

De leugen regeert I

Over het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht en het NSL



*Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht
1 juli 2014*

Inhoudsopgave

1. Inleiding

1.1. Het NS	1
1.2. Ontwikkeling van ALU 2008	4
1.3. Bevindingen	7
1.3.1. Geflatteerde berekeningen	7
1.3.2. De actieplannen doorgerekend	8
1.4. Onheilspellende vooruitzichten	14
1.5. De leugen regeert	14

2. Ontwerp-Alu 2006

2.1. Inleiding	17
2.2. Herberekening luchtkwaliteit 2004	19
2.3. Berekeningen IIBM-plannen ontbreken	20
2.4. Pakket maatregelen	20
2.4.1. Maatregel verschonen eigen wagenpark	22
2.4.2. Maatregel instellen milieuzone vrachtverkeer	23
2.5. Manipuleren met invoergegevens	24
2.5.1. Manipuleren met snelheidstypen	24
2.5.2. Manipuleren met percentages vrachtverkeer	28
2.6. NO ₂ -norm zou in 2010 zeker worden gehaald	30
2.7. Samenvatting en conclusies	31

3. ALU 2006

3.1. Inleiding	33
3.2. Weer een herberekening 2004	34
3.3. Autonome situatie in 2015 volgens ALU 2006	38
3.4. In-betekenende-mate plannen (IBM-plannen)	41
3.5. Pakket maatregelen	42
3.5.1. Maatregel instellen milieuzone vrachtverkeer	43
3.5.2. (Verlengde) Westpleintunnel met afzuiging en filtering	47
3.5.3. Verminderen autoverkeer (transferia en parkeren)	48
3.5.4. Selectief verbeteren doorstroming en infrastructurele maatregelen	52
3.6. Samenvatting en conclusies	53

4. Ontwerp-ALU 2008

4.1. Inleiding	56
----------------	----

4.2. Herberekening luchtkwaliteit 2006	57
4.3. Meer IBM- plannen, minder verkeer!	59
4.4. Maatregelen nauwelijks effectief	60
4.5. Restopgave omlaag gerekend	65
4.6. Samenvatting en conclusies	66
5. Onheilspellende vooruitzichten	
5.1. Inleiding	67
5.2. Extreme groei autoverkeer	69
5.3. Luchtverontreiniging door verborgen verkeerstoename	70
5.4. Overschrijding in 2015 en toch minder verkeer!	71
5.5. Het schoonrekenen in Utrecht en het NSL	74
Lijst met bijlagen	77

1. Inleiding

1.1. Het NSL

Sinds de invoering in 2009 van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (kortweg NSL) kunnen burgers geen beroep meer instellen tegen grote (wegen-)bouwplannen die de luchtkwaliteit 'in-betekenende-mate' (juridisch jargon, afgekort IBM) verslechteren en in het NSL zijn opgenomen. Dat bevalt de overheid uitstekend, want op 3 juni 2014 is de periode waerop het NSL betrekking heeft verlengd tot 31 december 2016. Dat de overheid daarna weer gaat verlengen ligt voor de hand, want burgers die (wegen-)bouwplannen aan de rechter voorleggen en rechters die dan gaan toetsen of die plannen aan luchtkwaliteitsnormen voldoen houden het risico in van vertraging, matiging en afzien van de ambitieuze ruimtelijke- en autobereikbaarheidsplannen en dat moet kennelijk voor alles (met name de gezondheid van mensen die langs drukke wegen wonen) worden voorkomen.

Van zogenaamde IBM-plannen is sprake als uitvoering van die plannen de lucht met meer dan 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ fijnstof of stikstofdioxide (NO_2) verslechtert. Plannen die de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechteren (NIBM-plannen) kunnen volgens de wet milieubeheer zonder meer worden uitgevoerd (d.w.z. de gevolgen voor de luchtkwaliteit hoeven niet in aanmerking te worden genomen), omdat zij geacht worden voldoende te worden gecompenseerd doordat de lucht elk jaar een beetje schoner wordt door schonere motoren en de geleidelijke daling van achtergrondconcentraties fijnstof en NO_2 .

In het NSL zijn behalve bouwplannen ook maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren: maatregelen die door het rijk, provincies en gemeenten worden genomen. Het effect van die maatregelen zou zo groot zijn dat daardoor de negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit van IBM-plannen ruimschoots worden gecompenseerd, reden waarom die (mits ze in het NSL zijn opgenomen) niet meer afzonderlijk aan de luchtkwaliteitsnormen getoetst hoeven te worden.

Luchtverbeterende maatregelen moeten ruimschoots opwegen tegen de IBM-plannen, omdat ze niet alleen het negatieve effect voor de luchtkwaliteit van IBM-plannen moeten compenseren, maar er bovendien voor moeten zorgen dat niet alleen de bestaande luchtverontreiniging wordt teruggedrongen, maar ook de extra luchtverontreiniging die het gevolg is van wat genoemd wordt de autonome ontwikkeling. Die autonome ontwikkeling is het gevolg van toenemend autogebruik (steeds meer

auto's per huishouden, alsook een toename van het aantal met auto en vrachtwagen afgelegde kilometers) plus het effect van de realisering van NIBM-plannen.

Het idee voor het NSL ontstond in 2005 en werd ingegeven door de vrees van gemeentelijke en provinciale overheden, Rijkswaterstaat en de bouwwereld dat de EU-normen voor fijnstof en (NO₂) ertoe zouden leiden dat Nederland 'op slot ging': dat grote bouwplannen niet meer zouden kunnen worden uitgevoerd, voor zover zij zouden leiden tot overschrijding van de EU-normen. Op 1 januari 2005 had aan de norm voor fijnstof moeten zijn voldaan. Op en na dit peilmoment werd daar in grote steden vaak niet aan voldaan. Op 1 januari 2010 zou aan de norm voor NO₂ moeten worden voldaan en het was duidelijk dat dat niet zou lukken. Bouwplannen dreigden niet door te zullen gaan, doordat bezorgde burgers tegen die plannen beroep instelden omdat ze tot normoverschrijding zouden leiden en vaak gelijk kregen van de bestuursrechter.

Beroep tegen bouwplannen onmogelijk maken

Zoals gezegd had het NSL vooral de bedoeling burgers de mogelijkheid te ontnemen om bezwaar en beroep in te stellen tegen bouwplannen, waardoor de bestuursrechter die plannen aan de regelgeving en luchtkwaliteitsnormen zou gaan toetsen en zou kunnen afkeuren. Daartoe zou in de wet milieubeheer, zo was de bedoeling, een bepaling worden opgenomen dat plannen die in het NSL waren opgenomen niet meer afzonderlijk aan de normen en de regelgeving getoetst hoefden te worden, omdat opname van een plan in het NSL reeds het bewijs zou opleveren dat dat plan voldoende door NSL-maatregelen zou worden gecompenseerd.

Uitstel om aan de normen te voldoen

Het NSL had in de tweede plaats de bedoeling om als onderbouwing te dienen van het verzoek aan de EU-Commissie om uitstel te krijgen, zodat er pas in 2011 aan de fijnstofnorm en in 2015 aan de NO₂-norm voldaan hoefde te worden. Volgens de Europese Richtlijn 1999/30 had immers al in 2005 aan de fijnstofnorm voldaan moeten worden en in 2010 aan NO₂-norm. De EU zou alleen met uitstel akkoord gaan als (a) Nederland aannemelijk kon maken al de nodige inspanningen te hebben geleverd en al wat te hebben bereikt en (b) uit een plan zou blijken dat in 2011 respectievelijk 2015 beslist alsnog aan de fijnstof- en de NO₂-norm zou worden voldaan. De bedoeling was om een en ander met het NSL aan te tonen. De Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht werd vanaf 2006 ontwikkeld als de Utrechtse bijdrage aan het NSL.

Diederik Samsom (PvdA) komt de eer toe als een van de weinigen de gevaren van het NSL te hebben onderkend. Zijn oordeel was vernietigend:

“Dat NSL is in de ogen van mijn fractie de ultieme smokkelstap (...) om met gegeven luchtvervuiling alsnog de goedkeuring voor bouwprojecten er doorheen te smokkelen, een goedkeuring die er anders niet zou komen (...) een bureaucratisch monstrum, dat beleidsambtenaren, juristen en adviesbureaus gouden tijden zal bezorgen.”¹

Kennelijk voorzag Samsom dat het NSL geenszins de garantie zou bieden dat in 2011 respectievelijk 2015 alsnog aan de norm voor fijnstof en NO₂ zou worden voldaan.² Dat Samsom het goed zag was voor ingewijden volkomen duidelijk. Of de negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit van de IBM-plannen die in het NSL zouden worden opgenomen correct werden of zouden worden berekend, zou namelijk niet of nauwelijks kunnen worden gecontroleerd. En hetzelfde geldt voor wat betreft de positieve effecten voor de luchtkwaliteit van de maatregelen die in het NSL zouden worden opgenomen en de effecten van de IBM-plannen zouden moeten compenseren. Gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat werden geacht zelf verantwoordelijk te zijn voor de berekening van de effecten voor de luchtkwaliteit van hun plannen en maatregelen en het NSL zou niet of nauwelijks voorzien in een controle op die berekeningen.

Naar aanleiding van vragen van het kamerlid Van Tongeren deed het RIVM een poging inzicht te krijgen in de deugdelijkheid van de berekeningen waarmee gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat het effect op de luchtkwaliteit vaststelden van hun plannen en maatregelen. De enige manier waarop het RIVM zich daar een beeld van kon en kan vormen is na te gaan in hoeveel gevallen er bij de aanmelding van plannen en maatregelen verwezen werd/wordt naar documenten waarin die berekeningen zouden staan. Die verwijzing ontbrak vaak en voor zover ze niet ontbraken waren ze nauwelijks online beschikbaar. Het RIVM wees er overigens op dat een inhoudelijke beoordeling van de documenten waarnaar verwezen werd buiten de mogelijkheden van het RIVM viel.³

-
- 1 Wetgevingsoverleg vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat en Ruimtelijke Ordening en Milieu 25 september 2006. Kamerstuk 30489 nr 25.
 - 2 De PvdA zat toen Samsom zich duidelijk namens de PvdA tegen het NSL uitte spreken in de oppositie. Korte tijd later zou zijn partijgenoot Cramer als minister het besluit tot het instellen van het NSL nemen en nu was het PvdA-staatssecretaris Mansveld die voorstelde het NSL te verlengen.
 - 3 RIVM *Monitoringsrapportage, Stand van Zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2011* p. 43 (Zie de tekst op de volgende bladzijde).

In de voortgangsformulieren is bij 64% van de projecten en bij 37% van de maatregelen een referentie opgegeven. Bij projecten is 13% van de onderbouwingen online beschikbaar en in 14% van de gevallen is deze op te vragen bij een contactpersoon. Bij maatregelen is 22% van de onderbouwingen online beschikbaar en in 6% van de gevallen is deze op te vragen bij een contactpersoon.

De opgegeven onderbouwingen variëren onderling sterk van type en kwaliteit. Bezien vanuit het doel van de onderbouwingen moet het referentiedocument inzicht geven in de gehanteerde uitgangspunten in het verkeersmodel en de daarmee samenhangende project- en maatregeleffecten. Opgegeven typen onderbouwingen als politieke besluiten, actieplannen luchtkwaliteit of ontwerp(bestemmings)plannen bevatten de nodige informatie niet.

De aangeleverde onderbouwingen zijn niet individueel beoordeeld op inhoud, omdat dit niet past binnen de opzet van de Monitoring NSL. De wegbeheerders zijn zelf verantwoordelijk voor de verkeersgegevens in de Monitoringstool. Zie ook Hoofdstuk 7 voor de onderbouwingen van de verkeersgegevens in algemene zin. Op de website www.nsl-monitoring.nl is een overzicht van referenties per overheid beschikbaar.

Het vrijwel ontbreken van controle door de rijksoverheid van berekeningen die door gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat zijn (of zouden zijn) uitgevoerd om de effecten van de voor het NSL aangemelde plannen en maatregelen te berekenen werkt in de hand dat bouwlustige overheden creatief gaan rekenen. Het feit dat burgers geen beroep kunnen instellen tegen plannen die in het NSL zijn opgenomen, draagt daar nog eens belangrijk aan bij.

Het NSL moest de EU-Commissie er van overtuigen dat aan het eind van de uitsteltermijnen aan de normen zou worden voldaan. In 2011 werd de norm voor de daggemiddelde concentratie fijnstof op meerdere plaatsen echter (ook in Utrecht) overschreden. Zelfs de meest recente berekeningen van de gemeente Utrecht laten nog steeds overschrijdingslocaties zien in 2015.⁴ Dit bedroevende resultaat is opmerkelijk. Achtergrondconcentraties en emissies waarmee tegenwoordig gerekend worden liggen veel lager dan in 1999 toen de Europese Richtlijn werd vastgesteld die normen voorschreef voor NO₂ en fijnstof. Maar ook heeft de economische recessie, waarvan sinds eind 2008 sprake van is, geleid tot een (tijdelijke) afname van het auto- en vrachtverkeer. Dat niettemin in 2011 niet aan de fijnstofnorm werd voldaan en waarschijnlijk in 2015 niet aan de NO₂-norm wordt voldaan betekent daarom dat de berekeningen die eind 2007/begin 2008 (toen er nog geen rekening werd gehouden met de recessie) door de gemeente Utrecht voor het NSL werden uitgevoerd en moesten aantonen dat in 2011 en 2015 alsnog aan de normen kon worden voldaan bijzonder 'creatief' werden uitgevoerd. In dit rapport laten we zien dat 'creatief rekenen' zwak is uitgedrukt.

4 Monitoringsrapportage 2013 gemeente Utrecht, p. 22. De overschrijdingen zouden zich bevinden op Cartesiusweg, Catharijnesingel, Graadt van Roggenweg, Weg der Verenigde Naties. Enkele knelpunten zijn 'opgelost' door daar geen berekeningen meer voor uit te voeren: Waterlinieweg, M.L.Kinglaan

1.2. Ontwikkeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2008

Op 5 februari 2008 stelde het college van burgemeester en wethouders het Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit 2008⁵ vast (kortweg *ontwerp-ALU 2008*). Dit ontwerp-ALU 2008 werd opgenomen in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht, dat op zijn beurt opgenomen werd in het NSL, zoals dat in juli 2008 aan de EU-Commissie werd gestuurd als onderbouwing van het verzoek om uitstel. Voorlopers van het ontwerp-ALU 2008 waren het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012 (kortweg *ALU 2006*) van september 2006⁶, en het Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2010 (kortweg *ontwerp-ALU 2006*) van 13 februari 2006⁷. De beschrijving van de Utrechtse plannen en maatregelen in de eerste versie het NSL (juli 2008) gaat terug op deze drie actieplannen. Zij vormen de onderbouwing van wat in het NSL wordt gesteld over de Utrechtse IBM-plannen en over de maatregelen, die als voldoende werden voorgesteld en zouden dienen om zowel de negatieve effecten van de plannen te compenseren alsook de luchtverontreiniging in het algemeen in Utrecht terug te dringen. Hieronder zien we de IBM-plannen volgens het ontwerp-ALU 2008 (p. 5)

Tabel 2.2: Overzicht IBM-projecten gemeente Utrecht

Naam project	Toevoeging netto aantal woningen	Toevoeging m ² b.v.o. kantoren netto	Toevoeging ha netto bedrijventerrein	Overig
Ontwikkeling Stationsgebied	1.000	205.000	-	OV-Terminal
Ontwikkeling Leidsche Rijn	30.000	390.000	36.7	
Ontwikkeling woningbouw Rijnenburg	5.000 - 8.000		100	180 hectare recreatie-terrein 130 hectare landschapspark
Ontwikkeling Merwedekanaalzone	2.160	6.500	1	3.000 m ² overige voorzieningen
Ontsluiting Utrecht-West	-	-	-	Infrastructuurele projecten - 24-Oktoberplein - Majellaknoop - O. den Oudenlaan - NOUW-1 - NOUW-2
Opwaardering Noordelijke Ring Utrecht (NRU)	-	-	-	Opwaardering NRU to (stads)autoweg met 3 ongelijkvloerse kruisingen
Doorontwikkeling De Uithof	2.500	261.000 onderwijs en onderwijs-gebonden voorzieningen waaronder bedrijven	-	Aanleg transferium met 1.700 parkeerplaatsen
Ontwikkeling Randstadspoor	-	-	-	Aanleg van nieuwe stations
Aanleg nieuwe HOV-lijnen	-	-	-	Aanleg van een netwerk van vrijliggende busbanen
Herstructurering Kanaleiland	1.400.	40.000 ⁵	-	-

5 http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/2008-01_Lucht_voor_Ambitie_%28ontwerp-Actieplan2008%29.pdf

6 http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/2006-09_Actieplan_Luchtkwaliteit_2006-2012.pdf

7 http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/Ontwerp_Actieplan_Luchtkwaliteit_Utrecht_2006-2010.pdf

En hieronder de door de gemeente genomen en te nemen maatregelen volgens het ALU 2006 (in het ontwerp-ALU 2008 worden ze niet vermeld).

ALU 2006 (tabel 5, p. 45)

I.1: Instellen milieuzone vrachtverkeer
I.2: Aanscherpen parkeerbeleid
I.3: Verbeteren inzet transferia
I.4: Aanleggen nieuwe HOV-routes
I.5: Selectief verbeteren doorstroming Utrecht
I.6: Stimuleren fietsgebruik
I.7: Verschonen eigen wagenpark
I.8: Verlenging en afzuiging tunnel Westplein
I.9: Infrastructurele maatregelen centrumgebied
I.10: Optimaliseren goederenvervoer
I.11: Randstadspoor
I.12: Invoeren schonere bussen
I.13: Verplaatsen touringcarterminal
I.14: Intensiveren mobiliteitsmanagement
I.15: Communiceren over luchtkwaliteit

De SSLU heeft met meerdere Wob-verzoeken geprobeerd te achterhalen hoe het negatieve effect van de IBM-plannen en het positieve effect van de Utrechtse maatregelen precies zijn berekend. De gemeente beweerde naar aanleiding van elk verzoek (en nog steeds) dat er geen documenten zijn waar dat uit op te maken valt. Uiteindelijk heeft de SSLU alle berekeningen opgevraagd die voor het ontwerp-ALU 2006, het ALU 2006 en het ontwerp-ALU 2008 zijn uitgevoerd.⁸ Hoe die berekeningen zijn uitgevoerd (welke invoergegevens zijn gebruikt), blijkt uit 88 spreadsheets (zgn. 'werkbladen'), waarin de SSLU na veel aandringen en dreigen met juridische procedures inzage heeft gekregen.

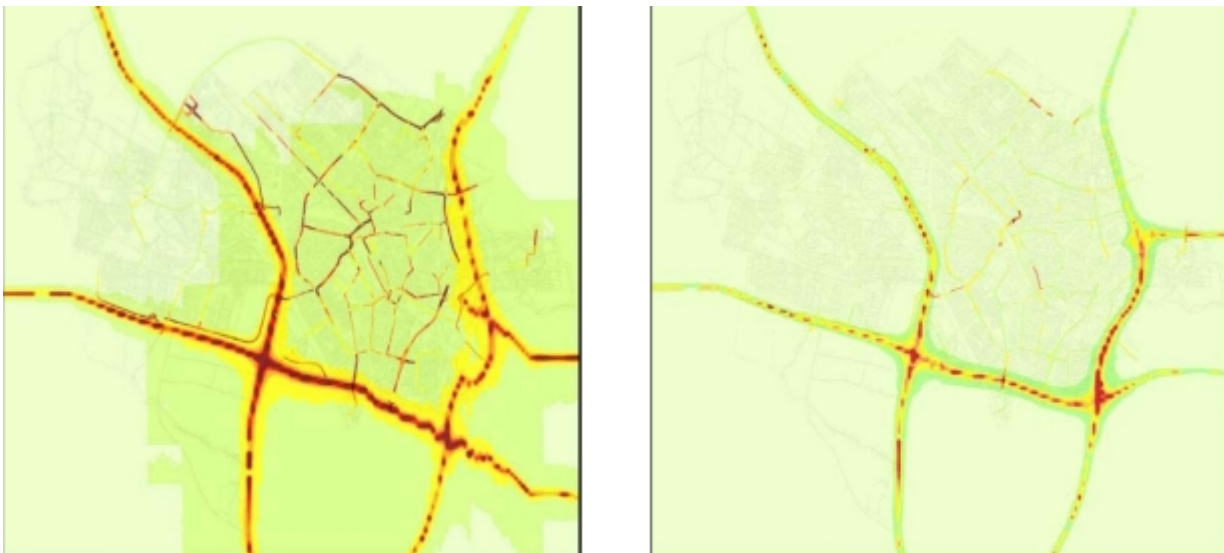
Na al die werkbladen te hebben geanalyseerd en onderling te hebben vergeleken, moet de SSLU vaststellen dat er inderdaad sprake is van, om met Samsom te spreken, *ultieme smokkelstappen*. Met veel volstrekt ongefundeerde en willekeurig gekozen invoergegevens wordt duidelijk naar gewenste uitkomsten toegerekend. Uit de berekeningen blijkt allerm minst dat er sprake is van effectieve maatregelen en de omvang van de negatieve effecten van de IBM-plannen voor de luchtkwaliteit worden erin verdoezeld. De bedrieglijke boodschap die kennelijk door de actieplannen moest worden overgebracht was:

⁸ De SSLU beschikt sinds maart 2008 wel over voorlopige berekeningen voor het ontwerp-ALU 2008.

- dat Utrecht al jaren alle zeilen bijzet om de luchtkwaliteit te verbeteren en dat het daarmee, dankzij ambitieus in uitvoering gebracht maatregelen, steeds beter ging (ontwerp-ALU2008, p. 2);
- dat het pakket maatregelen waarin het ALU2006 voorzag voldoende was als aanvulling op de maatregelen van het rijk om het negatieve effect van IBM-plannen te compenseren;⁹
- dat de 'restopgave' dankzij het effectieve Utrechtse maatregelenpakket in 2015 nog maar zo klein zou zijn dat dat geen reden meer kon zijn om van IBM-plannen af te zien of die te matigen.

