	uitvoering	Gemengd	98.297 m ² overige voorzieningen + 100 woningen	2013
IJsselstein					
A2-zone	1314	in voorbereiding	Overig	170.000 m ²	2020
Gerbrandytoren	1315	vervallen	Overig		2020
Nieuwegein					
Galecopperzoom	1301	in voorbereiding	Bedrijventerrein	7 ha.	2015 e.v.
Het Klooster	1302	uitvoering	Bedrijventerrein	75 ha.	2009 e.v. 2009 - 2020
Binnenstad	1306	uitvoering	Gemengd	77.480 m ² kantoren + 100.000 m ² overige voorzieningen + 664 woningen	2008-2015 2009 - 2025
Utrecht					
Opwaardering NRU	1324	in voorbereiding	Infrastructuur (tracé)	Toename met minder stagnatie	2014? Naar achteren geschoven
Ontwikkeling Merwedekanaalzone	1311	uitvoering	Gemengd	6500 m ² kantoren en bedrijven + 3000 m ² overige voorzieningen + 2500 woningen	2025

RSLU-partner	Id-nr.	Status	Type project	Omvang project	Plandatum - realisatiedatum
Utrecht					
Ontwikkeling Stationsgebied	1312	uitvoering	Gemend	Ontwikkeling OV terminal, 1000 woningen, 205.000 m ² kantoren, 55000 m ² detailhandel, 8.800 m ² horeca, 29.000 m ² hotel, 70.000 m ² leisure, 33.500 m ² cultuur, terugbrengen water in Catharijnesingel, 2500 openbare parkeerplaatsen, HOV banen van ennaar Utrecht centraal.	2020
Bereikbaarheid Utrecht-west	1325	uitvoering	Infrastructuur (tracé)	Diverse projecten m.b.t. bereikbaarheid Utrecht west, Zuidradiaal.	2013
Rijnenburg	1313	in voorbereiding	Gemengd	100 ha. Bedrijfsterrein, + 5.000 – 7.000 woningen (inclusief voorzieningen)	vanaf 2014
Doorontwikkeling Uithof	1316	in voorbereiding	Overig	261.000 m ² onderwijs, 2500 woningen, P+R HOV om de zuid.	2020
Herstructurering Kanaleneiland	1309	uitvoering	Gemengd	40.000 m ² overige voorzieningen + 1400 woningen	2020
Ontwikkeling Leidsche Rijn	1310	uitvoering	gemengd	581.000 m ² kantoren (en voorzieningen, o.a. P+R + 89,5 ha bedrijfsterrein + 23.100 woningen + overkluizing A2	2020
Veenendaal					
Veenendaal Oost	1320	uitvoering	Woningen	3200 woningen	2010
Woerden					
bravo 6c	1330	vervallen	Infrastructuur (tracé)	Toename	2020
Regionaal bedrijventerrein Woerden	1303	vervallen	Bedrijventerrein	-	2020
Provincie Utrecht					
Bravo 6a zuidelijke randweg Harmelen	1328	In uitvoering	Infrastructuur (tracé)	Toename	2012 - 2015
bravo 6b	1329	vervallen	Infrastructuur (tracé)	toename	2020
Bravo 3 t.h.v. aansluiting A12	1327	Uitvoering	Infrastructuur (tracé)	Aanleg in 2013. In gebruikname eind 2014/begin 2015	2012 - 2016
BRAVO 3: t.h.v. Waardsedijk	1326	Uitvoering	Infrastructuur (tracé)	Aanleg in 2013. In gebruikname eind 2014/begin 2015	2012 - 2016

Bijlage 2: Maatregelen in RSLU

De RSLU-maatregelen van de gemeente Utrecht zijn opgenomen in Bijlage 3.