Hoe effectief en succesvol de door de gemeente geplande maatregelen wel zouden zijn, werd in beeld gebracht door onderstaande kaartjes, die op het voorblad van het ontwerp-ALU 2008 prijken.

NO₂-concentraties in 2006 (links) en 2015 (rechts) volgens ontwerp-ALU 2008



1.3. Bevindingen

1.3.1. Geflatteerde berekeningen

Uit onze analyse van de berekeningen (werkbladen) die voor het ontwerp-ALU 2006, het ALU 2006 en het ontwerp-ALU 2008 zijn gemaakt, blijkt, zoals we zullen laten zien, dat de berekeningen geen noemenswaardig effect van de maatregelen aantonen. Dat betekent dat het effect daarvan onmogelijk voldoende kan zijn om zowel de negatieve effecten van de IBM-plannen te compenseren als de luchtkwaliteit in het algemeen te verbeteren, waardoor in 2015 alsnog aan de NO₂-norm zou kunnen worden voldaan. De uitkomst van de ALU-berekeningen dat in 2015, mede dankzij de

⁹ De restopgave in 2015 voor het binnenstedelijk netwerk zou bestaan voor drie locaties: A. De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), B. Daalsetunnel, Weerdsingel en Oudenoord, C. Cattharijnesingel (p. 15).

ALU-maatregelen, nog maar een bescheiden restopgave over zou blijven, kan slechts verklaard worden door het niet of nauwelijks incalculeren van het effect van de zeer ambitieuze IBM-plannen.

De Europese Richtlijn die voorschrijft dat op 1 januari 2005 aan de fijnstofnorm en op 1 januari 2010 aan de NO₂-norm moest worden voldaan, werd vastgesteld in 1999. In 2001 werd die Richtlijn in de Nederlandse wetgeving doorgevoerd: Besluit luchtkwaliteit 2001. Het vooruitzicht dat in 2005 aan de fijnstofnorm en in 2010 aan de NO₂-norm moest worden voldaan, weerhield de gemeente Utrecht er niet van ambitieuze ruimtelijke en autobereikbaarheids plannen te ontwikkelen, waaronder bijvoorbeeld de reconstructie van het 24 Oktoberplein (de aanleg van de fly-over) en de plannen voor het Stationsgebied. Het was evident dat deze plannen de luchtkwaliteit in de stad niet weinig zouden verslechteren. Dat was ook de reden waarom zij in de ALU's zouden worden aangemerkt als in-betekenende-mate-plannen (IBM-plannen).

Toen bezorgde burgers in 2005 de weg bleken te kunnen vinden naar de bestuursrechter en de Raad van State om de gemeente zodoende te dwingen zich aan de wet te houden (Besluit luchtkwaliteit 2001), was Leiden in last: Utrecht dreigde 'op slot te worden gegooid'.¹⁰ De wettelijke eis dat de realisering van een bouwplan per saldo niet mocht leiden tot een overschrijding van de norm zou grote risico's opleveren voor de realisatie van ruimtelijke plannen (ALU 2006, p. 5). Daarom moesten de Actieplannen laten zien dat die ruimtelijke plannen uitvoerbaar waren zonder dat zij zouden leiden tot normoverschrijding in 2015.

1.3.2. De actieplannen doorgerekend

Omdat het er in de actieplannen vooral om ging aan te tonen dat in 2015 aan de NO₂-norm zou kunnen worden voldaan, zijn voor alle actieplannen berekeningen uitgevoerd voor de situatie van 2015.¹¹ Bij alle actieplannen zijn berekeningen gemaakt voor *2015 zonder ALU-maatregelen* en voor *2015 met ALU-maatregelen*. Wij hebben die berekeningen vergeleken en geanalyseerd. Omdat dat heel veel werk was, hebben we het beperkt tot de berekening van NO₂-concentraties (dus niet fijnstof) en verder beperkt tot de wegen in Utrecht-West waar de meeste overschrijdingen werden verwacht.

¹⁰ De uitdrukking 'op slot gooien' wordt gebezigd in het ALU 2006 (p. 5 en 9). Daarmee wordt bedoeld dat er geen bouwactiviteiten meer zouden kunnen plaatsvinden die de luchtkwaliteit verslechteren.

¹¹ Voor het ALU 2006 werden bovendien berekeningen uitgevoerd voor 2012 en 2020.

In de berekeningen voor het ontwerp-ALU 2006, ALU 2006 en ontwerp-ALU 2008 ontbreekt een afzonderlijke berekening van de negatieve effecten voor de luchtkwaliteit van de IBM-plannen. Die zouden zijn meegenomen in de “autonome ontwikkeling”, aldus het ALU 2006, p. 19. Dat wil dus zeggen de situatie in *2015 zonder maatregelen*.

Afzonderlijke berekeningen van het effect van de maatregelen zijn wel gemaakt voor het ontwerp-ALU 2006 (hoewel het niet duidelijk is hoe ze in de eindberekening zijn meegenomen), maar niet voor het ALU 2006 en ook niet voor het ontwerp-ALU 2008. De berekeningen zouden overigens zijn uitgevoerd met het zogenaamde CAR rekenmodel. CAR staat voor *Calculation of Air pollution from Road traffic*, een simpel model waarin voor elke weg of wegvak, naast enkele fysieke kenmerken (hoogte van de bebouwing, breedte van de straat), de etmaalintensiteit, de gemiddelde snelheid ('snelheidstype' en sinds CAR versie 6.0 ook een factor voor stagnatie) en het percentage vrachtverkeer en bussen ingevoerd moeten worden.

Ontwerp-ALU 2006

Dat de NO₂-concentraties in 2015 ondanks de IBM-plannen spectaculair zouden afnemen, werd in het ontwerp-ALU 2006 berekend door de invoergegevens 'snelheidstype',¹² 'emissie vrachtverkeer' en 'emissies personenwagens' voor *2015 met maatregelen* te wijzigen ten opzichte van *2015 zonder maatregelen*. De relatie tussen de ALU-maatregelen en dit wijzigen (bijstellen) van invoergegevens wordt niet verantwoord en ligt in de meeste gevallen ook niet voor de hand.

Wat het veranderen van het snelheidstype betreft: dat lijkt alleen gebeurd te zijn om de concentraties voor *2015 met maatregelen* (fors) omlaag te rekenen. Wat de tweede maatregel betreft: de emissies voor vrachtverkeer werden voor de hele gemeente verlaagd (NO₂ met 41% en fijnstof met 67%) om het effect van de maatregel '*instellen milieuzone*' te verdisconteren. De milieuzone zou echter volgens de destijds heersende verwachtingen niet groter zijn dan het binnenstedelijke gebied.

Het effect van de derde maatregel 'verschonen eigen wagenpark' werd berekend door voor **alle** in Utrecht rijdende personenwagens uit te gaan van een ca. 22% lagere emissie. Het 'eigen wagenpark personenwagens' van de gemeente bestond volgens het ontwerp-ALU 2006 (p. 29) echter uit welgeteld 83 personenauto's en 150 bestelwagens (ontwerp-ALU 2006, p. 29). Samen is dat nog niet 1

¹² Het rekenen met 'normaal stadsverkeer' levert vooral bij drukke wegen veel lagere concentraties op dan 'stagnerend verkeer'.

promille van alle in de stad Utrecht rijdende auto's.

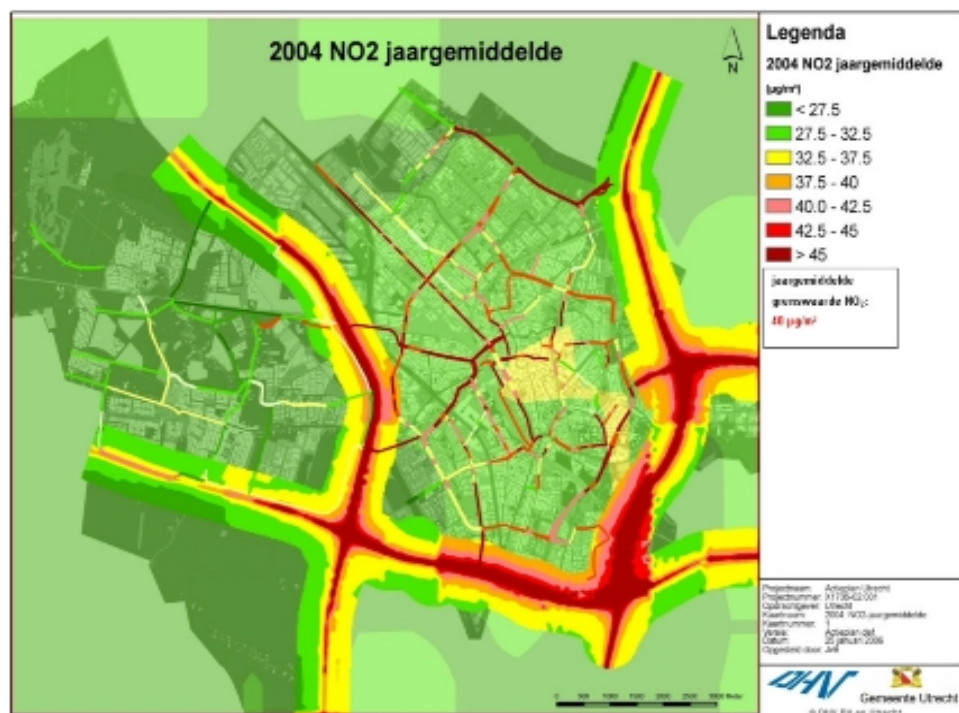
Overigens wordt in bijlage 1 van het ontwerp-ALU 2006 vermeld dat niet alle IBM-plannen in de berekening zijn meegenomen. Dat betekent dat ook daarom uit de berekeningen niet kon blijken dat de ALU-maatregelen het negatieve effect voor de luchtkwaliteit van de IBM-plannen zouden compenseren.

Opmerkelijk is dat in het kader van de voorbereiding van het ontwerp-ALU 2006 opnieuw berekeningen werden uitgevoerd van de luchtkwaliteit 2004, terwijl dat een jaar eerder al was gebeurd voor de Jaarrapportage 2004. Daarbij valt het op dat bij de berekening gebruikt werd gemaakt van de intensiteiten van 2002, terwijl bij de eerder opgestelde Jaarrapportage 2004 gebruik werd gemaakt van tellingen die in 2004 hadden plaatsgevonden. De intensiteiten die voor 2004 (ontwerp-ALU 2006) werden gebruikt waren voor veel wegvakken substantieel hoger. Daardoor werd voor veel wegvakken een (veel) hogere NO₂-concentratie berekend dan in de Jaarrapportage 2004. Voor beide berekeningen zou versie 4.0 van het CAR-rekenmodel zijn gebruikt.

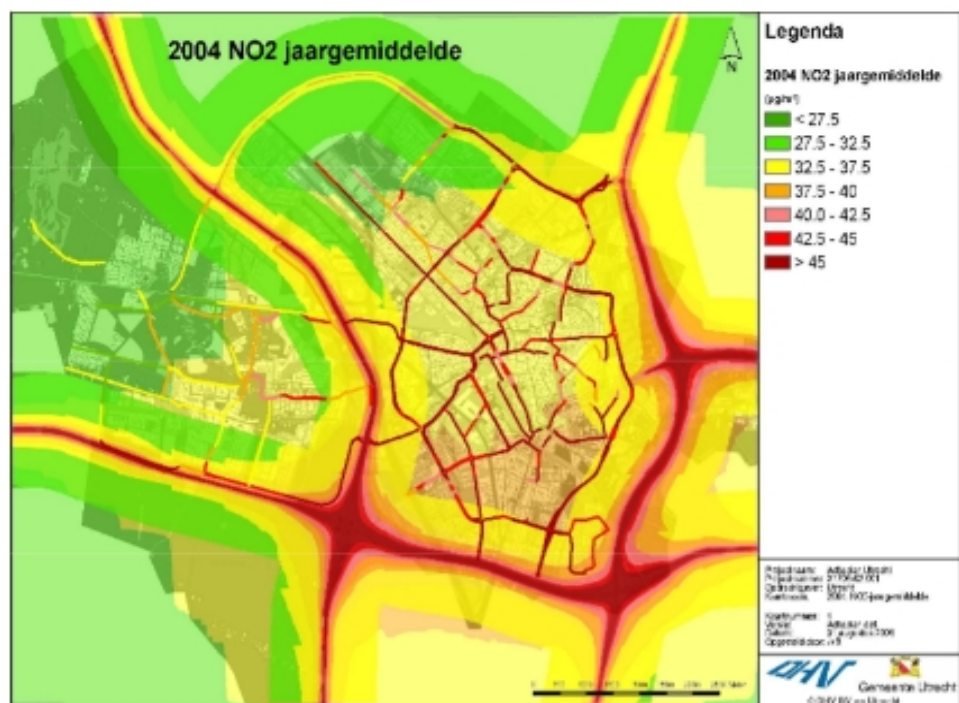
ALU 2006

Om uit berekeningen te doen blijken dat de situatie in *2015 zonder maatregelen* (autonome ontwikkeling inclusief IBM-plannen) dankzij reeds uitgevoerde maatregelen, rijks- en Europees beleid (dus zonder de in het ALU 2006 vastgestelde maatregelen) al aanzienlijk zou verbeteren, werd, net als bij het ontwerp-ALU 2006, een extra verschil gecreëerd tussen de NO₂-concentraties in 2015 (zonder ALU-maatregelen) en het referentiejaar 2004 door de NO₂-concentraties in 2004 (nog meer) omhoog te rekenen (de luchtkwaliteit te verslechteren) ten opzichte van eerder uitgevoerde berekeningen van de concentraties in 2004. Een jaar eerder werden die concentraties berekend voor de Jaarrapportage 2004 en een half jaar eerder voor de voorbereiding van het ontwerp-ALU 2006. Er blijken dus meerdere berekeningen te bestaan van de concentraties in 2004. De intensiteiten die gebruikt worden voor de berekening van de luchtkwaliteit in 2004 voor het ALU 2006 zijn weer anders dan de intensiteiten die voor de Jaarrapportage 2004 werden gebruikt. In beide gevallen staat er op het voorblad echter dat er van de intensiteiten 2004 gebruikt werd gemaakt. De berekening voor het ALU 2006 geeft aanzienlijke slechtere uitkomsten te zien dan de berekening die voor het ontwerp-ALU 2006 zijn uitgevoerd, die op hun beurt weer slechtere uitkomsten geven dan de Jaarrapportage 2004). Zie de aan de ALU's ontleende kaartjes op de volgende bladzijde.

2004 NO2 volgens ALU 2006



2004 NO2 volgens ontwerp ALU 2006



Het verschil tussen *2015 zonder maatregelen* en *2015 met maatregelen* werd in het ALU 2006 vooral berekend door in de situatie *2015 met maatregelen* voor vrijwel alle wegen (uitgezonderd Leidsche Rijn) lagere emissies voor vrachtverkeer in het rekenmodel in te voeren dan in de situatie *2015 zonder maatregelen* (terwijl de milieuzone niet groter zou worden dan het binnenstedelijke gebied) en de verkeersintensiteit in de situatie *2015 zonder maatregelen* voor vrijwel alle wegen met 5% te verhogen ten opzichte van de intensiteit in de situatie *2015 met maatregelen*.

Verder blijken 'infrastructurele maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren' in feite infrastructu-
rele projecten te zijn om de autobereikbaarheid te bevorderen (deel uitmakend van het IBM-plan
'Ontsluiting Utrecht-West'). Ook blijken volgens bijlage 3 bij het ALU 2006 (weer) lang niet alle
IBM-plannen in de berekening te zijn meegenomen.

Overigens, de 'Westpleintunnel met filtering', waarover in de tekst staat dat het een cruciale maat-
regel is om in het Stationsgebied aan de luchtkwaliteitseisen te kunnen voldoen en waarvan we op
grond van de tekst (Bijlage 4, p. 59) moeten aannemen dat het effect daarvan in de berekening is
meegenomen, is er nog steeds niet. Dat de tunnel zeker niet voor 2015 zou worden gerealiseerd,
moet bij de opstellers bekend zijn geweest, want in de berekeningen bleek het effect daarvan (an-
ders dan in Bijlage 4 wordt beweerd) niet te zijn verdisconteerd.

Ontwerp-ALU 2008

Uit de berekeningen die voor het ontwerp-ALU 2008 werden uitgevoerd, blijkt dat de verkeersin-
tensiteiten voor 2015, ook voor de situatie zonder maatregelen, substantieel werden verlaagd (soms
zelfs gehalveerd) ten opzichte van de verkeersintensiteiten in het ALU 2006, terwijl uit de tekst van
het ontwerp-ALU 2008 moet worden opgemaakt dat dit keer wél alle IBM-plannen werden meege-
rekend. (Er wordt namelijk, anders dan bij de eerdere actieplannen, nergens geschreven dat maar
een deel van de IBM-plannen is meegerekend.)

In het ALU 2006 werden nog maar 7 maatregelen meegerekend. In het ontwerp-ALU 2008 zouden
wel alle 14 maatregelen meegerekend zijn. Er wordt (anders dan in de eerdere actieplannen) immers
nergens geschreven dat maar een deel van de maatregelen meegerekend is. Uit de berekeningen
voor het ontwerp-ALU 2008 blijkt dat het verschil tussen de NO₂-concentraties in *2015 zonder
maatregelen* en die in *2015 met maatregelen* heel klein is. Dat het pakket ALU-maatregelen über-

haupt effectief is, zoals we op grond van de tekst van het ontwerp-ALU 2008 moeten aannemen (het effect zou voldoende zijn om de negatieve effecten van de IBM-plannen te compenseren), blijkt niet uit de berekeningen. Het verschil tussen *2015 zonder maatregelen* en *2015 met maatregelen* blijkt zelfs kleiner dan in het ALU 2006 en soms blijkt het effect van de maatregelen zelfs negatief. Waarom het dubbele aantal maatregelen half zo effectief is, wordt niet duidelijk.

Op wegen waar geen bussen rijden, laten de berekeningen in de meeste gevallen geen verschil in NO₂-concentratie zien tussen de berekende concentraties in de situatie *met ALU-maatregelen* en de situatie *zonder ALU-maatregelen*. Opmerkelijk is dat de NO₂-concentratie in de situatie met maatregelen soms zelfs hoger is dan in de situatie zonder maatregelen, terwijl de invoergegevens gelijk zijn. Dat maakt het nogal moeilijk de berekeningen serieus te nemen.

Dat het verschil in NO₂-concentratie tussen *2015 zonder maatregelen* en *2015 met maatregelen* volgens de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 veel kleiner is dan in het ALU 2006 is onbegrijpelijk, vooral als je bedenkt dat voor het ontwerp-ALU 2008 alle 14 maatregelen werden meegerekend en voor het ALU 2006 nog maar 7 maatregelen.

Tot slot is het belangrijk erop te wijzen dat de gemeente Utrecht geen gebruik blijkt te maken van het geautoriseerde CAR-rekenmodel, hoewel boven alle 'werkbladen' (spreadsheets) waarin de berekeningen worden weergegeven, staat dat dat wel zo is (en welke versie van het CAR-rekenmodel zou zijn gebruikt). De gemeente Utrecht blijkt een eigen spreadsheetprogramma te gebruiken, waarvan zij beweert dat het met het officiële CAR-rekenmodel overeenkomt. Dat wordt bevestigd in het KEMA-rapport *Onderzoek werkprocessen luchtkwaliteit Utrecht* (2009).¹³ Het zou gaan om een 'implementatie' van het CAR-rekenmodel (p. 5) en dus niet het beveiligde CAR-model zelf. Het niet gebruiken van het geautoriseerde en beveiligde CAR-model betekent dat de gemeente niet kan garanderen dat de berekeningen inderdaad conform de hardware van het CAR-model zijn uitgevoerd. Bij controle van de berekeningen is gebleken dat het authentieke CAR-rekenmodel (waarvan de opeenvolgende versies te downloaden waren op www.infomil.nl) vaak andere uitkomsten geeft. De gemeente weigert het door de gemeente gebruikte spreadsheet-programma ter verificatie aan de SSLU ter inzage te geven.¹⁴

¹³ https://www.utrecht.nl/images/DSO/Utrechtselucht/kemarapportluchtkwaliteit_20090514.pdf

¹⁴ Bijlage 1. Wob-besluit van 22 maart 2011 (b11.0544). Het spreadsheetprogramma zou niets meer zijn dan een verwerking in Excel van de in Bijlage 1 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 opgenomen formules inzake Standaardrekenmethode 1. "Wij menen dat een ieder op basis van deze Regeling een dergelijk Excel-

1.4. Onheilspellende vooruitzichten

Wie denkt dat het schoonrekenen zich sinds het ontwerp-ALU 2008 niet meer heeft voorgedaan heeft het mis. In 2012 voorspelde het MIRT-rapport 'Regio in beweging' (2012), waaraan wij aan het eind van ons verhaal aandacht zullen besteden,¹⁵ dat het autoverkeer van en naar het Stationsgebied tussen 2010 en 2020 zou verdubbelen. Deze 'extreme' toename blijkt in het geheel niet uit de actieplannen en evenmin uit de gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013. De intensiteiten die gebruikt werden bij de Monitoringsrapportage 2013 voor 2015 liggen voor de meeste wegen lager dan de intensiteiten waarvan bij het ontwerp-ALU 2008 werd uitgegaan en die liggen voor de meeste wegen nog weer lager dan intensiteiten die in 2002 werden geteld. Kortom, het schoonrekenen gaat gewoon door.

Dat het schoonrekenen ongestraft kan doorgaan heeft te maken met het volstrekt ontbreken van controle. Niet alleen ontbreekt controle door de rijksoverheid op de betrouwbaarheid van de invoergegevens die door de gemeente worden aangeleverd voor het NSL, ook ontbreekt controle door de gemeenteraad. En burgers en actiegroepen kunnen geen beroep instellen tegen plannen die in het NSL zijn opgenomen, zodat ook de bestuursrechter niet aan een beoordeling toekomt.

1.5. De leugen regeert

Het berekenen van de luchtkwaliteit houdt niet meer in dan het invoeren in het rekenmodel van fysieke kenmerken van wegen waarvoor de berekening wordt uitgevoerd (hoogte bebouwing en breedte van de straat en de bomenfactor), alsook de verkeersgegevens voor die wegen voor het jaar waarvoor de berekening wordt uitgevoerd: aantal motorvoertuigen per etmaal (verkeersintensiteit), het aandeel in de totale verkeersintensiteit van vrachtverkeer en bussen, de gemiddelde snelheid (snelheidstypen en stagnatiefactor). Vaak is er bij de berekening ook een keuze tussen bepaalde emissies.

De kritiek van de SSLU is in de eerste plaats dat gebruikte invoergegevens vaak niet worden verantwoord. De gemeente kan of wil die verantwoording in elk geval niet geven en voert aan dat de vaststelling van invoergegevens dikwijls een kwestie is van '*expert judgment*' (een geleerd woord voor natte-vingerwerk). Berekeningen echter die door de gemeente als deskundig worden gepresenteerd en door rechters als deskundig worden aanvaard, dienen te voldoen aan elementaire eisen van het

programma in elkaar zou kunnen zetten." Aldus de motivering van de weigering.

15 Zie hoofdstuk 5. Onheilspellende vooruitzichten p. 67

wetenschappelijk bedrijf. Tot die eisen behoort dat de wijze waarop feiten (actuele en voorspelde) worden vastgesteld, gebaseerd is op objectieve methoden van waarneming of vooruitberekening en verifieerbaar zijn. In elk geval mogen ze niet op natte-vingerwerk (*'expert judgment'*) gebaseerd zijn, omdat dat onvermijdelijk subjectief is. Deze eis klemmt te meer waar het gaat om de vraag of maatregelen in voldoende mate de negatieve effecten van IBM-plannen compenseren, omdat die vraag erg belangrijk is voor de volksgezondheid.

Uit de vergelijking van de werkbladen van het ontwerp-ALU 2006, het ALU 2006 en het ontwerp-ALU 2008 (we hebben ook vergeleken met werkbladen die voor de Jaarrapportages 2004 en 2006 en voor de Monitoringsrapportage 2013 zijn gemaakt) blijkt dat de vaststelling van invoergegevens alles behalve consistent is en in veel gevallen kan worden verklaard uit de boodschap die kennelijk met de actieplannen moet worden overgebracht, namelijk dat na het aflopen van de uitsteltermijnen in 2011 (fijnstof) en 2015 (NO₂) hoe dan ook aan de normen zou kunnen worden voldaan, ondanks het in uitvoering nemen van alle voorgenomen ambitieuze ruimtelijke- en autobereikbaarheidsplannen van de gemeente. Het meest sprekende voorbeeld van de 'boodschapgestuurde' vaststelling van feiten is wel dat verkeersintensiteiten en snelheidstypen voor de herberekening van de concentraties fijnstof en NO₂ in 2004 (ALU 2006) zo geschiedde dat de concentraties significant hoger uitkwamen dan in de eerder opgestelde Jaarrapportage 2004 en in het ontwerp-ALU 2006. De boodschap die daar kennelijk door moest worden overgebracht was dat de lucht sinds 2004 dankzij “ambitieuze in uitvoering gebrachte maatregelen” al veel schoner was geworden en in 2015 nog veel schoner zou worden, zelfs al alle IBM-plannen zouden worden uitgevoerd en het effect van ALU-maatregelen nog helemaal niet was meegerekend. De boodschap die het gemeentebestuur goed van pas kwam, want dat wilde voorkomen dat de stad 'op slot' zou gaan, ook al zouden door de realisering van de voorgenomen IBM-plannen de normen voor fijnstof en NO₂ worden overschreden.

De SSLU heeft vanaf haar oprichting in 2005 gewezen op het '*schoonrekenen*' van de lucht door de gemeente. De SSLU heeft in de periode tot de invoering van het NSL (toen er niet langer beroep kon worden ingesteld tegen plannen die in het NSL waren opgenomen) veel procedures bij de bestuursrechter en de Raad van State gewonnen, omdat de luchtkwaliteitsberekening ook door rechters als onvoldoende werd beoordeeld. Afgezien van de SP hebben politieke partijen in de gemeenteraad nooit de moeite genomen om zich met de luchtkwaliteitsberekeningen bezig te houden, noch met de berekeningen die voor de actieplannen werden opgesteld, noch met berekeningen die werden opge-

steld voor luchtrapportages over 2002 t/m 2007, noch met de luchtrapportages die werden opgesteld voor ruimtelijke- en autobereikbaarheidsplannen in het kader van bestemmingsplannen, milieuvergunningen en vrijstellingsprocedures art.19 Wro.

De kritiek van de SSLU op de berekeningen en de juridische activiteiten van de SSLU om de gemeente aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit te houden, werden (en worden) door het gemeentebestuur afgedaan als dwarsliggerij, waardoor de ruimtelijke ontwikkeling “hevig in de vertraging” werd/wordt gebracht.¹⁶ Aan de kritiek van de SSLU zijn de colleges en de gemeenteraden 2006-2010 en 2010-2014 altijd zo veel mogelijk voorbijgegaan.¹⁷

In 2005 kwamen het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieuhygiene (RIVM) en het Milieu- en Natuur Planbureau (MNP) met de onheilstijding dat er mogelijk ca. 18.000 Nederlanders per jaar vroegtijdig overlijden door luchtverontreiniging.¹⁸ Het MNP-rapport *Fijnstof nader bekeken* wordt in het ALU 2006 aangehaald (p. 16) en was dus bij de gemeente bekend. Omgerekend naar de Utrechtse situatie betekent dat dat er alleen al in Utrecht elk jaar mogelijk ruim 300 mensen vroegtijdig overlijden door luchtverontreiniging. Toen OV Magazine (19 april 2007) Tymon de Weger (wethouder luchtkwaliteit en verkeer van 2006 tot 2009) vertelde dat door het RIVM was berekend dat per jaar in Nederland op zijn minst 5.000 mensen vroegtijdig overlijden als gevolg van fijnstof en stikstofoxiden, reageerde deze met: “*Reken dat eens om naar wat dat voor een stad als Utrecht betekent.*” Geen wethouder of raadslid uit de periodes 2006-2010 en 2010-2014 kan beweren niet bekend te zijn geweest met de aanzienlijke gezondheidsschade van luchtverontreiniging. Het heeft er evenwel niet toe geleid dat het college en de gemeenteraad serieuze maatregelen hebben getroffen om een eind te maken aan het schoonrekenen. De vraag is of de gemeenteraad in de nieuwe samenstelling zijn verantwoordelijkheid wel gaat nemen. Het feit dat ook in 2015 en de jaren daarna nog steeds niet aan de NO₂-norm zal worden voldaan kan de gemeenteraad niet onverschillig laten.

16 Bijlage 2. Aldus luchtcoördinator Haarsma in het personeelsorgaan utrEcht van juni 2007 en wethouder Tymon de Weger in de NRC van 6 juni 2008.

17 Bijlage 3. Talloze mailberichten aan het college en de gemeenteraad en publicaties als *Gebakken lucht. Tien jaar luchtkwaliteitsbeleid in Nederland* en *'Honderden doden in Utrecht door fijnstof'*, het Klaagschrift dat werd ingediend ihkv de art. 12 Sv procedure werden door het college en de gemeenteraad doodgezwegen.

18 RIVM: *Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 – 2020* (2005), p. 56 Volgens het rapport ligt het aantal vroegtijdige sterftes in Nederland tussen de 12000 – 24000 per jaar. Het zou bij dat aantal gaan om een verkorting van de levensduur kunnen gaan in de orde van 10 jaar. (p. 39). Milieu en Natuurplanbureau: *Fijnstof nader bekeken* (2005) p. 58. Het MNP-rapport baseert zich op het eerder genoemde RIVM-rapport.

2. Ontwerp-ALU 2006¹⁹

2.1. Inleiding

De werkbladen

De berekeningen voor het ontwerp-ALU 2006 worden weergegeven door middel van werkbladen (tabellen met invoergegevens en berekende concentraties). Berekend zijn de concentraties fijnstof en NO₂ in 2004, 2010 en 2015 langs de belangrijkste wegen in Utrecht. Hieronder een lijst van de werkbladen die betrekking hebben op Utrecht-West.

	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2004-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-autonoom-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-aanscherpen-parkeerbeleid-variant1-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-aanscherpen-parkeerbeleid-variant2-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-herverdeling-vrachtverkeer-GrRo-Vleu-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-instellen-milieuzone-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-invoeren-schone-bussen-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-verlagen-snelheden-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-verschonen-eigen-wagenpark-variant1-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-maatregel-verschonen-eigen-wagenpark-variant2-w1.xls
	Ontwerp-ALU2006-2010-UWD-2015-toekomst-w1.xls

Het begrip 'autonoom'

De manier waarop de gemeente het begrip 'autonoom' gebruikt is niet consistent. De *autonome situatie* in 2015 is volgens de tekst van het ontwerp-ALU 2006 (bijlage 1, p. 41) “*niet de situatie met alle plannen die nu in de pijplijn zitten*”. Echter, volgens Bijlage 1 van het ontwerp-ALU 2006 (zie afdruk hieronder) houdt het scenario 2015 “*autonoom*” ook een deel van de grote bouwplannen in. Daar zouden dan in het scenario 2015 “*met plannen*” nog een paar infrastructurele plannen bij komen.

- 2015 "autonoom"**
- geen uitvoering Majellaknoop
 - geen fly-over 24 Oktober plein
 - geen reconstructie Europalaan/van Zijstweg
 - geen gelijkvloerse kruising Overste den Oudenlaan
 - geen autobereikbaarheid Graadt van Roggenweg/Croeselaan
- wel vulling stationsgebied
- wel vulling Leidsche Rijn
- wel uitvoering LR-centrum
- autonome groei verkeer
- 2015 "met plannen"**
- wel uitvoering Majellaknoop
 - wel fly-over 24 Oktober plein
 - wel reconstructie Europalaan/van Zijstweg
 - wel autobereikbaarheid Graadt van Roggenweg/Croeselaan
- wel vulling stationsgebied
- wel vulling Leidsche Rijn
- wel uitvoering LR-centrum
- autonome groei verkeer

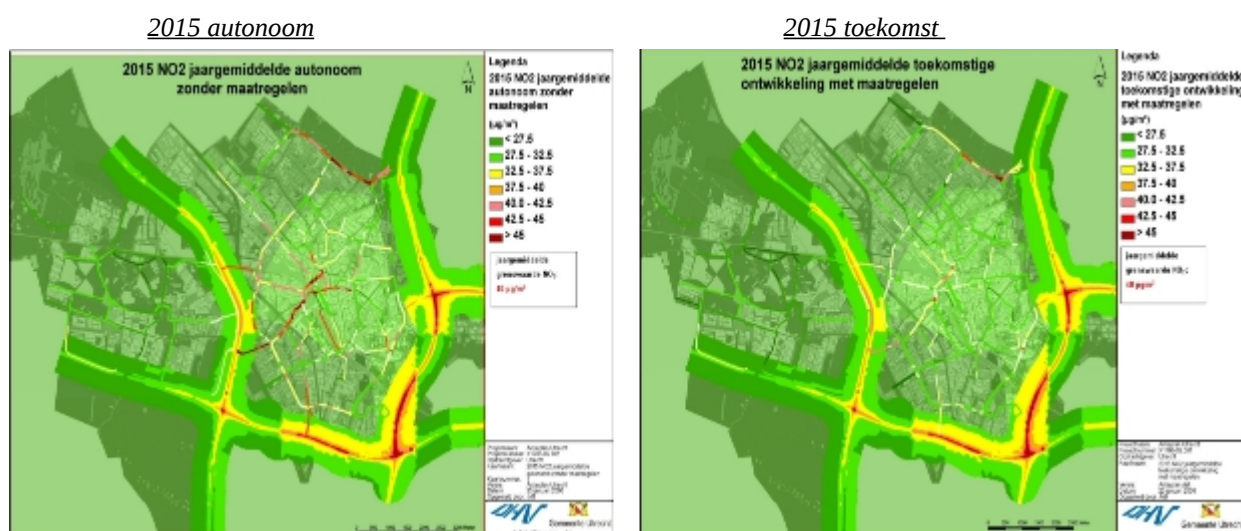
¹⁹ http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/Ontwerp_Actieplan_Luchtkwaliteit_Utrecht_2006-2010.pdf

Desgevraagd liet de gemeente weten dat het werkblad *2015 autonoom* betrekking heeft op de *situatie inclusief plannen*, om precies te zijn de in de onderstaande, aan het ontwerp-ALU 2006 (p. 17-20) ontleende, opsomming vetgedrukt weergegeven IBM-plannen.

IBM-plannen volgens ontwerp-ALU 2006

- 1. Ontwikkeling Stationsgebied**
- 2. Ontwikkeling Leidsche Rijn**
3. Ontwikkeling woningbouw Rijnenburg
4. Ontwikkeling Merwedekanaalzone
- 5. Ontsluiting Utrecht-West**
6. Opwaardering Noordelijke Ring Utrecht
7. Herstructurering (verdichting met ca. 5000 woningen)

Het verschil tussen de werkbladen *2015 autonoom* en *2015 toekomst*²⁰ zou volgens de gemeente dus zijn dat in *2015 toekomst* het effect van de maatregelen wel is verwerkt en in de *2015 autonoom* niet.²¹ Het verschil is gevisualiseerd met de kaarten 4 en 5 van Bijlage 3 bij het ontwerp-ALU 2006, die hieronder (in het klein) zijn gereproduceerd.



20 Bijlage 4: werkbladen *2015 autonoom*, *2015 toekomst* en *maatregelen Utrecht-West (ontwerp-ALU 2006)* en *werkblad 2004 UWD*.

21 Zeer verwarrend is dat Bijlage 3 drie kaarten bevat voor 2015: “autonoom”, “met plannen” en “plannen en maatregelen”, die op de kaarten zelf worden aangeduid met respectievelijk: “autonoom zonder maatregelen”, “toekomstige ontwikkeling zonder maatregelen” en “toekomstige ontwikkeling met maatregelen”. De kaarten “autonoom zonder maatregelen” en “toekomstige ontwikkeling zonder maatregelen” blijken echter identiek.

2.2. Herberekening 2004

In het kader van de voorbereiding van het ontwerp-ALU 2006, dat op 7 februari 2006 werd vastgesteld, werd opnieuw een berekening uitgevoerd van de luchtkwaliteit in 2004. Zeven maanden eerder (juni 2005) was de Jaarrapportage luchtkwaliteit 2004 gepubliceerd. Hoewel je zou mogen aannemen dat de luchtkwaliteit in een gepasseerd jaar niet achteraf verandert en de jaarrapportage daar op een correcte manier verslag van had gedaan, wijken de uitkomsten van de herberekening die voor het ontwerp-ALU 2006 werd uitgevoerd daar soms aanzienlijk van af. Voor het ALU 2006 werd de herberekening opnieuw uitgevoerd, met nog weer andere uitkomsten. Zie onderstaande tabel. In paragraaf 3.2. komen we hier op terug.

N ₀₂ -concentraties	Jaarrapportage 2004	2004 volgens ontwerp- ALU 2006	2004 volgens ALU 2006
Beneluxlaan v1/sL	42,1	42	47
Pijperlaan v1/sR	40,9	38	45
Haydnlaan v2/sL/rL	40,9	38	44
Th a Kempisweg sR/rL	46,1	45	48
Cartesiusweg v1/sR/rR	46,2	45	48
Josephlaan 3A	44,7	45	47
Marnixlaan v1/3A	45,8	46	49
Verl. Vleutenseweg v5/sR	51,8	55	60
Vleutenseweg v1/sL/rL	46	48	50
M.L. Kinglaan v5/sR (brug)	50,1	52	57
Weg der VN v2/sL/rL	44,5	42	48
Gr v Roggenweg v1/sL/rL	50,2	51	54
Westplein v1/sL/rL	46,9	50	53
Daakstunnel v1/sL/rL	45,2	49	51
Weerdsingel v1/sL	55,1	60	62
Catharijnebaan v1/sL	39,6	39	43
Catharijnesingel v1/sR	50,5	51	54
Bleekstraat v1/sL	42,3	44	49
Croeselaan v1/sL/rL	39,5	40	44
O den Oudenlaan v1/sL	35,7	38	45
Van Zijstweg v1/sL	38	36	43
Europalaan v1/sL	47,8	50	50
Papendorpsebrug	22,1	23	40
Churchillaan v1/sL/rL	34	32	42
Wilhelminalaan Zd/sL/rL	34,1	37	43
Balijelaan v1/sL	38,9	44	49
Vondellaan v1/sL/rL	43,7	45	50
Europalaan Zd v1/sL/rL	51,8	51	52
Stationsplein v1/sL/rL	54,9	74	76

2.3. Berekeningen IBM-plannen ontbreken

De keuze die de gemeente gemaakt heeft om (een deel van) de IBM-plannen in *2015 autonoom* mee te nemen (zonder de effecten daarvan afzonderlijk te specificeren), maakt het onmogelijk om de impact van die IBM-plannen op de luchtkwaliteit te beoordelen. Of de overschrijding die er in 2015 nog blijkt te zijn wel of niet door IBM-plannen wordt veroorzaakt (en vermeden kan worden door de IBM-plannen te matigen), valt op deze manier niet na te gaan. Afzonderlijke berekeningen van het negatieve effect van de IBM-plannen op de luchtkwaliteit in 2015 blijken er niet te zijn. Of de gemeente die IBM-plannen überhaupt heeft meegerekend en of de gemeente in dat geval de plannen wel volledig heeft meegerekend in *2015 autonoom* valt niet na te gaan.

2.4. Pakket maatregelen

Op p. 37 van het ontwerp-ALU 2006 worden 14 'geprioriteerde' maatregelen genoemd. Volgens de tekst op p. 33 zijn 'in dit stadium' nog maar 4 van die maatregelen in de berekeningen meegenomen, namelijk de hieronder geel gekleurde maatregelen 1.1, 1.3, 1.7 en 1.12.

I.1: Instellen milieuzone vrachtverkeer
I.2: Verbeteren inzet transferia
I.3: Aanscherpen parkeerbeleid
I.4: Aanleggen nieuwe HOV-routes
I.5: Verbeteren doorstroming Utrecht
I.6: Stimuleren fietsgebruik
I.7: Verschonen eigen wagenpark
I.8: Nathouden knelpuntlocaties
I.9: Afschermen en overkappen A2
I.10: Transformeren Westplein
I.11: Randstadspoor
I.12: Invoeren schonere bussen
I.13: Mobiliteitsmanagement
I.14: Verplaatsen touringcarterminal

Als we op de kaarten *2015 autonoom* en *2015 toekomst* mogen afgaan (zie de eerder gereproduceerde kaarten, p. 18), moet worden vastgesteld dat alleen al deze 4 maatregelen bijzonder effectief zijn. De overschrijding in de bebouwde kom zou grotendeels verdwenen zijn.

Optelling effecten maatregelen klopt niet

Uit het pakket werkbladen dat door de gemeente ter inzage is aangeboden (zie bijlage 4) blijken de onderstaande maatregelen en varianten van maatregelen te zijn doorgerekend.

- verlagen snelheid
- aanscherpen parkeerbeleid variant 1/2
- verschonen eigen wagenpark variant 1/2
- herverdeling vrachtverkeer Gro-Vleu
- instellen milieuzone vrachtverkeer
- invoeren schone bussen

De maatregel *herverdeling vrachtverkeer Graadt van Roggenweg-Vleutenseweg* komt in het rijtje geprioriteerde maatregelen echter niet voor. Echt problematisch is dat uit niets blijkt hoe het effect van de afzonderlijk berekende maatregelen verwerkt is in de toekomstsituatie (en welke varianten gekozen zijn). Om het probleem te schetsen, hebben we de berekende effecten van een aantal maatregelen voor drie wegvakken in onderstaande tabel gezet.²² De getallen geven de concentraties aan in microgram/m³.

<u>Effect maatregelen in NO2</u>	Kinglaan v1/fL	A'damsestraatweg v1/7b	Europalaan v1/sL
2015 autonoom	52	42	45
verlagen snelheid	48	42	45
aanscherpen parkeerbeleid variant 2	47	41	44
verschonen eigen wagenpark variant 2	46	41	44
herverdeling vrachtverkeer Gro-Vleu	46	42	45
Invoeren milieuzone	46	41	43
Invoeren schone bussen	45	40	43
2015 toekomst	48	42	45

Onbegrijpelijk is dat concentraties die zijn berekend ervan uitgaande dat er een of twee maatregelen zijn uitgevoerd lager uitkomen dan de concentratie *2015 toekomst* (waarin alle maatregelen zouden zijn uitgevoerd). Overigens, hoe je de concentraties die voor de maatregelen afzonderlijk zijn berekend ook sommeert en verdisconteert in de *toekomst*-concentratie, je komt niet uit op de concentratie die gepresenteerd is in *2015 toekomst*. Neem bijvoorbeeld de Kinglaan. Als het effect van het invoeren van schone bussen 7 is (het verschil is tussen 52 en 45), het effect van het instellen van de milieuzone 6 (het verschil is tussen 52 en 46) enz., en je zou die effecten optellen, dan zou

²² Vaak wordt niet het hele wegvak vermeld, maar slechts één rijrichting of zelfs maar één rijstrook. Vandaar de cryptische codering.