RSLU-partner	Maatregel	Status
Amersfoort		
	Schoner OV/bussen op aardgas	Afgerond
	Schoner eigen wagenpark	In uitvoering
	Rijden op aardgas: vraag & aanbod stimuleren	In uitvoering
	Vervoersalternatieven (gratis fiets stallen / proeven met gratis OV)	In uitvoering
	Transferia	In uitvoering
	Vervoersmanagement (eigen organisatie en derden)	In uitvoering
	Stimuleren carpoolen / collectief gebruik	In uitvoering
	Afstand tussen bron en ontvanger bij nieuwe plannen vergroten	In uitvoering
	Meetstations	Afgerond
	Verbeteren doorstroming (o.a. groene golf rondweg noord)	In uitvoering
	Milieuozonering vrachtverkeer	Afgerond
	Stadsdistributie / autoluwe binnenstad	In uitvoering
	Routering (vrachtverkeer), parkeerroutering	Afgerond
	Plaatsen afschermd constructie (schermen) o.a. langs A28	Besluit
Bestuur Regio Utrecht (BRU)		
	Schoner maken van bussen	Afgerond
Houten		
	Opstellen en uitvoeren vervoersplan voor de gemeentelijke organisatie	Afgerond
	Schoner maken gemeentelijk wagenpark	Afgerond
	Voorlichtingsactiviteiten gericht op het terugdringen van het autogebruik voor korte ritten	Afgerond
	Stimuleren van vervoersmanagement bij bedrijven	Afgerond
	Milieurandvoorwaarden opnemen in de regionale concessieverlening voor bussen	Afgerond
	Bevorderen fietsgebruik via fietscampagne vanaf voorjaar 2007 in samenwerking met Breukelen, Houten en Nieuwegein	Afgerond
IJsselstein		
	Mogelijke wijzigingen in de verkeersstructuur	Niet ingevuld
	Communicatie: aanspreken bronbeheerders	Niet ingevuld
	Milieurandvoorwaarden opnemen bij aanbesteding van de afvalinzameling	Afgerond
Nieuwegein		
	Betaald parkeren en parkeervergunningen binnenstad en St. Antonius Ziekenhuis	Afgerond
	Parkeer Route Informatie Systeem	Afgerond
	Verlaging snelheid rond binnenstad	Afgerond
	Verbeteren fietsvoorzieningen	In uitvoering
	Gratis bewaakte fietsenstalling in de binnenstad	Afgerond
	Kwaliteitsverbetering en toegankelijkheid OV-haltes	Afgerond
	Milieuozonering vrachtverkeer	Afgerond

Nieuwegein		
	Schoner gemeentelijk wagenpark	Afgerond
	Mobiliteitsmanagement bedrijventerrein Plettenburg - De Wiers	Afgerond
	Rijden op Aardgas	Afgerond
	Communicatie: informatie over luchtkwaliteit	Afgerond
	Communicatie: publiekscampagne "Met Belgerinkel naar de Winkel"	Afgerond
	Communicatie: Iespakket luchtkwaliteit	Afgerond
	Communicatie: Informatiecampagne verstandig stoken	Afgerond
	Verbeteren doorstroming	Afgerond
	Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht	Afgerond
	Onderzoek mogelijkheden transferium/P+R voorzieningen	Afgerond
	Onderzoek mogelijkheden (OV) fietsuitgiftepunt	Afgerond
	Aanbestedingen aannemers – eisen stellen aan mobiele werktuigen	Afgerond
	Bomen, struiken en groene daken als "vuile luchtvaarders"	Afgerond
	Afscherming	In uitvoering
	Luchtkwaliteitstoets bij milieuvergunningen en planvorming	Afgerond
	Onderzoek mogelijkheden voor walstroom scheepvaart	Afgerond
	Meetnet luchtkwaliteit	In uitvoering
	Enquête luchtkwaliteit Digipanel	Afgerond
	Verkeersremmende maatregelen in wijk Fokkesteeg (stimuleren gebruik wijkontsluitingswegen)	Afgerond
	Fietspad Ambachtsweg	Afgerond
	Verlaging snelheid Wijkersloot 70 naar 50 km/uur	Afgerond
	Verlaging snelheid Zuidstedeweg 70 naar 50 km/uur tussen kruising AC Verhoefweg/Wijkerslootweg en burg over Hollands IJssel	Afgerond
	Verlaging snelheid Koekoekslaan 50 naar 30 km/uur	Afgerond
	Verlaging snelheid Doorslag 50 naar 30 km/uur	Afgerond
	Verlaging snelheid A.C. Verhoefweg tussen ontsluiting P12/P13 en kruising met Wijkersloterweg/Zuidstedeweg van 70 naar 50 km/uur	Afgerond
	Verlaging snelheid stadscentrum van 70 naar 30 km/uur Weerdestede	Afgerond
	Geluidswal aan weerszijden van Wijkerslootweg: 3,5 m hoog	Afgerond
	Hele gebied binnenstad 30 km/uur	Afgerond
Stichtse Vecht		
	Actief fietsbeleid	In uitvoering
	Parkeerbeleid	Afgerond
	Gedragmaatregelen	Afgerond
	Schoner gemeentelijk wagenpark	In uitvoering
	Andere VRI's	Afgerond
	Straatweg 30 km zone	Afgerond
	Schoon openbaar vervoer	Afgerond
	Emissie eisen vrachtwagens centrum	Afgerond
	Plaatsen doseerlichten	Afgerond
	Tweede vechtbrug	Niet ingevuld
Veenendaal		
	Gemeentelijke voertuigen schoner laten rijden	In uitvoering
	Stimuleren duurzame energie en energiebesparing	In uitvoering
	Communicatie met bedrijven en bewoners stimuleren	In uitvoering