2015 toekomst moeten uitkomen op $52 - 21 = 31$, niet op 48. Kennelijk is het sommeren van de effecten van de maatregelen niet zo verlopen. Een alternatieve rekenprocedure kan hierin bestaan dat men bij het berekenen van het effect van een maatregel het effect van de eerder doorgerekende maatregelen meeneemt. Maar ook dan kom je niet in de buurt van de uitkomst die als *2015 toekomst* wordt gepresenteerd. Heb je namelijk alle maatregelen gehad (van verlagen snelheid t/m invoeren schone bussen), dan kom je 3 microgram/m³ lager uit dan *2015 toekomst*. Niet alleen bij dit ene wegvak ging de berekening mis, het ging bij veel wegvakken mis.

De kwestie kwam op 10 maart 2014 aan de orde in een zitting van de bestuursrechter. De deskundige van de gemeente, de heer Baggen, kon hier tijdens de zitting geen opheldering over verschaffen. Hij *veronderstelde* (hij zei er destijds zelf niet bij betrokken te zijn geweest) dat de gemeente de berekeningen van het effect van de afzonderlijke maatregelen (inclusief varianten) naar het adviesbureau DHV had gestuurd en dat DHV het probleem toen op een of andere manier had opgelost en de toekomstsituatie met kaarten had gevisualiseerd. (Dit toont aan dat de gemeente de verrichtingen voor luchtkwaliteitsberekening niet in een protocol heeft vastliggen.) De berekende *toekomst*-concentraties worden in het ontwerp-ALU 2006 niet vermeld; het effect van het ALU maatregelenpakket wordt alleen met kleurplaten aangegeven. Zie Bijlage 3 bij het ontwerp-ALU 2006.

2.4.1. Maatregel verschonen eigen wagenpark

Het effect van de maatregel verschonen eigen wagenpark (naar mag worden aangenomen het eigen wagenpark van de gemeente) blijkt te zijn berekend door het effect van de verlaagde emissies van gemeentevoertuigen uit te smeren over alle in Utrecht rijdende personenwagens en wel door voor al deze auto's in de berekeningen uit te gaan van verlaagde emissies NO₂ en fijnstof.

Onderstaande tabellen (ontleend aan de werkbladen²³) geven voor bussen (fb), voor zware vrachtwagens (fz), voor middelzware vrachtwagens (fm) en voor personenwagens (fp) aan met welke emissies NO₂ (linker deel van de tabel) en fijnstof/PM10 (rechter deel van de tabel) gerekend is (uitgedrukt in gram/km). Omdat die emissies hoger zijn bij stagnerend verkeer dan bij normaal en doorstromend verkeer, geven de tabellen aan welke de emissies zijn bij snelheidstype Vd (stagnerend), Vc (normaal), Ve (doorstromend), Vb (buitenweg) en Va (snelweg).

23 De werkbladen behorend bij het ontwerp-ALU 2006 maken deel uit van bijlage 4.

Emissies 2015 autonoom (zonder maatregelen)

emissies	Vd	Vc	Ve	Vb	Va		Va	emissie	Vd	Vc	Ve	Vb	Va
g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u		2004	g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u
fbNO2	7,638	5,776	5,466	4,680	3,974		###	fbPM10	0	0,229	0,212	0,169	0,122
fzNO2	7,836	5,916	5,564	4,664	3,656		###	fzPM10	0	0,176	0,168	0,147	0,118
fmNO2	5,934	4,484	4,158	3,340	2,786		###	fmPM10	0	0,169	0,154	0,116	0,085
fpNO2	0,370	0,340	0,320	0,280	0,250		###	fpPM10	0	0,047	0,044	0,039	0,034

Emissies 2015 versneden eigen wagenpark (variant 2)

emissies	Vd	Vc	Ve	Vb	Va		Va	emissie	Vd	Vc	Ve	Vb	Va
g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u		2004	g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u
fbNO2	7,638	5,776	5,466	4,680	3,974		###	fbPM10	0,286	0,229	0,212	0,169	0,122
fzNO2	7,836	5,916	5,564	4,664	3,656		###	fzPM10	0,210	0,176	0,168	0,147	0,118
fmNO2	5,934	4,484	4,158	3,340	2,786		###	fmPM10	0,208	0,169	0,154	0,116	0,085
fpNO2	0,289	0,265	0,250	0,218	0,250		###	fpPM10	0,041	0,037	0,034	0,030	0,034

Met de methode (het effect uitsmeren over het totale wagenpark) is niks mis, maar de verlaging van de emissie voor personenwagens moet wel proportioneel zijn. De verlaging (0,340 → 0,265 bij Vc) komt neer op een verlaging met 22%. Dat is wel erg veel, in aanmerking genomen de relatief geringe omvang van het gemeentelijk wagenpark. Op p. 29 van het ontwerp-ALU 2006 lezen we (voetnoot) dat het wagenpark van de gemeente bestaat uit 150 bestelwagens/pick-ups en 83 personenauto's. Die vallen allebei in de categorie personenwagens. Samen dus 233 personenauto's. Dat is echter nog niet 1 promille van alle in Utrecht rijdende auto's. Dat de maatregel een zeer gering effect zou hebben bleek de gemeente te weten. Op dezelfde pagina schrijft zij namelijk: "De effecten voor de luchtkwaliteit zullen beperkt zijn, maar de maatregel is belangrijk vanuit het oogpunt van voorbeeldgedrag en het creëren van draagvlak voor maatregelen". Als je met die wetenschap de emissie voor alle in Utrecht rijdende personenwagens niettemin met 22% verlaagt, bedrieg je het publiek en de rechtbank.²⁴

2.4.2. Maatregel instellen milieuzone vrachtwagens

Het effect van het invoeren van de milieuzone voor vrachtwagens blijkt voor het ontwerp-ALU 2006 berekend te zijn door de emissies voor vrachtwagens voor de **hele** stad te verlagen, alsof het effect van de milieuzone ook zou optreden op wegen die ver van de milieuzone vandaan liggen. Voor de opstellers van het ontwerp-ALU 2006 moet het echter duidelijk zijn geweest dat de milieuzone voor vrachtwagens zeker niet zo groot zou zijn als de hele stad en hoogstwaarschijnlijk niet groter dan de binnenstad e.o. De 'milieuzone' wordt in het in maart 2006 gesloten *Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering*²⁵, waarbij ook Utrecht betrokken was, namelijk

²⁴ Volgens het Rekenkamerrapport *Geen vuiltje aan de lucht* (2011) Onderzoeksrapport p. 81, zou het effect zo gering zijn dat het met het rekenmodel niet viel uit te rekenen.
<http://www.utrecht.nl/images/Secretarie/Rekenkamer/Geen%20vuiltje%20aan%20de%20lucht%20deel%202.PDF.pdf>

²⁵ <http://www.milieuzones.nl/het-convenant>

omschreven als “een ruimtelijk begreemd gebied dat is gelegen binnen het binnenstedelijk gebied van een gemeente...” Uit de tekst van dat Convenant blijkt dat er in de aanloop naar dat Convenant altijd sprake was van 'milieuzones in de binnensteden'. Het Convenant verwijst hiervoor naar het Nationaal MilieubeleidsPlan 4 (2001) en de Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit (2004). Kortom, ook de beslissing om voor de **hele** bebouwde kom uit te gaan van verlaagde emissies voor vrachtverkeer, als zou de in te stellen milieuzone de hele bebouwde kom en niet alleen de binnenstad e.o. omvatten, moet als bedrog worden gekwalificeerd.

Hieronder drukken we eerst de emissies *2015 autonoom* af. Ter vergelijking daaronder de emissies fz (fractie zwaar vrachtverkeer) en fm (fractie middelzwaar vrachtverkeer), ontleend aan het werkblad *Instellen milieuzone* (onderdeel van bijlage 4)

Emissies 2015 autonoom (zonder maatregelen)

emissies	Vd	Vc	Ve	Vb	Va		Va	emissie	Vd	Vc	Ve	Vb	Va
g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u		2004	g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u
fbNO2	7,638	5,776	5,466	4,680	3,974	###		fbPM10	0	0,229	0,212	0,169	0,122
fzNO2	7,836	5,916	5,564	4,664	3,656	###		fzPM10	0	0,176	0,168	0,147	0,118
fmNO2	5,934	4,484	4,158	3,340	2,786	###		fmPM10	0	0,169	0,154	0,116	0,085
fpNO2	0,370	0,340	0,320	0,280	0,250	###		fpPM10	0	0,047	0,044	0,039	0,034

Emissies 2015 maatregel instellen milieuzone

emissies	Vd	Vc	Ve	Vb	Va		Va	emissie	Vd	Vc	Ve	Vb	Va
g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u		2004	g/km	13 km/u	19km/u	26km/u	44km/u	100km/u
fbNO2	7,638	5,776	5,466	4,680	3,974	###		fbPM10	0	0,229	0,212	0,169	0,122
fzNO2	4,587	3,463	3,257	2,730	2,140	###		fzPM10	0	0,058	0,055	0,049	0,039
fmNO2	3,474	2,625	2,434	1,955	1,631	###		fmPM10	0	0,056	0,051	0,038	0,028
fpNO2	0,370	0,340	0,320	0,280	0,250	###		fpPM10	0	0,047	0,044	0,039	0,034

2.5. Manipuleren van invoergegevens

2.5.1. Manipuleren van snelheidstypen

Bij de berekening van concentraties is de invoer van het juiste snelheidstype (D, C, E, B, A) van groot belang. Bij een analyse van de invoergegevens die gebruikt zijn voor Utrecht-West blijkt dat een groot aantal wegvakken schoner werden dankzij het invoeren van een gunstiger snelheidstype. De afname van NO₂-concentraties in *2015 toekomst* op bijvoorbeeld Haydnlaan, Lessinglaan, Cartesiusweg, Graadt van Roggenweg, Westplein, Daalsetunnel en Croeselaan wordt vrijwel volledig verklaard doordat voor *2015 autonoom* snelheidstype D (stagnerend) werd ingevoerd en voor *2015 toekomst* snelheidstype C (normaal stadsverkeer). Zoals blijkt uit de print van de CAR-berekening op blz. 25, scheelt het in het geval van de Cartesiusweg 1 microgram/m³ of er stagnerend verkeer (D) of normaal stadsverkeer (C) wordt ingevoerd (zie kolom 11), precies het verschil tussen de

Cartesiusweg in 2015 *autonoom* en 2015 *toekomst*. Dat het verkeer in 2015 in de *toekomst*-situatie beter zou doorstromen dan in de *autonome situatie* wordt niet aannemelijk gemaakt en valt ook niet in verband te brengen met het ALU-maatregelenpakket.

Stratenbestand: C:\Program Files\TNO-MEP\CAR II 6.1.1\cartesiusweg.txt		Versie 5.1.0	
Gebruiker	lees van kosten		
Bedrijf	bureau rechtsbescherming		
GemeentePlaats	urrecht		

Plaats	Stratenaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit (m/die)	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeerbewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bonifactor	Afstand tot wegafsluiting [m]
cartesiusweg	cartesiusweg	134350	456650	18500	0,975	0,006	0,01	0,009	25	Stagnerend verkeer	2	1,25	9
cartesiusweg	cartesiusweg	134350	456650	18500	0,975	0,006	0,01	0,009	25	Normaal stadsverkeer	2	1,25	9

Gebruiker	lees van kosten		
Bedrijf	bureau rechtsbescherming		
GemeentePlaats	urrecht		

Jaartal	2015
Metereologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schakelfactor emissiefactoren	
Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Stratenaam	NO ₂ [µg/m ³]	PM ₁₀ [µg/m ³]	Benzol [µg/m ³]	SO ₂ [µg/m ³]	CO [µg/m ³]	BaP [µg/m ³]
cartesiusweg	cartesiusweg	37,0	28,1	1,9	2,5	142,5	0,4
cartesiusweg	cartesiusweg	36,0	27,9	1,8	2,5	137,8	0,4

Op blz. 26 een print van de CAR-berekening Beneluxlaan wegvak 16 sL/rL. Voor 2015 *autonoom* werd D ingevoerd en voor 2015 *toekomst* B (buitenweg). Dat scheelt maar liefst 3,7 microgram/m³,

meer dan het door de gemeente berekende verschil tussen *autonoom* en *toekomst*, dat de gemeente aan het effect van de vier maatregelen toeschrijft. Vergelijk werkbladen *autonoom* en *toekomst* (bijlage 4).

Stratobestands C:\Program Files\TNO-HR\Gib II 6.1.1\Berekening v6 st rd.txt		Versie 5.1.0	
Gebruiker Bodif GemeentePlaats	lees van oosten bureau rechtsbescherming recht		
Plaats	Stratonaam	X [m]	V [m]
recht	berekening v6 st.d.	134000	454000
recht	berekening v6 st.d.	134000	454000
		Interstat [m]	Fractie licht
		22100	0.972
		22100	0.972
		Fractie model zwaar	Fractie zwaar
		0.01	0.01
		0.01	0.01
		Fractie autobus beweegingen	Aantal parkeer- beweegingen
		0.008	25
		0.008	25
		Snelheidstype	Wegtype
		Snelheid verkeer	4
		Builenweg	4
		Bomfactor	Afstand tot wegas [m]
		1.25	13
		1.25	13

Stratobestands C:\Program Files\TNO-HR\Gib II 6.1.1\Berekening v6 st rd.txt		Versie 5.1.0	
Gebruiker Bodif GemeentePlaats	lees van oosten bureau rechtsbescherming recht		
Plaats	Stratonaam	X [m]	V [m]
recht	berekening v6 st.d.	134000	454000
recht	berekening v6 st.d.	134000	454000
		Interstat [m]	Fractie licht
		22100	0.972
		22100	0.972
		Fractie model zwaar	Fractie zwaar
		0.01	0.01
		0.01	0.01
		Fractie autobus beweegingen	Aantal parkeer- beweegingen
		0.008	25
		0.008	25
		Snelheidstype	Wegtype
		Snelheid verkeer	4
		Builenweg	4
		Bomfactor	Afstand tot wegas [m]
		1.25	13
		1.25	13

Stratobestands C:\Program Files\TNO-HR\Gib II 6.1.1\Berekening v6 st rd.txt		Versie 5.1.0	
Gebruiker Bodif GemeentePlaats	lees van oosten bureau rechtsbescherming recht		
Plaats	Stratonaam	X [m]	V [m]
recht	berekening v6 st.d.	134000	454000
recht	berekening v6 st.d.	134000	454000
		Interstat [m]	Fractie licht
		22100	0.972
		22100	0.972
		Fractie model zwaar	Fractie zwaar
		0.01	0.01
		0.01	0.01
		Fractie autobus beweegingen	Aantal parkeer- beweegingen
		0.008	25
		0.008	25
		Snelheidstype	Wegtype
		Snelheid verkeer	4
		Builenweg	4
		Bomfactor	Afstand tot wegas [m]
		1.25	13
		1.25	13

In feite ligt de zaak wat ingewikkelder. Als we de cijfers uit de Jaarrapportage 2004²⁶ leggen naast die uit het ontwerp-ALU 2006 (zie tabel op blz. 27) dan zien we dat het snelheidstype van een groot

26 Bijlage 5: werkblad Jaarrapportage 2004 (Utrecht-West)

Tabel Vergelijking snelheidstypen Jaarrapportage 2004, 2015 autonoom en 2015 toekomst

	Jaarrapportage 2004	ontwerp alu 2006 autonoom	ontwerp alu toekomst				
Bene v1 sL	b	c	b	Mam v2 sL rL	c	d	c
Bene v1 sR	b	c	b	Mam v3 sR rL	c	d	c
Bene v2 sL rR	c	d		Mam v3 sR rR	c	d	c
Bene v2 sL rL	b	d	c	Mam v3 sL rR	c	d	c
Bene v2 sR rL	b	d	c	Mam v3 sL rL	c	d	c
Bene v2 sR rR	c	d		Mam v4 sR	c	d	c
Bene v3 sL rR	b	d	c	Mam v4 sL	c	d	c
Bene v3 sL rL	c	d		Wleuv2 sL	c	d	c
Bene v3 sR rL	c	d		Wleuv2 sR	c	d	c
Bene v3 sR rR	b	d	c	Wleuv3 sR	c	d	c
Bene v11 sL rR	c	d	c	Wleuv4 sR	c	d	c
Bene v11 sL rL	c	d	c	Vieu v2 sL rR	c	d	c
Bene v11 sR rL	c	d	c	Vieu v2 sL rL	c	d	c
Bene v11 sR rR	c	d	c	Vieu v2 sR rL	c	d	c
Bene v12 sL rR	b	d	b	Vieu v2 sR rR	c	d	c
Bene v12 sL rL	c	d	c	v2 sR rL T2	c	d	c
Bene v12 sR rL	c	d	c	v2 sR OV T4	c	d	c
Bene v12 sR rR	b	d	b	v2 sR rR T4	c	d	c
Bene v16 sL rR	b	d	b	Vieu v7 sL rR	c	d	c
Bene v16 sL rL	b	d	b	Vieu v7 sL rL	c	d	c
Bene v16 sR rL	b	d	b	v7 sL rR T3A	c	d	c
Bene v16 sR rR	b	d	b	v7 sL rL T3A	c	d	c
Bene v17 sL rR	c	d	c	Vieu v7 sR rL	c	d	c
Bene v17 sL rL	b	d	b	Vieu v7 sR rR	c	d	c
Bene v17 sR rR	c	d	c	v7 sR rL T3A	c	d	c
Bene v18 sL rR	c	d		v7 sR rR T3A	c	d	c
Bene v18 sL rL	b	d		King v3 sL	c	d	b
Bene v18 sR rL	b	d		King v3 rR	c	d	b
Bene v18 sR rR	c	d		King v4 sL	b	d	b
Pijp v2 sR	c	d	c	King v4 rR	b	d	b
Pijp v2 sL	c	d	c	King v5 sL	b	d	b
Haydn v1 sR rL	c	d	c	King v5 sR	b	d	b
Haydn v1 sR rR	c	d	c	WdV v1 sL rR	c	d	b
Haydn v1 sL rR	c	d	c	WdV v1 sR rR	c	d	b
Haydn v1 sL rL	c	d	c	WdV v2 sL rR	c	d	c
Haydn v3 sR rL	c	d	c	WdV v2 sL rL	c	d	c
Haydn v3 sR rR	c	d	c	WdV v2 sR rL	c	d	c
Haydn v3 sL rR	c	d	c	WdV v2 sR rR	c	d	c
Haydn v3 sL rL	c	d	c	WdV v3 sL rR	c	d	c
Haydn v4 sR rL	c	d	c	WdV v3 sL rL	c	d	c
Haydn v4 sR rR	c	d	c	WdV v3 sR rL	c	d	c
Haydn v4 sL rR	c	d	c	WdV v3 sR rR	c	d	c
Haydn v4 sL rL	c	d	c	WdV v4 sL rR	c	d	c
Haydn v5 sR rL	c	d	c	WdV v4 sL rL	c	d	c
Haydn v5 sR rR	c	d	c	WdV v4 sR rL	c	d	c
Haydn v5 sL rR	c	d	c	WdV v4 sR rR	c	d	c
Haydn v5 sL rL	c	d	c	WdV v5 sL rR	c	d	c
Less v1 sR rL	c	d	c	WdV v5 sL rL	c	d	c
Less v1 sR rR	c	d		WdV v5 sR rL	c	d	c
Less v1 sL rR	c	d		WdV v5 sR rR	c	d	c
Less v1 sL rL	c	d	c	Weer v2/sL	c	d	
Less v2 sR rL	c	d	c	Weer v2 sR	c	d	
Less v2 sR rR	c	d	c				
Less v2 sL rR	c	d	c	Croe v2 sL rR	c	d	c
Less v2 sL rL	c	d	c	Croe v2 sL rM	c	d	c
Less v4 sR bug	c	d	c	Croe v2 sL OV	c	d	c
Less v4 sL bug	c	d	c	Croe v2 sR OV	c	d	c
Spin v1 rR	c	d	c	Croe v2 sR rM	c	d	c
Spin v1 rL	c	d	c	Croe v2 sR rR	c	d	c
Kemp sR rR	c	d		Croe v3 sL rM	c	d	c
Kemp sL rR	c	d		Croe v3 sL OV	c	d	c
Cart v1 sR rL	c	d	c	Croe v3 sR OV	c	d	c
Cart v1 sR rR	c	d	c	Croe v3 sR rM	c	d	c
Cart v1 sL rR	c	d	c	Croe v4 sL rR	c	d	c
Cart v1 sL rL	c	d	c	Croe v4 sR rR	c	d	c
Cart v2 sR rL	c	d	c	Croe v5 sL rM	c	d	c
Cart v2 sR rR	c	d	c	Croe v5 sL OV	c	d	c
Cart v2 sL rR	c	d	c	Croe v5 sR OV	c	d	c
Cart v2 sL rL	c	d	c	Croe v5 sR rM	c	d	c
Cart v3 sR rL	c	d	c	Euro v2 sL	c	d	c
Cart v3 sR rR	c	d	c	Euro v2 sR	c	d	c
Cart v3 sL rR	c	d		Wlth Zd sL rR	c	d	
Cart v3 sL rL	c	d	c	Wlth Zd sL rL	c	d	
Cart v4 sR rL	c	d		Wlth Zd sR rL	c	d	
Cart v4 sR rR	c	d	c	Wlth Zd sR rR	c	d	
Cart v4 sL rL	c	d	c	Wlth NL sL rR	c	d	
Cart v5 br rR	c	d	c	Wlth NL sL rL	c	d	
Cart v5 br rL	c	d	c	Wlth NL sR rL	c	d	
Mam v2 sR rL	c	d	c	Wlth NL sR rR	c	d	
Mam v2 sR rR	c	d	c	EuZu v1 sL rR	c	d	c
Mam v2 sL rR	c	d	c	EuZe v1 sR rR	c	d	c

aantal wegvakken in *2015 autonoom* in vergelijking tot de Jaarrapportage 2004 meer stagnerend werd gemaakt, waarna het vervolgens in de situatie *2015 toekomst* weer minder stagnerend werd gemaakt. Dus van een C of een B werd eerst een D gemaakt, om daar in de *2015 toekomst* vervolgens weer een C of een B van te kunnen maken. In de Jaarrapportage 2004 bijvoorbeeld had de hele Cartesiusweg een C. In het werkblad *2015 autonoom* is daar een D van gemaakt om daar in het werkblad *2015 toekomst* weer een C van te kunnen maken. De spectaculaire verbetering door het pakket maatregelen op de Beneluxlaan wegvak 16 sL/rL werd bereikt door eerst van een B (Jaarrapportage 2004) een D te maken (*2015 autonoom*), om daar in *2015 toekomst* vervolgens weer een B van te maken.

In **160** gevallen (wegvakken) werd het snelheidstype in *2015 autonoom* (Utrecht-West) ten opzichte van de Jaarrapportage 2004 meer stagnerend gemaakt (een C of B werd in D omgezet) en in **132** van die gevallen werd het snelheidstype vervolgens in *2015 toekomst* weer minder stagnerend gemaakt: van D naar C of B. Zie Tabel Vergelijking snelheidstypen Jaarrapportage 2004, 2015 autonoom en 2015 toekomst. (p. 27).

Rechters, wethouders, raadsleden en iedereen die geacht wordt zich te laten leiden door rapporten die door deskundigen zijn opgesteld, zoals in dit geval het ontwerp-ALU 2006, behoort erop te mogen vertrouwen dat belangrijke invoergegevens als het snelheidstype worden vastgesteld op basis van serieuze verkeerskundige berekeningen (of waarneming, als het gaat om de berekening van de luchtkwaliteit in een gepasseerd jaar). De vergelijking van snelheidstypen zoals die werden gebruikt in de Jaarrapportage 2004 met de snelheidstypen die werden gebruikt voor *2015 autonoom* en *2015 toekomst* in het ontwerp-ALU 2006 laten er echter geen twijfel over bestaan dat er sprake is van het willekeurig vaststellen van en manipuleren met snelheidstypen, met de kennelijk bedoeling om de effectiviteit van het ALU-maatregelenpakket door bedrog aannemelijk te maken.

2.5.2. Manipuleren van fractie vrachtverkeer

Omdat vrachtverkeer veel meer fijnstof- en NO₂-uitstoot geeft dan personenwagens, is het aandeel van het vrachtverkeer een belangrijk invoergegeven. Dat aandeel verschilt uiteraard per weg en vaak ook per wegvak. Er wordt verschil gemaakt tussen 'zware vracht' en 'middelzware vracht'. Ook het vaststellen van het aandeel zware- en middelzware vracht in het totale verkeer is in de Utrechtse praktijk natte-vingerwerk. Dat blijkt onder andere uit het feit dat op het werkblad Jaarrapportage

2004 (bijlage 5) op enkele uitzonderingen na voor vrijwel alle wegen voor zware vracht 0,01 (1%) werd ingevoerd, terwijl je zou mogen aannemen dat dat percentage per weg en wegvak varieert. Het blijkt ook het feit dat de percentages zware vracht voor 2015 in het ene werkblad (ontwerp-ALU 2006) sterk afwijken van de percentages zware vracht in het andere werkblad (ontwerp-ALU 2008). Zie onderstaande tabel.

Tabel Vergelijking % zware vracht in werkbladen Jaarrapportage 2004, ontwerp-ALU 2006 en ontwerp-ALU 2008

	fractie zware vracht jaarrapportage 2004	fractie zware vracht ontwerp alu 2006-2010	fractie zware vracht ontwerp alu 2008 zonder maatregelen
Kinglaan v1/fL	0,01	0,015	0,01
Beneluxlaan v16/sL/rL	0,01	0,01	0,005
Haydnlaan v1/sR/rR	0,01	0,003	0,01
Th a Kempisweg sR/rL	0,02	0,006	0,03
Marnixlaan v3/sR/rR	0,01	0,005	0,01
Cartesiusweg v1/sL/rL	0,02	0,006	0,03
Adamsestrweg v17A	0,01	0,01	0,01
Verl Vleutweg (brug) v5/sL/rL	0,02	0,025	0,03
Vleutenseweg v2/sL/rL	0,01	0,005	0,01
Vleutenseweg v7/sR/rR (vlakbij westplein)	0,01	0,005	0,01
Weg der VN v4/sL/rL (Odo-kruising)	0,01	0,015	0,01
GrvRoggenweg v1/sR/rR	0,01	0,015	0,01
Westplein v1/sR/rR	0,01	0,015	0,01
Daalsetunnel v2/sR/rR	0,01	0,004	0,01
Weerdsingel v1/sL	0,01	0,002	0,01
Catharijnes v4/sR	0,01	0,001	0,01
Croeselaan v5/sR/rR	0,01	0,004	0,01
Croeselaan v10/sR/rR	0,01	0,005	0,01
Overste den Oudl v2/sR	0,01	0,005	0,01
Van Zijstweg v2/sL	0,01	0,005	0,01
Europalaan v2/sL	0,01	0,044	0,01
Europalaan Zuid v1/sL/rL	0,01	0,013	0,01

Opmerkelijk is het verschil tussen de percentages Jaarrapportage 2004 en de percentages voor 2015 volgens het ontwerp-ALU 2006. Op enkele wegen na is het percentage zware vracht in het ontwerp-ALU 2006 min of meer gehalveerd. Als gevolg daarvan zijn ook de voor die wegen berekende concentraties in 2015 *autonoom* (ontwerp-ALU 2006) geflatteerd (te laag). De overweging voor het halveren van die percentages zware vracht zou kunnen zijn dat er in 2015 mogelijk veel minder vrachtverkeer in Utrecht rijdt dan in 2004. Om te laten zien dat dat niet de overweging kan zijn geweest, is de derde kolom toegevoegd. Uit de percentages in de derde kolom blijkt dat het aandeel zware vracht in het ontwerp-ALU 2008 voor de meeste wegen weer min of meer op het niveau van Jaarrapportage 2004 is teruggebracht.

Het percentage zware vracht is in 2015 *autonoom* (ontwerp-ALU 2006) niet voor alle wegen omlaag gebracht. Voor wegen waar niet op korte afstand van de rijweg wordt gewoond, is het niet gebeurd, waarschijnlijk omdat daarvoor het 'blootstellingscriterium' zou gaan gelden: waar geen mensen significant aan fijnstof en NO₂ worden blootgesteld, hoefde in de nieuwe regelgeving niet meer aan de normen te worden voldaan. De Europalaan-Zuid is een weg waarlangs niet wordt gewoond. Daar hoefde het percentage zware vracht in 2015 dus niet omlaag te worden gebracht.

2.6. NO₂-norm zou in 2010 zeker worden gehaald

Op 15 maart 2006 verklaarde de gemeente bij de rechtbank (zie hieronder een fragment uit de conclusie van dupliek, p. 13) dat uit de berekeningen voor het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2010 (ALU 2006) was gebleken dat in 2010 aan de grenswaarde (norm) voor NO₂ zou worden voldaan. Om dat aantonen stuurde de gemeente het ontwerp-ALU 2006 mee (vastgesteld 13 februari 2006). Het ALU 2006 zou pas een half jaar na de zitting (op 12 september 2006) worden vastgesteld. Ook uit de berekening daarvan zou echter lijken dat in 2010 op veel wegen juist niet aan de NO₂-norm zou worden voldaan.

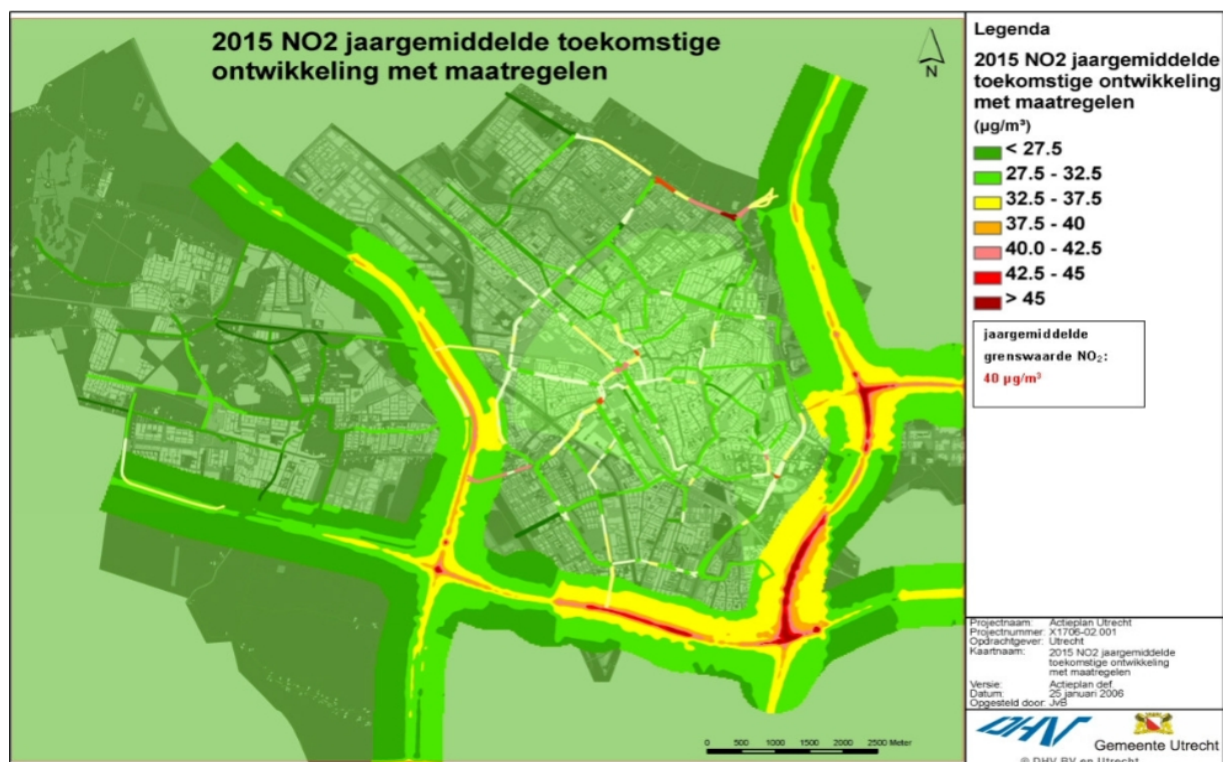
Afgezien daarvan tonen onlangs uitgevoerde berekeningen, gebaseerd op de meest recente gegevens, aan dat ook rekening houdende met die mobiliteitsgroei aan de grenswaarde zal worden voldaan. De Gemeente heeft in 2004 deze berekeningen voor het jaar 2010 uitgevoerd ten tijde van het opstellen van het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010. De berekening is herhaald ten behoeve van het opstellen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2010. Die laatste berekening gaf hetzelfde resultaat te zien.

De Gemeente biedt aan bewijs te leveren van de hiervoor bedoelde, door haar uitgevoerde berekeningen. Dat bewijs kan onder meer worden geleverd door het als getuigen horen van de luchtkwaliteitdeskundigen van de Gemeente, waaronder de heer P. Segaar. Voorts kan bewijs worden geleverd door het in het geding brengen van de berekeningen, inclusief alle daaraan ten grondslag liggende gegevens.

De rechtbank ging er ten onrechte van uit dat de gemeente de waarheid sprak en wees bij uitspraak van 22 november 2006 de eis af dat de gemeente aanvullende maatregelen moest nemen.²⁷ Bij de conclusie van dupliek zat als (enige) productie het Ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2010. Alleen al door de plaatjes in het rapport te bekijken (zie de aan het ontwerp-ALU 2006 ontleende afbeelding op blz. 31) konden de rechters zien dat de NO₂-norm ook volgens de (zeer ge-

²⁷ Zaaknummer 195249 / HA ZA 05-1071. Vonnis gewezen door mr. H.M.M. Steenberghe, mr. J.P. Killian en mr. R.P. den Otter.

geflatteerde) berekeningen van de gemeente zelfs in 2015 niet gehaald zou worden. Om tot die conclusie te komen, hoefde de rechtbank dus niet eens van de tekst en de tabellen in het ontwerp-ALU 2006 kennis te nemen. Op het plaatje is de overschrijding duidelijk te zien, niet alleen op de rijkswegen (waar Rijkswaterstaat voor verantwoordelijk is), maar ook op de Marxdreef, de Schweitzerdreef, de Waterlinieweg, de M.L. Kinglaan, het Westplein, Oudenoord en Paardenveld.



2.7 Samenvatting en conclusies

1. voor 2004 werd een herberekening uitgevoerd waarvan de uitkomsten (de berekende concentraties) soms aanzienlijk verschilden van de concentraties die voor de Jaarrapportage 2004 waren berekend. In beide gevallen zou gebruik zijn gemaakt van versie 4.0 van CAR-rekenmodel.
2. een berekening van de verslechtering van de luchtkwaliteit door de in-betekende-mate (IBM) plannen ontbreekt. Volgens de gemeente is die er ook niet. Het valt niet na te gaan of de IBM-plannen in de berekening van de luchtkwaliteit in 2015 zijn meegenomen en in welke mate.
3. aangenomen dat in de 'autonome' ontwikkeling inderdaad (zoals de gemeente zegt) de gevolgen van de IBM-plannen zijn begrepen, valt uit de berekeningen niet op te maken in hoeverre de overschrijding van de norm in 2015 het gevolg is van de vaststelling van de IBM-plannen.
4. het valt niet na te gaan of en hoe het afzonderlijk berekende effect van de maatregelen is verdis-

conteerd in de NO₂-concentraties die voor 2015 toekomst (de situatie inclusief maatregelen), noch welke keuze is gemaakt tussen de varianten van maatregelen.

5. het effect van de maatregel *verschonen eigen wagenpark*, variant 2 (uitgedrukt in een verlaging met ca. 22% van de NO₂-emissie van alle in Utrecht rijdende auto's) staat in geen verhouding tot het bescheiden aandeel van het eigen wagenpark in alle in Utrecht rijdende auto's (< 1 promille).

6. het effect van de maatregel instellen milieuzone vrachtwagens is ten onrechte berekend door voor de hele stad uit te gaan van verlaagde emissies voor vrachtwagens. Er was geen reden om aan te nemen dat de milieuzone groter zou zijn dan een gebied binnen het binnenstedelijke gebied.

7. het verschil tussen de NO₂-concentraties in 2015 *autonoom* en 2015 *toekomst*, dat aan het effect van de maatregelen zou moeten worden toegeschreven, blijkt voornamelijk te zijn berekend door voor 2015 *toekomst* van een gunstiger snelheidstype (betere doorstroming) uit te gaan.

8. om voor 2015 *toekomst* met een gunstiger snelheidstype te kunnen rekenen werd bij 160 wegvakken (Utrecht-West) het snelheidstype in 2015 *autonoom* eerst meer stagnerend gemaakt (vergeleken met de snelheidstypen Jaarrapportage 2004) en vervolgens voor 132 wegvakken voor 2015 *toekomst* weer minder stagnerend gemaakt.

9. om voor 2015 lagere concentraties te kunnen berekenen werd uitgegaan van percentages zware vracht die voor veel wegen minder dan de helft waren dan de percentages die werden gebruikt voor de Jaarrapportage 2004 én voor het ontwerp-ALU 2008.

10. op basis van de berekeningen voor het ontwerp-ALU 2006 verklaarde gemeente op 15 maart 2006 (conclusie van antwoord), in strijd met de waarheid, dat in 2010 zeker aan de NO₂-normen zou worden voldaan. Uit de berekening blijkt echter dat de gemeente voor 2015 *toekomst* voor meerdere wegen overschrijvingen had berekend. Omdat het om zeer geflatteerde berekeningen gaat moest het de gemeente en de opstellers duidelijk zijn dat het aantal wegen met overschrijding in 2015 nog veel groter moest zijn dan viel op te maken uit de kleurplaatjes in het ontwerp-ALU.

11. uit een analyse van de berekeningen blijkt dat de gemeente de NO₂-concentraties in 2015 *toekomst* met allerlei kunstgrepen omlaag gerekend heeft en dat de overschrijding van de NO₂-norm in 2015, als de gemeente de berekeningen eerlijk had uitgevoerd, zo ernstig zou zijn dat de gemeente de plannen die de lucht in Utrecht nog eens in-betekenende-mate zouden doen verslechteren had moeten matigen of er zelfs van af had moeten zien om in 2015 (laat staan 2010²⁸) aan de NO₂-norm te kunnen voldoen.

28 Het uitstel van de verplichting om in 2010 aan de NO₂-norm te voldoen werd pas in 2008 aan de EU-Commissie voorgelegd. Die ging daar op 7 april 2009 mee akkoord. Het ontwerp-Actieplan 2006 werd dus vastgesteld in de tijd dat in 2010 aan de NO₂-norm moest worden voldaan.

3. ALU 2006²⁹

3.1. Inleiding

Op 12 september 2006 werd het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012 (kortweg ALU 2006) door het college vastgesteld, de definitieve versie van het ontwerp-ALU 2006, dat acht maanden eerder was vastgesteld.

De bedoeling van het ALU 2006 was om “*op termijn met z’n allen de Europese normen te halen, zonder Nederland op slot te gooien*” (p. 5). Om te voorkomen dat Nederland ‘op slot zou gaan’ (geen grote bouw- en infraprojecten meer kon uitvoeren) moest aan de EU uitstel worden gevraagd, zodat in 2005 (fijnstof) en 2010 (NO₂) nog niet aan de normen hoefde te worden voldaan. Het ALU werd opgesteld als Utrechtse bijdrage aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarmee de EU ervan overtuigd moest worden dat de NO₂-norm in 2015 wél gehaald zou worden. Het feit dat in 2010 aan de NO₂-norm moest worden voldaan én de toen geldende regelgeving (Besluit luchtkwaliteit 2005) “*levert grote risico's op voor de realisatie van ruimtelijke plannen in Utrecht, zoals de ontwikkeling van het Stationsgebied*”, aldus het ALU 2006 (p. 5).

De bedoeling van het NSL en van het ALU 2006 was om te laten zien dat het effect van de reeds genomen én de voorgenomen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren voldoende zou zijn om het negatieve effect van grote bouw- en verkeersplannen, de zogenaamde in-betekenende-mate (IBM)-plannen te compenseren, zodat met enig uitstel toch aan de normen zou worden voldaan.

Andermaal: ontbrekende berekeningen

Voor het ALU 2006 werd voor de toekomst (2010, 2015 en 2020) slechts berekend de *situatie met ALU-maatregelen* en de *situatie zonder ALU-maatregelen*.³⁰ Verder werd de luchtkwaliteit in 2004 opnieuw berekend. Net als bij het ontwerp-ALU 2006 ontbreekt ook in het ALU 2006 een afzonderlijke berekening van het negatieve effect voor de luchtkwaliteit van de IBM-plannen. Die IBM-plannen zouden zijn meegenomen in de berekening van de situatie zonder ALU-maatregelen (*2015 autonoom*).³¹

29 http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/2006-09_Actieplan_Luchtkwaliteit_2006-2012.pdf
Voor bijlage 5 (kaarten luchtkwaliteit): <http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/lucht/ALU2006Bijlage5.pdf>

30 De werkbladen die bij het ALU 2006 horen zitten in bijlage 6.

31 Net als bij de bespreking van het ontwerp-ALU 2006 zal **2015 autonoom** ook hier gebruikt worden als de som van de autonome situatie + plannen + rijksmaatregelen + eerder genomen maatregelen aan te duiden. Met andere woorden: *2015 autonoom* staat voor de situatie zonder ALU-maatregelen. De situatie met ALU-maatregelen zullen we in navolging van het ontwerp-ALU 2006 **2015 toekomst** blijven noemen.

Anders dan in het ontwerp-ALU 2006 ontbreken in het ALU 2006 ook afzonderlijke berekeningen van het effect van de maatregelen. Hieronder de berekeningen (werkbladen) die er wel zijn. Wij beperken ons tot Utrecht-West.

ALU2006-2012-UWD-2004-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2010-autonoom-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2010-maatregelen pakket NO2 met Westplein op 0-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2010-maatregelen pakket PM10 met Westplein op 0-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2015-autonoom-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2015-maatregelen pakket NO2 met Westplein op 0-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2015-maatregelen pakket PM10 met Westplein op 0-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2020-autonoom-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2020-maatregelen pakket NO2 met Westplein op 0-w1.xls
ALU2006-2012-UWD-2020-maatregelen pakket PM10 met Westplein op 0-w1.xls

3.2. Weer een herberekening 2004 ³²

Met de berekeningen van de jaargemiddelde concentraties in 2004 is iets vreemds aan de hand. In de eerste plaats het feit dat er in het kader van de voorbereiding van het ALU 2006 überhaupt berekeningen werden gemaakt van de luchtverontreiniging in 2004. Immers, er bestond al een Jaarrapportage 2004, waarvoor berekeningen waren uitgevoerd. Bij vergelijking blijken de herberekening af te wijken van de berekening voor de Jaarrapportage 2004 en van de herberekening 2004 die voor het ontwerp-ALU 2006 werd uitgevoerd. Zie de tabel bij paragraaf 2.2. (p.19)

Wij hebben het *werkblad Jaarrapportage 2004* (zie bijlage 5) vergeleken met het *werkblad 2004 voor het ALU 2006* (zie bijlage 6). Voor beide berekeningen zou gebruik zijn gemaakt van het rekenmodel CAR II versie 4.0 en in beide gevallen staat op het werkblad dat er gerekend is met intensiteiten 2004. Uit de vergelijking (zie tabel op blz.35) blijkt echter dat er grote verschillen bestaan in de berekeningen en de uitkomsten daarvan. De Utrechtse lucht in 2004 blijkt in het ALU 2006 viezer te worden voorgesteld dan in het ontwerp-ALU 2006 en daar werd het al viezer voorgesteld dan in de Jaarrapportage 2004. Je zou dat geschiedvervalsing moeten noemen.