Veenendaal		
	Toepassen goede fietsstallingen	Afgerond
	Verdichten nabij stations	Afgerond
	Ontmoedigen open haarden	In uitvoering
	Verbeteren doorstroming op Rondweg-West	Afgerond
	Groen in stedelijke gebieden	Afgerond
Provincie Utrecht		
	Schoner openbaar vervoer via concessieverlening	Afgerond
	Groengas geven	Afgerond
	Doorstromingsmaatregelen	In uitvoering
	Alternatieve Vervoerswijzen	In uitvoering

Bijlage 3: Maatregelen gemeente Utrecht

RSLU-partner	Maatregel	Status
Utrecht		
	Uitvoering plan van aanpak top 5 en top 10 fietsroutes	In uitvoering
	Aanleg fietsbrug Noorderpark	In uitvoering
	Aanleg nieuwe P+R locaties rond stad (Hooggelegen Leidsche Rijn Centrum)	Niet ingevuld, is gewijzigd
	Verbeteren doorstroming VOV –Overvecht	In uitvoering
	Milieuzone vrachtwagens centrumring	Afgerond
	Verbod voor nachtelijk vrachtverkeer op de Haydlaan en Lessinglaan	Afgerond
	Invoeren sectorenmodel met knips Paardenveld en Catharijnesingel	Niet ingevuld, is gewijzigd
	Verkeersmaatregelen binnenstedelijke verdeelring (gedeelte groene golf, linksafverbod Maarten Luther Kinglaan-Pijperlaan)	Niet ingevuld, is gewijzigd
	Wegnummer en informatiesysteem	In uitvoering
	Verschonen eigen wagenpark	In uitvoering
	Optimaliseren goederenvervoer	In uitvoering
	Optimaliseren touringcarterminal	Afgerond
	Aanscherpen parkeerbeleid (tov situatie 2006)	Afgerond
	Afslagverbod Moldaudreef/Zambesidreef	Niet ingevuld, is gewijzigd
	Opwaarderen NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen)	Niet ingevuld, is gewijzigd
	Mobiliteitsmanagement	In uitvoering
	Vormgeven tunnelmonden en zonodig luchtbehandeling tunnelmonden	In uitvoering
	Communicatie- en gedragsbeïnvloedingscampagne	In uitvoering
	Meten luchtkwaliteit	In uitvoering
	Banden op spanning P+R locaties	In uitvoering
	Onderzoek diverse maatregelen luchtkwaliteit	In uitvoering

Wijzigingen in maatregelenpakket

RSLU-partner	Maatregel die gewijzigd is	Nieuwe maatregel	Status
Utrecht			
	Aanleg nieuwe P+R locaties rond stad (Hooggelegen Leidsche Rijn Centrum)	P+R Uithof	Afgerond
	Invoeren sectorenmodel met knips Paardenveld en Catharijnesingel	Wordt uitgevoerd op kruispunt Oudenoord, Jacobstraat Weerdsingel en door tijdelijke (bouw) inrichting Catharijnesingel	In uitvoering
	Verkeersmaatregelen binnenstedelijke verdeelring (gedeelte groene golf, linksafverbod Maarten Luther Kinglaan-Pijperlaan)	Gecompenseerd met aanvullende maatregelen pakket 'Gezonde lucht voor Utrecht'	Besluit
	Afslagverbod Moldaudreef/Zambesidreef	Vervolgonderzoek naar alternatieve maatregelen	Besluit
	Opwaarderen NRU (aanleg ongelijkvloerse kruisingen)	Vervolgonderzoek naar alternatieve maatregelen	Besluit

Aanvullend maatregelenpakket gemeente Utrecht

RSLU-partner	Aanvullende maatregel	Status
Utrecht		
	Weren personen- en bestelvoertuigen diesel euro 2 en ouder uit het binnenstadgebied	In uitvoering
	Subsidies bij vervangen/sloop vieze auto's	In uitvoering
	Verschonen Bussen naar Euro VI norm	Afgerond
	Mobiliteits- en verkeersmanagement; stimuleren fiets- en OV gebruik bij bedrijfsleven en andere verkeersstromen in stad	In uitvoering

Bijlage 4: Deelname gemeenten verlengd NSL

De reacties van de Utrechtse gemeenten en het BRU aan een verlengd NSL zijn als volgt:

De gemeenten **Amersfoort, Bunschoten, Eemnes, Houten, IJsselstein, Leusden, Nieuwegein, Renswoude, Soest en Woudenberg** stemmen in met een ambtshalve verlenging van het NSL.

Het **Bestuur Regio Utrecht (BRU)** stemt in met een ambtshalve verlenging van het NSL.

De gemeente **Utrecht** ondersteunt in principe de verlenging NSL. De gemeente Utrecht zegt daarover het volgende in haar brief: "Het standpunt van het college hierover is dat we in principe verlenging van het NSL ondersteunen, op voorwaarde dat door alle overheidslagen maatregelen worden getroffen om ook daadwerkelijk overal in Nederland aan de Europese grenswaarden te gaan voldoen. Daarnaast geldt onze steun op voorwaarde dat de mad ons aanvullend pakket maatregelen luchtkwaliteit vaststelt.