Wijziging snelheidstypering en intensiteiten

Om de concentratie 2004 (ALU 2006) omhoog te rekenen ten opzichte van de concentratie 2004 (Jaarrapportage) blijkt de gemeente bij 93 wegvakken (Utrecht-West) een ander snelheidstype te hebben ingevoerd. Een snelheidstype met meer stagnatie. Van een C (normaal stadsverkeer) werd een D (stagnerend verkeer) gemaakt en van een B (buitenweg werd een C of een D gemaakt. Dat scheelt aanzienlijk in de berekeningsuitkomst: stagnerend verkeer vervuult immers meer. Onder-

³² Werkblad luchtkwaliteit 2004 (ALU 2006) zit met de andere werkbladen ALU 2006 in bijlage 6.

staande tabel laat zien dat voor 2004 (ALU 2006) voor veel wegvakken hogere NO₂-concentraties werden berekend dan voor 2004 (Jaarrapportage).

NO ₂ -concentraties	jaarrapportage 2004	2004 volgens ALU 2006	2015 autonoom ALU 2006
Beneluxlaan v1/sL	42,1	47	36
Pijperlaan v1/sR	40,9	45	35
Haydnlaan v2/sL/rL	40,9	44	35
Th a Kempisweg sR/rL	46,1	48	34
Cartesiusweg v1/sR/rR	46,2	48	37
Josephlaan 3A	44,7	47	37
Mamixlaan v1/3A	45,8	49	37
Verl. Vleutenseweg v5/sR	51,8	60	44
Vleutenseweg v1/sL/rL	46	50	38
M.L. Kinglaan v5/sR (brug)	50,1	57	47
Weg der VN v2/sL/rL	44,5	48	37
Gr v Roggenweg v1/sL/rL	50,2	54	42
Westplein v1/sL/rL	46,9	53	40
Daalsetunnel v1/sL/rL	45,2	51	39
Weerdsingel v1/sL	55,1	62	45
Catharijnebaan v1/sL	39,6	43	31
Catharijnesingel v1/sR	50,5	54	36
Bleekstraat v1/sL	42,3	49	33
Croeselaan v1/sL/rL	39,5	44	32
Olden Oudenlaan v1/sL	35,7	45	33
Van Zijstweg v1/sL	38	43	38
Europalaan v1/sL	47,8	50	44
Papendorpsebrug	22,1	40	30
Churchillaan v1/sL/rL	34	42	28
Wilhelminalaan Zd/sL/rL	34,1	43	32
Balijelaan v1/sL	38,9	49	34
Vondellaan v1/sL/rL	43,7	50	36

Onderstaande tabel laat zien dat voor de Jaarrapportage 2004 andere etmaalintensiteiten werden gebruikt als voor de berekening voor het jaar 2004 welke voor het ALU 2006 werd uitgevoerd.

	2004 Jaarrapportage	2004 ALU 2006
Beneluxlaan vw 4 sL/ rL	7200	8500
Pijperlaan v1/sR	18000	13000
Haydnlaan v1/sR/rL	9000	5800
Lessinglaan v1/sR/rR	10000	8000
Spinozaweg v2/rL	10000	10300
Th a Kempisweg sR/rR	13000	14000
Marnixlaan v1/3B	26000	29000
Amsterdamsestraatweg v17B	13000	16300
Vleutenseweg v1/sR/rL	6000	8000
M.L. Kinglaan v1/tL	35000	36700
Weg der VN v1/sL/rR	18500	12400
Westplein v1/sL/rR	16500	21000
Daalsetunnel v1/sL/rR	16500	20400
Weerdsingel v1/sL/rR	23000	36300
Catharijnebaan v4/sL	19000	24300
Croeselaan v10/sL/rL	4000	6900
Overste den Oudenlaan v4/sL	9000	13800
Tellingenvlaan	10000	5500
Europalaan v1/sL	24000	15000
Churchillaan v1/sL/rL	9000	5500

Dat voor de ene berekening voor 2004 andere etmaalintensiteiten werden gebruikt dan voor de andere berekening voor 2004 laat nog eens zien dat de gemeente er geen probleem mee heeft om de eerder voor 2004 vastgestelde verkeersintensiteiten achteraf (vaak ingrijpend) aan te passen. Ook voor de snelheidstypering en percentages vrachtverkeer werden andere waarden ingevoerd.

Volgens de bijlage 3 bij de Jaarrapportage 2004³³ werden de etmaalverkeersintensiteiten waarvan in de luchtkwaliteitsberekeningen gebruik werd gemaakt vastgesteld door middel van verkeerstellingen die plaatsvonden in het jaar 2004. De vraag is dus waar de gemeente de daarvan afwijkende etmaalintensiteiten vandaan haalde die een jaar later, bij de voorbereiding van het ALU 2006, werden gebruikt voor de herberekening voor de luchtkwaliteit in 2004. De mogelijkheid bestaat dat de gemeente die heeft verkregen door middel van berekening met het door de gemeente gebruikte verkeersmodel. Als dat zo zou zijn is de vraag waarom de gemeente meer vertrouwen heeft in de uitkomsten van de berekeningen (achteraf) met het verkeersmodel dan in de uitkomst van tellingen (die notabene gebruikt worden om de uitkomsten van modelberekeningen te ijken). Die vraag is extra interessant omdat uit een ambtelijke correspondentie uit 2007 blijkt dat er grote twijfels bestonden over de betrouwbaarheid van de berekeningen met het verkeersmodel.

Op 20 november 2007 schreef het hoofd van Juridische Zaken dat Van Oosten (woordvoerder van de SSLU) *'op zich een punt [heeft] als het gaat om de werking van het huidige verkeersmodel. De uitkomst kan maar zo zijn (...) dat hij aantoont dat het model eigenlijk niet meer gebruikt mag worden. De beeldvorming kan maar zo zijn dat (...) de gemeente bedrog pleegt door gebruik te maken van het model. Dat maakt de projecten waarvoor het model gebruikt wordt nog twijfelachtiger. Denk aan de Fly over Majellaknoop en andere projecten'*.³⁴

Opmerkelijk is overigens dat er ook een verslechtering werd berekend voor wegvakken waarvoor de intensiteit werd verlaagd en alle andere invoergegevens gelijk bleven. De Beneluxlaan v4/sL/rL bijvoorbeeld (zie onderstaande tabel) had volgens 2004 jaarrapportage 8500 motorvoertuigen en 56 bussen per etmaal. Voor 2004 ALU 2006 werd dat teruggebracht naar 7200 motorvoertuigen en 23 bussen per etmaal. Alle andere invoergegevens bleven gelijk, maar de NO₂-concentratie ging niettemin voor 2004 van 39,4 naar 43 microgram/m³. In beide gevallen zou versie 4.0 van het CAR-model gebruikt zijn. Wie het gelooft mag het zeggen!

33 http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/Jaarrapportage_lucht_2004.pdf

34 Bijlage 7. Mail van het hoofd Juridische Zaken d.d. 20 november 2007

Beneluxlaan v4/sL/rL	NO2	Intensiteit	Bussen	Fractie zw	Fractie mzw	Snelhype	Wegtype	Stoep	Boom
2004 jaarrapportage	39,4	8500	56	0,01	0,01	B	2	12	1,25
2004 ALU 2006	43	7200	23	0,01	0,01	B	2	12	1,25

Het voorbeeld van de Beneluxlaan staat niet op zichzelf. Het is niet moeilijk om meer voorbeelden van volstrekt onbegrijpelijk rekenwerk te vinden.

Pijperlaan v1/sR	NO2	Intensiteit	Bussen	Fractie zw	Fractie mzw	Snelhype	Wegtype	Stoep	Boom
2004 jaarrapportage	40,9	18000	280	0,01	0,01	D	2	14	1,25
2004 ALU 2006	45	13000	269	0,003	0,01	D	2	12	1,25

Churchillaan v1/sL/rL	NO2	Intensiteit	Bussen	Fractie zw	Fractie mzw	Snelhype	Wegtype	Stoep	Boom
2004 jaarrapportage	34	9000		0,01	0,01	C	2	9	1,25
2004 ALU 2006	42	5500		0,008	0,012	C	2	9	1,25

Deze onbegrijpelijke uitkomsten kunnen naar ons oordeel slechts betekenen dat de gemeente gemanipuleerd heeft met het CAR-rekenmodel zelf (zowel voor de Jaarrapportage 2004 als voor de herberekening voor het ALU 2006 zou CAR II versie 4.0 zijn gebruikt). De gemeente gebruikt echter, zoals eerder gemeld (en anders dan op de werkbladen staat) niet het beveiligde CAR-model (waarmee niet gemanipuleerd kan worden) maar een daarvan afgeleid zelf gemaakt spreadsheetprogramma. De gemeente weigert dat programma ter verificatie aan de SSLU ter beschikking te stellen.³⁵

Gegeven het feit dat de berekening voor 2004 die ten behoeve van het ALU 2006 werd uitgevoerd al de derde was (na de Jaarrapportage 2004 en het ontwerp-ALU 2006), mag je aannemen dat het er niet om ging fouten te herstellen. (Dat zouden er dan overigens wel heel erg veel zijn.) Dat betekent dat de bedoeling van de herberekeningen voor 2004 moet zijn geweest om uitkomsten te verkrijgen die beter aansloten bij de boodschap die door het ALU 2006 moest worden overgebracht.

De boodschap die met het ALU 2006 (en met het NSL) werd overgebracht, was dat de gemeente er samen met het rijk echt alles aan had gedaan om de concentraties terug te dringen en daarin ook

³⁵ Bijlage 1. Wob-besluit van 22 maart 2011 (b11.0544). Daarin neemt de gemeente het standpunt in dat het spreadsheetprogramma software bevat die niet is aan te merken als gegevens zoals bedoeld in de art.1 lid a en 3, eerste lid Wob. Het spreadsheetprogramma zou niets meer zijn dan een verwerking in Excel van de in Bijlage 1 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 opgenomen formules inzake Standaardrekenmethode 1. “Wij menen dat een ieder op basis van deze Regeling een dergelijke Excel-programma in elkaar zou kunnen zetten.” Aldus de motivering van de weigering.

succesvol was. Door de luchtkwaliteit in 2004 veel slechter voor te stellen dan de Jaarrapportage 2004 kon in het ALU 2006 de suggestie worden gewekt dat in zeer korte tijd al veel verbetering was bereikt. In het ALU 2006 (p. 7) staat: *'De gemeente heeft door de jaren heen al aanzienlijke inspanningen verricht ter beheersing en vermindering van de luchtkwaliteitsproblematiek.'* Bij de EU aankloppen met het verhaal “*we hebben niets gedaan en niets bereikt om de normen te halen, maar mogen we toch uitstel*” zou weinig kans maken. Het besluit van de EU-Commissie (7 april 2009) waarin akkoord werd gegaan met uitstel voor Nederland vermeldde:

- (14) De Nederlandse autoriteiten hebben aangetoond dat de NO₂-concentraties ten gevolge van verkeeremissies dankzij de reeds uitgevoerde maatregelen wezenlijk verminderd zijn. Dit is bereikt door middel van de tijdige goedkeuring en uitvoering van een eerder nationaal luchtkwaliteitsplan, het Nationaal Luchtkwaliteitsplan 2004⁷. Door de verdere tenuitvoerlegging van deze maatregelen samen met de brede reeks maatregelen van het NSL, verwachten de Nederlandse autoriteiten dat de concentraties zullen blijven dalen en dat de overschrijdingen van de jaarlijkse NO₂-grenswaarde zullen worden gereduceerd van 2000 km weg in 2006 tot 300 km in 2010⁸.

De bedoeling van het slechter voorstellen van de luchtkwaliteit in 2004 was waarschijnlijk ook, door het grote verschil te laten zien tussen de concentraties in 2004 en 2015, door middel van berekeningen aan te tonen dat de reeds genomen en voorgenomen maatregelen bijzonder effectief zouden zijn. We komen hierop terug in de volgende paragraaf.

3.3. De autonome situatie in 2015 volgens het ALU 2006

Volgens het ALU 2006 (p. 21) zijn **alle** grote ruimtelijke plannen (IBM-plannen) in de berekening van 2015 *autonoom* meegenomen. Wat het negatieve effect van die plannen voor de luchtkwaliteit toevoegt aan het effect van de autonome groei van auto- en vrachtverkeer (ca. 2% per jaar), wordt niet uit de doeken gedaan. Elders uit de tekst (Bijlage 3. p.53 en 54) blijkt dat **niet** alle IBM-plannen werden meegenomen, waardoor meteen al de conclusie getrokken moet worden dat uit de berekeningen dus **niet** blijkt dat in 2015 alsnog aan de NO₂-norm kon worden voldaan als alle IBM-plannen volgens planning zouden worden uitgevoerd.

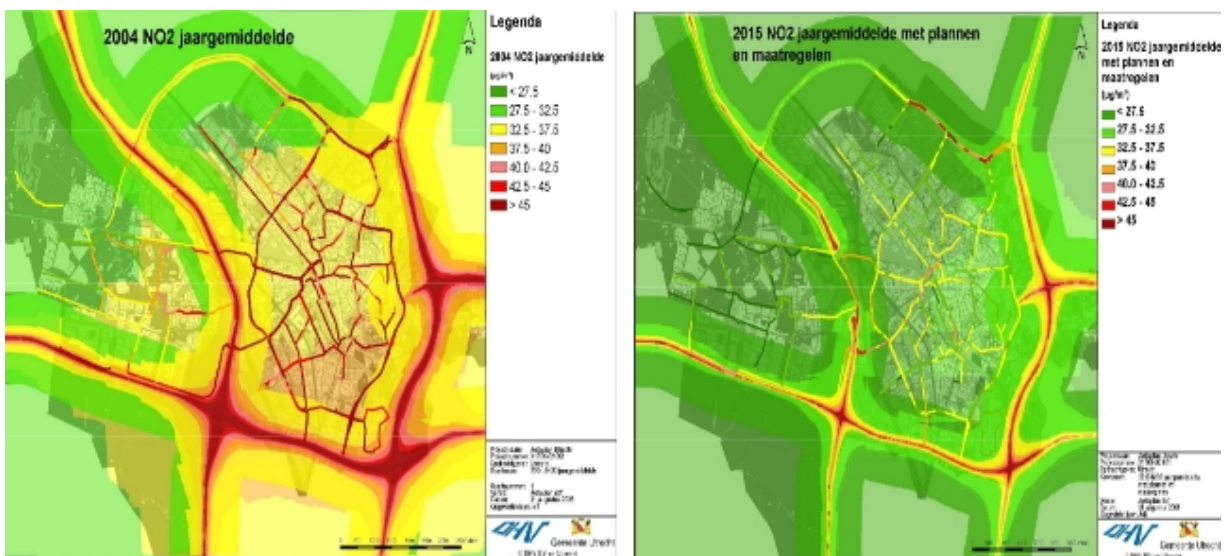
Autonoom betekent bij het ALU 2006, net als bij het ontwerp-ALU 2006 (en in afwijking van het normale spraakgebruik), de situatie die alleen maar van de geplande toekomstsituatie in 2015 verschilt doordat de ALU- maatregelen niet zijn inbegrepen. Wat zit er dan wel in 2015 *autonoom*?

- de situatie in 2015 zonder plannen en maatregelen;
- het negatieve effect van de in-betekenende-mate plannen;

- het negatieve effect van alle niet-in-betekenende-mate plannen;
- het positieve effect van al eerder door de gemeente genomen maatregelen;
- het positieve effect van door het rijk en door de EU genomen en te nemen maatregelen.

Herberekening 2004 → spectaculaire autonome verbetering

Zoals eerder werd gemeld (paragraaf 3.2), heeft in het kader van de voorbereiding van het ALU 2006 een herberekening plaatsgevonden van 2004, waardoor de luchtkwaliteit in 2004 er op papier een stuk slechter uit kwam te zien. De bedoeling daarvan was kennelijk om daardoor een verbetering aan te tonen die inmiddels zou zijn bereikt ten opzichte van 2004 én een spectaculaire verbetering in 2015 *autonoom* ten opzichte van 2004. Zie de eerder getoonde tabel 'Vergelijking concentraties NO₂' (p. 35), waarin ook concentraties 2015 *autonoom* ALU 2006 worden vergeleken met 2004 *volgens ALU 2006*. En dat terwijl in 2015 *autonoom* niet alleen de autonome groei van het verkeer, maar ook het negatieve effect van alle IBM- plannen zou zijn meegenomen en de ALU-maatregelen nog niet eens waren meegerekend! Dat moet wel betekenen dat de maatregelen van het rijk en de EU plus de maatregelen die de gemeente al voor het ALU 2006 zou hebben genomen (welke dat zijn, daarover geeft het ALU geen bijzonderheden) al dermate effectief zouden zijn dat ze het negatieve effect van de IBM-plannen ruimschoots zouden compenseren. Een hele optimistische boodschap, want dat betekent namelijk dat er door de ALU-maatregelen nog maar een bescheiden 'restopgave' hoefde te worden opgelost (zie onderstaande kaartjes) en dat de normen voor schone lucht de ruimtelijke- en autobereikbaarheidsambities van de gemeente niet in de weg staan.



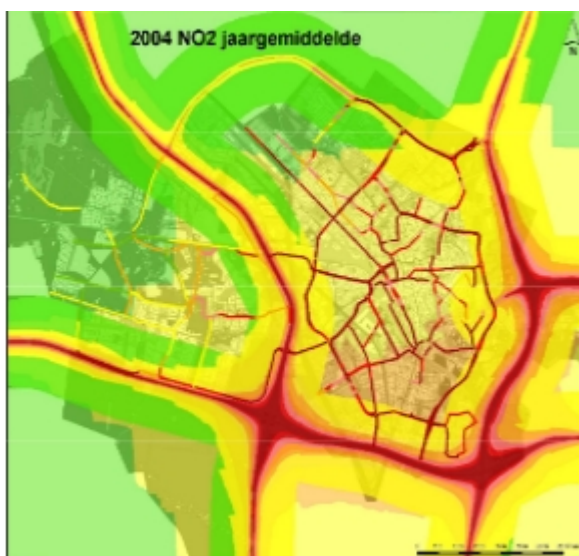
De NO₂-concentratie in 2004 in het voorbeeld van de Beneluxlaan (v4/sL/rL) op p.37 was echter niet **43** (zoals uit de herberekening ALU 2006 moest blijken), maar **39,4** microgram/m³ NO₂ (berekening jaarrapportage 2004). Of om de andere voorbeelden te noemen: de NO₂-concentratie op de Pijperlaan (v1/sR) in 2004 was niet **45** maar **40,9** microgram/m³, die op de Churchillaan (v1/sL/rL) was niet **42** maar **34** microgram/m³. Op de Verl. Vleutenseweg (v5/sL) was die niet **60** maar **51,8** microgram/m³ (zie tabel blz. 35). Vrijwel alle wegen in Utrecht-West laten in de ALU-(her)berekening 2004 substantieel hogere NO₂-concentraties zien dan in de berekening van de Jaarrapportage 2004 die een jaar eerder werd uitgevoerd (én de berekening die een half jaar eerder voor 2004 werd uitgevoerd voor het ontwerp-ALU 2006). Dat betekent dat de verbetering die zonder ALU-maatregelen tussen 2004 en 2015 zou plaatsvinden in werkelijkheid veel minder spectaculair zou zijn dan door de gemeente in het ALU 2006 werd voorgesteld. En dat betekent weer dat de opstellers van het ALU 2006 ten onrechte **niet** uit cijfers en kaarten lieten blijken dat de gemeente in werkelijkheid voor een zeer aanzienlijke opgave stond om in 2015 alsnog aan de NO₂-norm te voldoen en dat een pijnlijke herziening (matiging) van ruimtelijke en autobereikbaarheidsplannen nodig was.

Onderstaande kaartjes (op p. 10 zijn ze groter afgebeeld) laten zien dat de lucht in 2004 in het ALU 2006 slechter werd voorgesteld dan in het ontwerp-ALU 2006. Een kaartje waarin de NO₂-concentraties in 2004 volgens de Jaarrapportage 2004 zichtbaar zijn gemaakt, is er niet, maar die blijken nog weer hoger te liggen dan voor het ontwerp-ALU 2006 werd berekend.

2004 NO₂ volgens ontwerp-ALU 2006



2004 NO₂ volgens ALU 2006



3.4. In-betekenende-mate-plannen (IBM-plannen)

Volgens het ALU 2006 (p. 21) zouden **alle** grote plannen (IBM-plannen) zijn meegenomen in de ALU-berekening. Het zou dan gaan om plannen waarover naar de verwachting van toen in de periode tot en met 2012 een besluit zou worden genomen, en om plannen en activiteiten waarover reeds een besluit was genomen, maar waarvan de uitvoeringsdatum na 1 januari 2005 lag. In het *autonome* scenario, zo lezen we weer in Bijlage 3, p. 53, derde alinea, zouden **alle** IBM-plannen worden meegenomen, zonder bijzondere (ALU-)maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Even verder blijkt op p. 53 uit de specificatie van de scenario's echter dat **niet alle** IBM-plannen werden meegenomen in de berekening van *2015 autonoom*.

Bij de bespreking van het ontwerp-ALU 2006 werden de IBM-plannen al opgesomd. In het ALU 2006 worden de IBM-plannen opnieuw maar met meer detail beschreven (p. 21-26). Ook worden als IBM-plannen genoemd: de ontwikkeling van het Randstadspoor en het aanleggen van nieuwe HOV-lijnen. Deze twee plannen horen echter niet thuis in de rij IBM-plannen, omdat ze de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechteren. Laten we die twee plannen buiten beschouwing, dan blijven over.