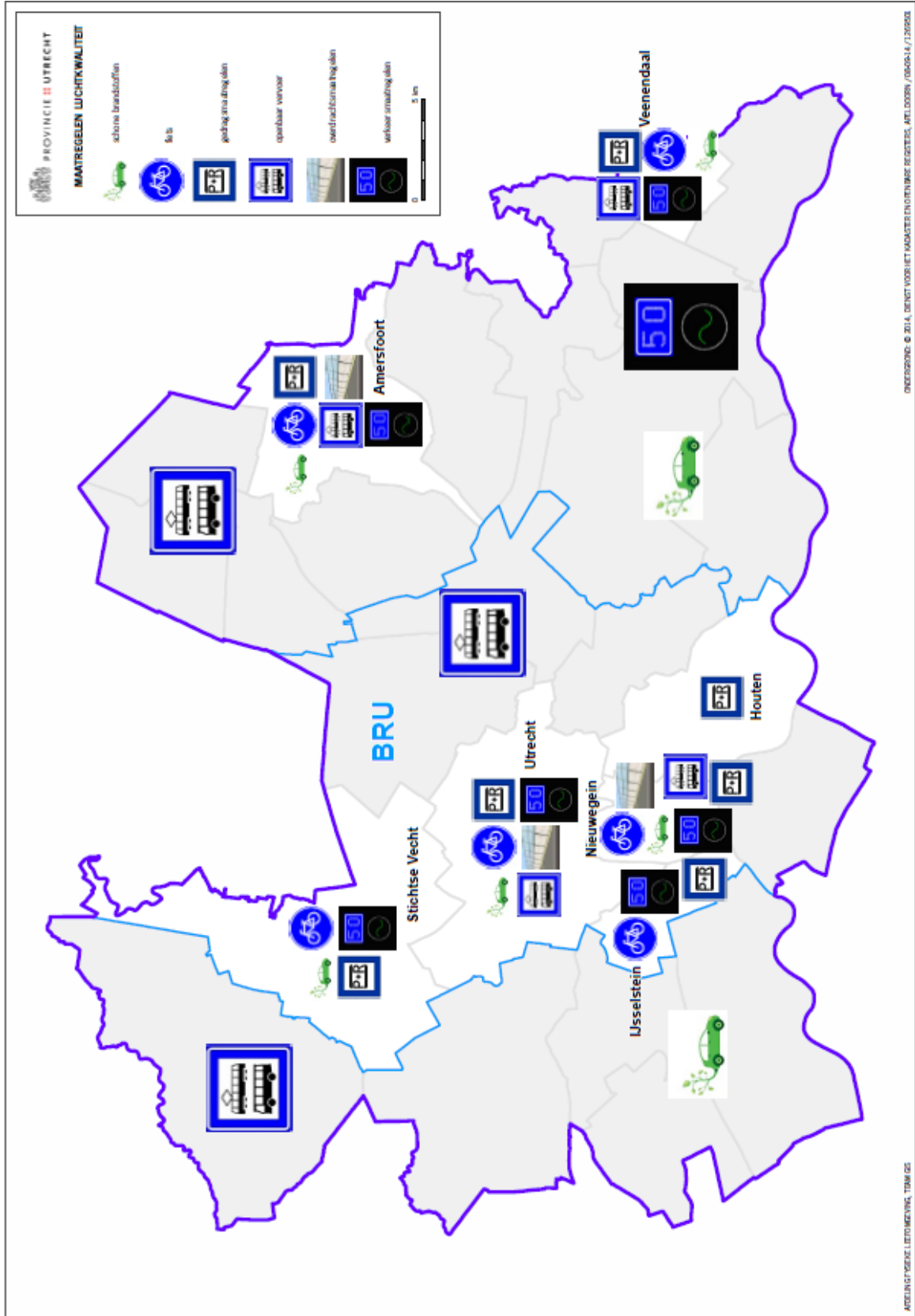
De gemeenten **Bunnik, Montfoort, Oudewater, Stichtse Vecht, Veenendaal , Vianen en Woerden** stemmen in met het NSL als monitoringsprogramma, en stemmen nadrukkelijk niet in met verder uitstel voor het voldoen aan de grenswaarden. Volgens de gemeenten moet al het mogelijke gedaan worden om tijdig aan de grenswaarden te voldoen. De recente snelheidsverhoging op Rijkswegen en de regels voor import van zgn. 'youngtimers' dragen daar volgens hen in ieder geval niet aan bij. In hun reacties geven de gemeenten verder aan dat een aantal zaken die al langer bekend zijn, zoals de hogere bijdrage aan de directe N O₂-uitstoot door roetfilters en de hogere buitenlandse bijdrage ,nu pas worden verwerkt in het NSL. Als de grenswaarden nog worden overschreden , is dat volgens de gemeenten Bunnik, Montfoort, Oudewater, Stichtse Vecht, Veenendaal , Vianen en Woerden mede als gevolg van deze ontwikkelingen.

De gemeente **Zeist** stemt in met verlenging van het NSL met de kanttekening dat vastgehouden moet worden aan het behalen van de grenswaarden binnen de eerder daartoe vastgestelde termijnen. De gemeente zegt hierover het volgende: "Wij vinden dat het Rijk meer kan doen om de grenswaarden eerder te behalen. De recente snelheidsverhoging op Rijkswegen en de regels voor import van zgn. 'youngtimers' dragen hier in ieder geval niet aan bij. Het verlengen van het NSL moet geen reden zijn om luchtkwaliteitsmaatregelen die nodig zijn om de grenswaarden te behalen uit te stellen."

De gemeenten **De Bilt en Rhenen** stemmen in met verlenging van het NSL, echter nadrukkelijk niet met verder uitstel voor het voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

De gemeenten **Baarn, De Ronde Venen, Lopik en Wijk bij Duurstede** hebben besloten niet mee te doen aan het verlengen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), omdat er in de betreffende gemeenten geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen zijn en deze op (korte) termijn ook niet worden verwacht.

Bijlage 5: Kaart locaties maatregelen RSLU



ONOPGEBOOD: © 2014, DENKT VOOR HET MAATSCHAPPELIJKE BEWUSTZIJN, ART. DOORN / 70405-14 / 7.20058

ARBEIDSPROJECT LIEFTINGWERK, TOM GOS