1. **Ontwikkeling Stationsgebied,**
2. **Ontwikkeling Leidsche Rijn,**
3. Ontwikkeling woningbouw Rijnenburg,
4. Ontwikkeling Merwedekanaalzone,
5. **Ontsluiting Utrecht-West,**
6. Opwaardering Noordelijke Ring Utrecht,
7. Doorontwikkeling Uithof,
8. Herstructurering (verdichting met 5.000 woningen).

Volgens het ALU 2006, p.53, zijn er in de berekeningen maar drie van de acht IBM-plannen meegenomen (in bovenstaand rijtje vetgedrukt). Dat is dus veel minder dan vermeld wordt in de kaarten en de tekst van het ALU 2006, waarin alle grote IBM-plannen worden opgesomd (p. 21-26). Of de plannen Stationsgebied, Leidsche Rijn en Ontsluiting Utrecht-West inderdaad in de berekening van *2015 autonoom* zijn meegenomen en of dat in hun volle omvang is gebeurd, kan niet uit de berekeningen worden opgemaakt. Werkbladen waaruit blijkt dat er berekeningen zijn gemaakt van het effect van de IBM-plannen ontbreken. Of het negatieve effect van de IBM-plannen, voor zover die plannen al in de berekeningen voor *2015 autonoom* zijn meegenomen, correct en volledig zijn

meegenomen, valt door niemand te controleren en moet ook, zoals wij zullen laten zien, ernstig worden betwijfeld.

3.5. Pakket maatregelen

De maatregelen waarin het ALU 2006 voorziet, zijn min of meer dezelfde als die van het ontwerp-ALU 2006. De maatregelen '*nathouden knelpuntlocaties*' en '*afschermen en overkappen A2*' zijn vervallen. Toegevoegd zijn '*infrastructurele maatregelen centrumgebied*', '*optimaliseren goederenvervoer*' en '*communiceren over luchtkwaliteit*'.

Volgens Bijlage 4 bij het ALU 2006 (p. 55) zijn slechts 7 van de 15 maatregelen in de berekeningen meegenomen, omdat - volgens de gemeente - alleen van die 7 maatregelen de effecten bekend zijn en/of berekend kunnen worden. Die 7 maatregelen zijn: 1.1. Instellen milieuzone vrachtverkeer, 1.2. Aanscherpen parkeerbeleid, 1.3. Verbeteren inzet transferia, 1.4. Selectief verbeteren doorstroming, 1.8. Verlenging en afzuiging tunnel Westplein, 1.9. Infrastructurele maatregelen centrumgebied, 1.12. Invoeren schonere bussen. In onderstaande tabel zijn deze geel gemarkeerd.

Maatregelen ALU 2006	
I.1:	Instellen milieuzone vrachtverkeer
I.2:	Aanscherpen parkeerbeleid
I.3:	Verbeteren inzet transferia
I.4:	Aanleggen nieuwe HOV-routes
I.5:	Selectief verbeteren doorstroming Utrecht
I.6:	Stimuleren fietsgebruik
I.7:	Verschonen eigen wagenpark
I.8:	Verlenging en afzuiging tunnel Westplein
I.9:	Infrastructurele maatregelen centrumgebied
I.10:	Optimaliseren goederenvervoer
I.11:	Randstadspoer
I.12:	Invoeren schonere bussen
I.13:	Verplaatsen touringcarterminal
I.14:	Intensiveren mobiliteitsmanagement
I.15:	Communiceren over luchtkwaliteit

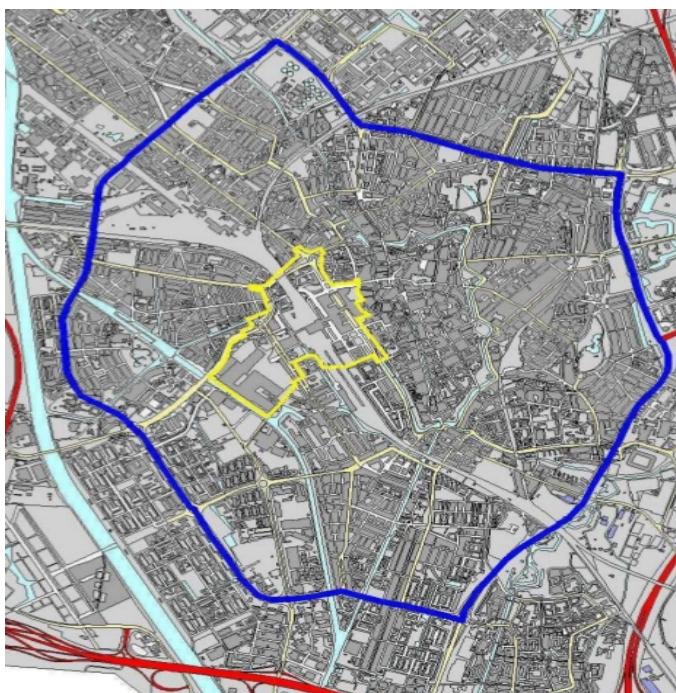
Anders dan bij het ontwerp-ALU 2006 blijken er, zoals eerder gemeld, geen afzonderlijke berekeningen te zijn uitgevoerd van het effect van de afzonderlijke maatregelen, ook niet van het pakket maatregelen als geheel. Voor 2015 zijn voor het ALU 2006 dus maar twee berekeningen uitgevoerd (zie bijlage 6). De eerste berekening heeft betrekking op *2015 autonoom (autonome ontwikkeling +*

plannen + effecten rijksbeleid en eerder genomen maatregelen). De tweede berekening heeft betrekking op *2015 autonoom + ALU-maatregelen*, wat wij kortheidshalve zullen weergeven als *2015 toekomst*. Hieronder een korte bespreking van de ALU-maatregelen waarvan het effect zou zijn meegerekend in *2015 toekomst*.

3.5.1. Instellen milieuzone vrachtverkeer

Zoals we eerder schreven (zie 2.4.2), moest het voor de opstellers van het ontwerp-ALU 2006 destijds duidelijk zijn dat de milieuzone voor vrachtwagens niet groter zou worden dan de binnenstad e.o. Het *Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering*, waarbij ook Utrecht betrokken was, werd vastgesteld 24 maart 2006. Vier maanden voordat het ALU 2006 werd vastgesteld. Het convenant gaat ervan uit dat de milieuzone een afgegrensd gebied is binnen het binnenstedelijk gebied van een gemeente. In de aanloop naar dat convenant is, zoals we eerder schreven, altijd sprake geweest van 'milieuzones in binnensteden'. Met die kennis en wetenschap besloten de opstellers van het ALU 2006 in de berekeningen niettemin uit te gaan van de gehele 'stadszone' (p.57), namelijk het gebied binnen de stedelijke verdeelring. Zeer ten onrechte dus. Zoals onderstaand kaartje laat zien, is het verschil tussen de stadszone en de binnenstadszone (inclusief stationsgebied) aanzienlijk. Bij het besluit tot instellen van de milieuzone (2007) werd uitgegaan van de milieuzone zoals die in het Convenant werd omschreven (in het kaartje het geel begrensde gebied).

Stadszone (blauw) en binnenstadszone (geel)



Werd het effect van het instellen milieuzone vrachtverkeer in de berekeningen voor het ontwerp-ALU 2006 nog berekend door de emissie voor zware en middelzware vrachtauto's te verlagen voor alle in Utrecht rijdende vrachtwagens, voor de berekeningen die voor het ALU 2006 zijn gemaakt, heeft de gemeente een andere methode gehanteerd, namelijk het effect van de milieuzone te verdisconteren in de percentages zwaar en middelzwaar vrachtverkeer die voor elk wegvak afzonderlijk werden ingevoerd. Deze methode blijkt niet uit de tekst van het ALU zelf, maar uit een document dat in een gerechtelijke procedure een rol speelde. Zie onderstaande passage.³⁶

De gehanteerde factor van 0,0081 kan als volgt worden verklaard. In het kader van het ALU heeft de Gemeente berekend welk effect het instellen van een milieuzone heeft. Omdat dit effect op toevoerwegen (buiten de milieuzone) per wegvak kan verschillen, is gekozen voor het aanpassen van de factoren 'zwaar' en 'middelzwaar'. Dientengevolge wordt nu uitgegaan van een rekenwaarde (0,0081).

Ook van de juistheid van deze rekenwaarde biedt de Gemeente bewijs aan, welk bewijs kan worden geleverd door het horen van getuigen, waaronder de luchtkwaliteitspecialisten die werkzaam zijn bij de Gemeente en ook betrokken zijn geweest bij het vaststellen van de in deze procedure genoemde concentraties, waaronder de heer P. Segaar.

Vergelijkt men de berekeningen voor *2015 autonoom* en *2015 toekomst* (zie tabel op blz. 45), dan valt het op dat in het eerste geval voor de M.L. Kinglaan als fractie zwaar verkeer 0,015 staat vermeld, terwijl bij *2015 toekomst* is uitgegaan van 0,0091. Zo gaat de fractie zware vracht bij de Haydnlaan van 0,003 naar 0,0018 en bij de Cartesiusweg van 0,006 (*2015 autonoom*) naar 0,0036 (*2015 toekomst*). Deze percentages zijn voor die wegvakken (ook die voor *2015 autonoom*) zeer onrealistisch. De Cartesiusweg, wegvakken 1, 2 en 3, is namelijk de belangrijkste ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Cartesius! Op dat bedrijventerrein is niet alleen het grote internationale transportbedrijf Van der Wal gevestigd, maar ook de gemeentelijke reinigingsdienst (met vrachtwagens en vuilnisophaalwagens). Bovendien liggen zowel de Haydnlaan als de Cartesiusweg ver buiten de milieuzone zoals die, conform het *Convenant stimuleren schone vrachtauto's en milieuzonering* zou worden vastgesteld.

Uit een vergelijking met de werkbladen voor 2004 (Jaarrapportage) blijkt overigens dat de fractie zwaar vrachtverkeer in *2015 autonoom* al veel te laag was gekozen. De Jaarrapportage 2004 (onderstaande tabel, kolom 1) ging voor dit deel van de Cartesiusweg uit van een fractie zwaar verkeer van 0,02. Dat is wel even meer dan 0,006 (*2015 autonoom*, kolom 3). Zou het bedrijventerrein in

36 Memorie van Antwoord p. 14 van de gemeente Utrecht 29 november 2007 (200710421, Arnhem).

2015 misschien verdwenen zijn? Nee, want bij de berekening voor het *ontwerp-ALU 2008*³⁷, vastgesteld 31 januari 2008, (kolom 5) werd uitgegaan van 0,03. Met andere woorden: voor 2015 *autonoom* werd een fractie zwaar ingevoerd (namelijk 0,006) die 5 x kleiner was dan de fractie die bij het ontwerp-ALU 2008 werd ingevoerd (namelijk 0,03). Daarbovenop werd van die 0,006 voor 2015 *toekomst* nog eens 0,0036 gemaakt (kolom 4).

Uit onderstaande tabel blijkt dat het geval Cartesiusweg niet op zichzelf staat, maar dat er bij de berekeningen voor 2015 (*toekomst én autonoom*) voor meer wegen sprake was van de invoer van substantieel verlaagde percentages voor vrachtverkeer. We volstaan met het weergeven van de percentages zwaar vrachtverkeer. De percentages middel zwaarverkeer laten hetzelfde zien.

Percentages zware vracht 2004, 2015 (ALU 2006), 2015 (ontwerp-ALU 2008)

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	Kolom 5
	fractie zware vracht 2004	fractie zware vracht 2004	fractie zware vracht 2015 autonoom	fractie zware vracht 2015 toekomst NO2	fractie zware vracht ontwerp alu 2008
	jaarrapportage	ALU 2006-2012	Alu 2006-2012	Alu 2006-2012	zonder maatregelen
Kinglaan v1/fL	0,01	0,015	0,015	0,0091	0,01
Haydnlaan v1/sR/rR	0,01	0,003	0,003	0,0018	0,01
Th a Kempisweg sR/rL	0,02	0,006	0,006	0,0036	0,03
Mamixlaan v3/sR/rR	0,01	0,005	0,005	0,003	0,01
Cartesiusweg v1/sL/rL	0,02	0,006	0,006	0,0036	0,03
Verl Vleutweg (brug) v5/sR	0,02	0,025	0,025	0,0171	0,03
Vleutenseweg v2/sL/rL	0,01	0,005	0,005	0,003	0,01
Vleutenseweg v7/sR/rR (vlakbij westplein)	0,01	0,005	0,005	0,003	0,01
Weg der VN v4/sL/rL (Odo-kruising)	0,01	0,015	0,015	0,0091	0,01
GrvRoggenweg v1/sR/rR	0,01	0,015	0,015	0,0091	0,01
Westplein v1/sR/rR	0,01	0,015	0,015	0,0091	0,01
Daalsetunnel v2/sR/rR	0,01	0,004	0,004	0,0024	0,01
Weerdsingel v1/sL	0,01	0,002	0,002	0,0012	0,01
Catharijnes v4/sR	0,01	0,001	0,001	0,0006	0,01
Croeselaan v5/sR/rR	0,01	0,004	0,004	0,0024	0,01
Croeselaan v10/sR/rR	0,01	0,005	0,005	0,003	0,01
Overste den Oudl v2/sR	0,01	0,005	0,005	0,003	0,01
Van Zijsweg v2/sL	0,01	0,005	0,005	0,003	0,01
Europalaan v2/sL	0,01	0,044	0,044	0,0267	0,01
Europalaan Zuid v1/sL/rL	0,01	0,013	0,013	0,0094	0,01

Vergelijken we de percentages zware vracht in de situatie 2015 *toekomst* (kolom 4) met de percentages in de situatie 2015 *autonoom* (kolom 3), dan valt de milieuzone-reductie nog wel mee. Maar vergelijken we 2015 *toekomst* met de percentages die gebruikt zijn voor de *Jaarrapportage 2004* (kolom 1) of het ontwerp-ALU 2008 (kolom 5), dan blijkt het te gaan om aanzienlijk grotere reducties. Let overigens op het verschil tussen de percentages die werden ingevoerd voor de Jaarrapportage 2004 (eerste kolom) en de herberekening van 2004 ALU 2006 (tweede kolom). De afname van

37 Bijlage 8: werkbladen behorend bij het ontwerp-ALU 2008 (alleen voor Utrecht-West)

de NO₂-emissie door zware vracht op de Haydnlaan in de situatie *2015 toekomst* (kolom 4) ten opzichte van de percentages in kolom 1 (*Jaarrapportage 2004*) zou gelijk zijn aan een afname van de NO₂-emissie die je bereikt als het aantal zware vrachtwagens met 82% wordt verminderd. Bij de Marnixlaan, Vleutenseweg, Croeselaan, Van Zijstweg en Overste den Oudenlaan zou de vermindering van het aantal zware vrachtwagens 70% bedragen, bij de Weerdsingel en de Cartesiusweg 88% en bij de Catharijnesingel 94%.

In juni 2007 werd de milieuzone voor vrachtwagens (binnenstad en stationsgebied) ingesteld. Op kaartje op blz. 43 is dat het gebied binnen de gele lijn. Luchtcoördinator Haarsma wist een half jaar later al (zie het ontwerp-ALU 2008, p. 20): *“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 zou worden verwacht.”* Gebleken was er echter, zo kort na de invoering van de milieuzone, niets. Niet alleen omdat er nog maar 7 maanden waren verstreken sinds de invoering van de milieuzone (een beetje erg kort om al een evaluatie onderzoek te hebben gedaan), maar ook omdat de invoering gepaard ging met vertragingen omdat het systeem om te handhaven nog niet gereed was.³⁸ Tot 1 maart 2008 zouden bovendien alleen vrachtwagens worden geweerd met Euro-klasse 1 en lager³⁹, terwijl het volgens het ALU 2006 (p.33) de bedoeling was vanaf 1 april 2007 alleen vrachtwagens toe te laten in de milieuzone met minimaal Euro4-emissies.

Interessant is te melden dat de Rekenkamer in 2011 tot de conclusie kwam dat het effect van de maatregelen milieuzone tegen blijkt te vallen omdat de schonere vrachtwagens die in de milieuzone mogen rijden minder schoon blijken te zijn. Wat het effect is bleek de gemeente overigens niet te monitoren omdat de gemeente zich niet verantwoordelijk acht voor het resultaat.⁴⁰ Uit landelijke effectstudies zou blijken dat het effect van de milieuzones sterk achterblijft bij de verwachtingen. De invoering van de milieuzone zou de gemiddelde concentratie stikstofdioxide op wegvakken niet of nauwelijks hebben beïnvloed.⁴¹

38 De scanwagen om overtreiders op te sporen werd volgens het Rekenkamerrapport *Geen vuiltje aan de lucht* (Onderzoeksdeel p. 75) pas in 2011 in gebruik genomen.

39 Bijlage 9. Brief 19-6-2008 Wethouder De Weger aan leden Commissie Verkeer en Beheer.

40 Utrechtse Rekenkamer: *Geen vuiltje aan de lucht* (2011). Hoofdrapport p. 20-21
<http://www.utrecht.nl/images/Secretarie/Rekenkamer/Geen%20vuiltje%20aan%20de%20lucht%20deel%201.PDF.pdf>

41 Utrechtse Rekenkamer: *Geen vuiltje aan de lucht* (2011) Onderzoeksrapport p. 69 en 76
<http://www.utrecht.nl/images/Secretarie/Rekenkamer/Geen%20vuiltje%20aan%20de%20lucht%20deel%202.PDF.pdf>

3.5.2. (Verlengde) Westpleintunnel met afzuiging en filtering

De maatregel *Afzuiging en filtering (verlengde) tunnel Westplein* (een van de 7 geel gemarkeerde maatregelen in de tabel Maatregelen ALU 2006 in paragraaf 3.5) is een “*cruciaal element in de planprocedures voor het Stationsgebied. Door de afzuiging en filtering én verlenging van de Westpleintunnel zal de luchtkwaliteit in het Stationsgebied sterk verbeteren, zodat voldaan zal worden aan de luchtkwaliteitseisen.*” Aldus het ALU 2006 (p.38). Het bouwrijp maken van de locatie zou naar verwachting in 2008 starten, de feitelijke bouw zou gepland zijn voor de periode 2010-2014. Volgens Bijlage 4 (p.59) zou vanaf 2012 gerekend zijn met een geoptimaliseerde tunnel. Dat houdt in: geen lokale verkeersemissies op het Westplein vak 1 en 2. De tekst van het ALU 2006 laat er geen twijfel over bestaan: in 2015 is er een Westpleintunnel. En doordat die gefilterd is, komen de emissies er niet bij de tunnelmonden uit (wat slechts een verplaatsing van de emissies zou zijn).

Wie ter plaatse bekend is, weet dat de Westpleintunnel er tot op heden niet gekomen is, dat er geen concrete plannen voor bestonden en dat de gemeente (tot ongenoegen van omwonenden) er inmiddels aan twijfelt of dit '*cruciale element in de planprocedure voor het Stationsgebied*' nog wel gerealiseerd moet worden. De tekst van het ALU 2006 liet er echter geen twijfel over bestaan dat de gefilterde Westpleintunnel er zou komen en dat in 2008 begonnen zou worden met het bouwrijp maken van het gebied. De opstellers van het ALU 2006 wisten echter beter, zo blijkt uit hun berekeningen. Volgens die berekeningen zou er namelijk ook in de situatie mét maatregelen (*2015 toekomst*) op het Westplein nog een overschrijding zijn van de NO₂-norm.

Voor wegvak v1/sR/rR werd een concentratie berekend van 41 microgram/m³ NO₂. De '*cruciale*' tunnel, die er zeker zou komen, stond voor de deskundigen dus zo weinig vast dat zij er in de berekening geen rekening mee hielden. Niettemin prijkt de maatregel *Ondertunneling en filtering Westpleintunnel* prominent in het rijtje van 'geprioriteerde maatregelen' van het ALU 2006, zou die vanaf 2012 worden meegerekend (p. 59) en komt die, om elk misverstand uit te sluiten, niet voor in het overzicht van de maatregelen (p. 55) waarvan het effect niet berekend is of kon worden. Met andere woorden: wie de onderliggende berekeningen niet kent, zoals de gemeenteraad, de opstellers van het NSL en de EU-Commissie (die met derogatie voor de agglomeratie Utrecht akkoord ging), moet er op grond van de tekst van het ALU van uit zijn gegaan dat er tussen 2010 en 2014 een tunnel onder het Westplein met luchtfiltering zou worden gerealiseerd, “*zodat de luchtkwaliteit in het Stationsgebied sterk [zal] verbeteren.*” Het college en de deskundigen wisten beter. Het bouwrijp

maken van de locatie, de realisering van de daarvoor noodzakelijke tijdelijke verkeersvoorzieningen waren, anders dan in het ALU 2006 (p.38) werd beweerd, niet voor 2008 gepland. Procedures tot wijziging of vrijstelling van het bestemmingsplan met het oog op de bouw van de tunnel waren toen het ALU 2006 werd opgesteld, en zijn nog steeds niet in gang gezet.

3.5.3. Verminderen autoverkeer (*transferia en parkeren*)

Van de maatregelen die in de berekening waren meegenomen, zijn er twee die erop gericht zijn om het autoverkeer in de stad te verminderen. Door de maatregel *verbeteren inzet transferia* zou het aantrekkelijk moeten worden gemaakt om de auto aan de rand van de stad te laten staan. Door de maatregel *aanscherpen parkeerbeleid* zou het gebruik van de auto in de stad ontmoedigd worden, aldus het ALU 2006. Het veronderstelde effect van deze twee maatregelen was een afname van de verkeersintensiteit die werd gebruikt bij de berekening van concentraties voor 2015 *toekomst*.

Verbeteren inzet transferia (maatregel 1.3)

Volgens het ALU 2006 (p. 35) was het de bedoeling om aan de randen van de stad (Lage Weide, Uithof, Hooggelegen) nieuwe transferia aan te leggen en het reeds bestaande transferium Westraven aanzienlijk uit te breiden. Het effect van de transferia is sterk afhankelijk van het parkeerbeleid in het centrum en rond de transferia, aldus het ALU (p. 36). Bij de berekening is uitgegaan van een 'geoptimaliseerde' benutting (p. 58).

Geoptimaliseerde benutting transferia (p. 58) ALU 2006 (aantallen parkeerplaatsen)

Een geoptimaliseerde benutting (tussen minimum en maximum pakket) leidt tot het volgende gebruik (het aantal vervoersbewegingen is twee keer zo groot).

	2010	2015	2020
Lage Weide	370	1000	1670
Uithof	400	700	800
Hooggelegen	400	800	1000
Westraven	600	700	795

In het ontwerp-ALU 2008 (p. 6)⁴² is aangegeven dat er in 2006 dagelijks 300.000 auto's de stad in en uit reden. Je mag aannemen dat dat aantal bij een snel groeiende stad als Utrecht met het jaar toeneemt. Maar stel dat het autoverkeer in Utrecht slechts zou toenemen met wat destijds werd beschouwd als het landelijk gemiddelde groeipercentage van 2% per jaar, dan zouden er elk jaar 6000 auto's bij komen. Dat betekent dat het aantal parkeerplaatsen waarin de transferia in 2015

⁴² http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/2008-01_Lucht_voor_Ambitie_%28ontwerp-Actieplan2008%29.pdf

zouden voorzien nog niet eens opweegt tegen een half jaar groei van het autoverkeer. Maar het autoverkeer in Utrecht zou, naar het zich in 2006 liet aanzien, veel harder groeien dan de landelijk gemiddelde groei, want Utrecht is immers een snel groeiende stad. Met andere woorden: het aantal parkeerplaatsen waarin de transferia in 2015 zouden voorzien, zou, zelfs als er veel gebruik van de transferia zou worden gemaakt, een druppel zijn op een gloeiende plaat.

Dat er veel gebruik van de transferia zou worden gemaakt, daar konden de opstellers van het ALU overigens niet van uitgaan. *“Het effect van transferia is sterk afhankelijk van het parkeerbeleid in het centrum en rond het transferium”*, aldus het ALU (p. 36), en het aantal parkeerplaatsen in en rond het centrum, zo was bij de opstellers van het ALU bekend, zou zeer sterk toenemen. (Het in 2006 vastgestelde Structuurplan Stationsgebied voorzag in een uitbreiding met circa 6.500 parkeerplaatsen).⁴³ Dat de transferia op de routes van en naar het centrum een *“aanzienlijk”* effect zouden kunnen hebben, tot *“5% minder verkeer”* (p. 36), moet dus beschouwd worden als een misleidende voorstelling van zaken. De transferia Hooggelegen en Lage Weide en de uitbreiding van transferium Westraven zijn inmiddels overigens van de baan, omdat het effect niet tegen de kosten opweegt.

Aanscherpen parkeerbeleid (maatregel 1.2)

Volgens de uitgangspunten voor de berekening van het effect van de maatregel aanscherpen parkeerbeleid (Bijlage 4 p. 57) werd ervan uitgegaan dat het parkeertarief in de binnenstad tussen 2005 en 2015 zou worden verhoogd van 2,27 euro naar 5,01 euro per uur. In de schil om de binnenstad heen zou het tarief in die periode worden verhoogd van 0,91 euro naar 3,34 euro per uur. De binnenstad en de schil rond de binnenstad worden in het kaartje op de volgende bladzijde weergegeven door het gearceerde gebied. Het effect op het verkeer naar het stationsgebied zou volgens het ALU 2006 meer dan 5% kunnen zijn (p. 35, 58). Dat zou met het verkeersmodel berekend zijn. Ondanks herhaald verzoek is de gemeente niet bereid die berekeningen te laten zien. Het tarief werd in 2007 op 3,85 euro gebracht, in 2008 op 3,95 euro en in 2011 op 4,18 euro. Het huidige tarief (2014) is 4,41 euro. Er heeft dus één keer een structurele verhoging plaatsgevonden (2007) en die verhoging zou alleen gelden voor het straatparkeren (waarop de parkeerverordening van toepassing is). De verhoging zou niet gelden voor het veel grotere aantal parkeerplaatsen in parkeergarages- en voorzieningen die niet door de gemeente worden geëxploiteerd.

43 Bijlage 10: parkeernormen en bouwprogramma volgens Structuurplan Stationsgebied Utrecht

Binnenstad + eerste schil Parkeerverordening 2007



Wat niet in het ALU 2006 stond, maar er wel in had behoren te staan, was dat het aantal parkeerplaatsen in het stationsgebied tussen 2006 en 2015 drastisch zou worden uitgebreid en dat er alleen al om die reden geen sprake kon zijn van aanscherping van het parkeerbeleid. In 2006 bestonden de publieke parkeervoorzieningen in en aan de rand van de binnenstad uit 3.862 parkeerplaatsen. Op het Jaarbeursterrein waren er nog eens 5.800 parkeerplaatsen. Dat brengt het totaal op 9.662 parkeerplaatsen. Het Structuurplan Stationsgebied (2006) voorzag in een uitbreiding van dat aantal met 2.500 parkeerplaatsen, voornamelijk bestaande uit de uitbreiding van de Vredenburggarage van 325 naar 1.000 parkeerplaatsen en de realisatie van 1.500 parkeerplaatsen aan de westzijde van het station. Het totale aantal door parkeervoorzieningen geboden parkeerplaatsen zou dus toenemen van **9.662** naar **12.162**, een toename met maar liefst 25,9 % van het segment publieke parkeerplaatsen. *“Daarnaast wordt een aantal exclusieve parkeerplaatsen toegevoegd voor woningen, casino, hotel. Kantoren dienen in hun eigen parkeerbehoeften te voorzien.”* Aldus het structuurplan (p. 37). Op grond van de in het structuurplan genoemde parkeernormen en de geplande toevoeging van woningen, kantoren, hotels, winkels, horeca, e.d. zouden er ruim 4.000 exclusieve parkeerplaatsen (voor eigen gebruik) worden gerealiseerd.

Het structuurplan voorzag dus in een extra van 4.000 parkeerplaatsen voor eigen gebruik en 2.500 extra publieke parkeerplaatsen. Het spreekt vanzelf dat de toevoeging van 6.500 extra parkeerplaatsen in het stationsgebied (waarvan de meeste meerdere keren per dag zouden worden gebruikt) een sterke verkeersaanzuigende werking zou hebben.

Het aanscherpen van het parkeerbeleid zou volgens het ALU 2006 bestaan uit een verhoging van parkeertarieven. Maar die zouden natuurlijk alleen gelden voor parkeerplaatsen waarop de parkeerverordening van toepassing is (straatparkeren). Volgens de Nota Stallen en Parkeren (2013)⁴⁴ p. 24 zou het aantal straatparkeerplaatsen in de binnenstad + stationsgebied **4600** zijn. De verhoging zou uiteraard niet gelden voor de 4.000 'exclusieve' parkeerplaatsen (die bij woningen, kantoren, e.d. horen, voor eigen gebruik). En ze zouden ook niet gelden voor parkeergarages en -voorzieningen in en aan de rand van de binnenstad waarop de parkeerverordening ook niet van toepassing is. Dat aantal zou, zo hebben we gezien, worden uitgebreid van 9.662 naar **12.162**.

Dat het effect van de maatregel aanscherpen parkeerbeleid een afname zou zijn van het autoverkeer op wegen van en naar het centrum met 5% (ondanks de uitbreiding met 6.500 parkeerplaatsen in het stationsgebied en ondanks dat de tariefsverhoging alleen betrekking zou hebben op het straatparkeren) was zo onaannemelijk dat de voorstelling van zaken dat dat het geval zou zijn als misleiding moet worden beschouwd. Een discussie over de vraag hoe sterk parkeertarieven moeten worden verhoogd om het gebruik van de auto ontmoedigen, hoeft daarvoor niet eens te worden gevoerd.

Uit een vergelijking van de werkbladen *2015 autonoom* en *2015 toekomst met maatregelen* (zie onderstaande tabel) blijkt dat het effect van de maatregelen '*verbeteren inzet transferia*' en '*aanscherpen parkeerbeleid*' niet alleen is verdisconteerd in lagere intensiteiten op de wegen van en naar het stadscentrum, maar op vrijwel **alle** wegen in Utrecht. Het valt echter niet in te zien dat automobilisten die op de Uithof, op het bedrijventerrein Overvecht-Noord of ergens in De Meern moeten zijn (om enkele voorbeelden te noemen) op het OV of de fiets zullen overstappen omdat parkeren in de binnenstad e.o. duurder is geworden. Maar ook op die wegen werd de verkeersintensiteit met 5% gekort. Zie de tabel op de volgende bladzijde.

44 http://www.utrecht.nl/images/DSO/Parkeerbedrijf/beleid/NSP2013_Nota-stallen-en-parkeren.pdf

Vergelijking intensiteiten 2015 autonoom en 2015 toekomst (mét maatregelen)

	Intensiteit 2015 autonoom ALU 2006	Intensiteit 2015 mét maatregelen ALU 2006	afname in procenten
UWD			
Beneluxlaan v1 Sl	34421	32700	5,00%
Pijperlaan v1/sR	33263	31600	5,00%
Haydinaan v1/sR/rL	15063	14300	5,07%
Lessinglaan v1/sR/rL	15895	15100	5,00%
Spinozaweg v1/rR	17263	16400	5,00%
Th a Kempisweg sR/rR	13579	12900	5,00%
Cartesiusweg v1/sR/rL	19474	18500	5,00%
Josephlaan 3A	34105	32400	5,00%
Marnixlaan v1/3A	36842	35000	5,00%
Amsterdamsestraatweg v18/sR	19789	18800	5,00%
Verlengde Vleutenseweg v5/sR (brug)	32842	31200	5,00%
Vleutenseweg v1/sL/rR	9684	9200	5,00%
M.L. Kinglaan v1/tL	80842	72335	10,52%
Weg der VN v1/sL/rR	23263	20580	11,53%
Graadt van Roggenweg v1/sL/rR	26000	20140	22,54%
Westplein v1/sL/rL	28947	28165	2,70%
Daalsetunnel v1/sL/rR	28632	27200	5,00%
Weerdsingel v1/sL	36316	34500	5,00%
Catharijnesingel v1/sL	26316	26900	-2,22%
Catharijnesingel v1/sR	16211	15400	5,00%
Bleekstraat v1/sL	6947	6600	4,99%
Croeselaan v1/sL/rR	14211	9605	32,41%
Overste den Oudenlaan v1/sL	23263	21055	9,49%
Van Tellingenaan-Van Zijstweg v1/sL	13474	17740	-31,66%
Europalaan v1/Sl	29474	26670	9,51%
Churchillaan v1/sL/rL	4737	4500	5,00%
Wilhelminalaan Zd sL/rR	8105	7700	5,00%
Balijelaan v1/sL	21368	20300	5,00%
Vondellaan v1/sL/rL	12105	11120	8,14%
Europalaan Zuid v1/sL/rR	29474	27335	7,26%
UND			
Brailledreef v1/sL/rR	8842	8400	5,00%
K.deJongweg v1/sL/rL	14737	14000	5,00%
Bitse Rading v1/sR/rR	14000	13300	5,00%
Sartreweg 1	18842	17900	5,00%
Zuilense Ring v1/sL/rL	47579	45200	5,00%
Marxdreef v1/sR/rR	40211	38200	5,00%
Schweizerdreef v1/sR/rR	48526	46100	5,00%
Moldaudreef	10632	10100	5,00%
Munck Keizerlaan v3/sL/rR	8000	7600	5,00%
Franciscusdreef v11/sL/rR	15684	14900	5,00%
Eindeindreef v1/sL/rL	18316	17400	5,00%
Eykmanlaan v1/sL	18947	18000	5,00%
Darwindreef v1/sL/rL	12526	11900	5,00%
Oudenoord v2B/sR/rR	10211	9700	5,00%
Draaiweg sL	16526	15700	5,00%
Kaatstraat	17263	16400	5,00%
Jacobstraat	4632	4400	5,01%
Norbuislaan v3/sL	8421	8000	5,00%
Amsterdamsestraatweg v1/sL/r	14737	14000	5,00%
UOD			
Waterlinieweg v16/sR	66316	63000	5,00%
Lunettenbaan v1/s/rL	11579	11000	5,00%
Brennerbaan v4B/sLR	11474	10900	5,00%
Furkabaan v5B/sLR	4000	3800	5,00%
t Goylaan v1/sL/rL	20842	19800	5,00%
Socrateslaan v2/sL/rR	16632	15800	5,00%
Venuslaan v4/rR/rR	8947	8120	9,24%
Rubenslaan v1/sL/rL	9789	8920	8,88%
Ostadelaan NV2/sL	17158	16300	5,00%
Stadionlaan v1/sL/rL	16632	15800	5,00%
Herculesplein v1/sR	12421	11800	5,00%
Herculeslaan v1/sL/rL	7895	7500	5,00%
Weg tot de Wetenschap v1/sL	11474	10900	5,00%
Koningsweg v1/sR	11579	11000	5,00%
Erzeystaat v1/sR	14105	13400	5,00%
Brijlantlaan v1/sR	14211	13500	5,00%
Albatrosstraat v1/sR	25684	23640	7,96%
Ledig Erf v2/sR	13474	12800	5,00%
Blaukapelseweg v1/sR	12947	12300	5,00%
Nobelstraat sL/rL	7158	6800	5,00%
Voorstraat v2	5053	4800	5,01%
Bitstraat v8/sL/r	24737	23500	5,00%
Bitsestraatweg v1/sR	18211	17300	5,00%
ULR			
Letschertweg SIVP vk1	45474	43200	5,00%
Letsc-HOV baan	14105	13400	5,00%
Veldhuizenweg A12-Heildamm	33474	31800	5,00%
Aansluiting A12	13368	12700	5,00%
Zuidelijke Stadas StWe-LaRaBn	23263	22100	5,00%
Parkzichtlaan	11368	10800	5,00%
Noord.Stadsas Stwe-Verb.Wg	23158	22000	5,00%
Stroomweg De Tol Noord Terwijde	22737	21600	5,00%
Stadsweg A2- Verb.N. StA	16842	16000	5,00%
Haarrijneweg	2947	2800	4,99%
Castellum	4105	3900	4,99%
Meerdijk vk 1	19684	18700	5,00%
N228	32632	31000	5,00%
Hindersteinlaan	10526	10000	5,00%
Parkweg	8842	8400	5,00%

3.5.4. Selectief verbeteren doorstroming en infrastructurele maatregelen centrumgebied

Als maatregelen om de doorstroming selectief te verbeteren, worden in het ALU 2006 op p. 58 genoemd de reconstructie van de Majellaknoop, de fly-over 24 Oktoberplein en het op enkele wegen instellen van een groene golf. Als infrastructurele maatregelen centrumgebied worden op p. 59 genoemd: de reconstructie Europalaan/Van Zijstweg, de autobereikbaarheid Graadt van Roggenweg/Croeselaan en de gelijkvloerse kruising Overste den Oudenlaan.

Of het instellen van een groene golf een effectieve maatregel zou zijn, was zeer de vraag. Haarsma, destijds luchtcoördinator van de gemeente, meende van niet! In het personeelsorgaan utrEcht (juni 2007) voerde hij aan dat de groene golf niets oplost: “Want dat geeft weer op andere plekken stagnatie van het verkeer.”⁴⁵ De opstellers van het ALU 2006, onder leiding van de genoemde Haarsma, hebben dus in strijd met hun eigen inzichten een positief effect van de groene golf in de berekeningen meegenomen.

45 Bijlage 2 Interview met luchtcoördinator Haarsma in utrEcht juni 2007.

De voorstelling van zaken dat het bij de reconstructie Majellaknoop, bij de fly-over 24 Oktoberplein en bij de infrastructurele maatregelen centrumgebied maatregelen betrof ter verbetering van de luchtkwaliteit is bedrog. Deze infraprojecten waren stuk voor stuk al eerder opgezet en bedoeld om de autobereikbaarheid van het stationsgebied te verbeteren, waarmee extra autoverkeer van en naar het stationsgebied wordt gefaciliteerd. Ze worden in meerdere beleidsdocumenten omschreven als projecten die de weggcapaciteit moeten verhogen, wat nodig zou zijn in verband met de snel groeiende automobilititeit en de grote gebiedsontwikkeling in Utrecht (Leidsche Rijn en het stationsgebied).

In het Definitief Integraal Plan van Eisen (IPVE) voor de Reconstructie Tracé Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan (november 2005) ⁴⁶wordt op p. 11 gemeld dat een eerste globale verkenning aantoont dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het project 'na uitvoering van het project' niet zal voldoen aan de Europese norm voor fijnstof. Deze zogenaamde maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit maken deel uit van het project Ontsluiting Utrecht-West dat op p. 23 van het ALU wordt bestempeld als een project dat de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechtert.

3.6 Samenvatting en conclusies

1. ook bij het ALU 2006 ontbreekt een berekening van de verslechtering van de luchtkwaliteit door de in-betekende-mate (IBM) plannen. Het valt niet na te gaan of en in welke mate die plannen in de berekeningen voor 2015 zijn verdisconteerd en in hoeverre de berekende overschrijding in 2015 het gevolg is van de vaststelling en uitvoering van de IBM-plannen.
2. volgens Bijlage 3 zouden in de berekening maar drie van de acht IBM-plannen zijn meegenomen: Ontwikkeling Stationsgebied, Ontwikkeling Leidssche Rijn en Ontsluiting Utrecht-West. Ook om die reden maakt het ALU 2006 niet aannemelijk dat alle voorgenomen IBM-plannen kunnen worden uitgevoerd zonder normoverschrijding in 2015 en is kaart 9 in Bijlage 5 misleidend.
3. voor het ALU 2006 heeft een herberekening plaatsgevonden van de concentraties in 2004. Volgens deze herberekening zou de luchtkwaliteit in 2004 een stuk slechter zijn dan volgens de Jaarrapportage 2004. Bij de herberekening werden voor een groot aantal wegvakken (ten onrechte) van andere intensiteiten, snelheidstypen (meer stagnerend) en intensiteiten uitgegaan.
4. verslechtering van de luchtkwaliteit in 2004 werd ook berekend in een aantal gevallen waarin van

⁴⁶ Bijlage 11: IPVE Reconstructie Tracé Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Koningin Wilhelminalaan (november 2005).

dezelfde invoergegevens werd uitgegaan of invoergegevens die juist tot een daling van de NO₂-concentraties zou moeten leiden. Dit terwijl de gemeente beweert zowel bij de Jaarrapportage 2004 als bij de herberekening voor het ALU 2006 CAR II versie 4.0 gebruikt te hebben. Wat dus onmogelijk is. De gemeente weigert inzage te geven in het gebruikte spreadsheetprogramma.

5. de herberekening van de luchtkwaliteit in 2004, die resulteerde in substantieel hogere concentraties in 2004, heeft kennelijk plaatsgevonden om te suggereren dat er in 2006 al veel was bereikt én om te suggereren dat de lucht in 2015 ook zonder ALU-maatregelen al spectaculair zou verbeteren, zodat luchtkwaliteit geen reden zou hoeven te zijn van IBM-plannen af te zien of ze matigen.

6. anders dan bij het ontwerp-ALU 2006 ontbreken bij het ALU 2006 ook afzonderlijke berekeningen van de effecten van de ALU-maatregelen. De effecten zijn voor enkele maatregelen verdisconteerd in verkeersintensiteiten en percentages vrachtverkeer, die voor *2015 toekomst* afwijken van *2015 autonoom*. Onderbouwende berekeningen voor deze afwijkingen ontbreken.

7. ten onrechte is bij de berekening van het effect van de milieuzone vrachtverkeer uitgegaan van de stadszone als milieuzone. Uit het eerder afgesloten *Convenant stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering* bleek echter dat de milieuzone een gebied binnen het binnenstedelijke gebied zou worden. Ten onrechte werd ook voor wegen die ver van het centrumgebied liggen en waarop nauwelijks of geen vrachtverkeer plaats van en naar het centrum een milieuzonereductie toegepast.

8. de toegepaste milieuzonereductie voor 2015 hield een reductie in van ca. 60% van de emissie NO₂. Die werd in de berekeningen verdisconteerd door het percentage vrachtverkeer met dat percentage te reduceren. Echter, de percentages vrachtverkeer voor *2015 autonoom* waren eerst aanzienlijk teruggebracht in vergelijking met de Jaarrapportage 2004 en waren ook veel minder dan percentages die bij het ontwerp-ALU 2008 gebruikt zouden worden.

9. de Westpleintunnel werd in het ALU 2006 gebracht als een cruciaal element in de planprocedures voor het Stationsgebied, waardoor de luchtkwaliteit in het Stationsgebied sterk zou verbeteren. Dat in 2008 met het bouwrijp maken begonnen zou worden was niet waar, de tunnel is er nog steeds niet. Uit de berekeningen blijkt dat de opstellers geen rekening hielden met de gefilterde tunnel.

10. de maatregelen aanscherpen van het parkeerbeleid en verbeteren inzet transferia zouden een effect hebben van 5% in de binnenstad en omgeving (ALU p.35) en op de routes naar het centrum (ALU p.36). Uit de berekeningen blijkt echter dat die 5% ook werd toegepast op intensiteiten van wegen die zeer ver van centrum vandaan liggen (bijvoorbeeld Marxdreef, Schweiterdreef en wegen in de De Meern).

11. het effect van de transferia op de verkeersintensiteit is te verwaarlozen (een druppel op de gloei-

ende plaat). Van een aanscherping van het parkeerbeleid blijkt gelet op het bescheiden aandeel van straatparkeerplaatsen (waarvoor tarieven zouden worden verhoogd) in het totaal en gelet op het aanzienlijk aantal geplande extra parkeerplaatsen in het Stationsgebied (6500) geen sprake.

12. de maatregelen die genoemd worden om de doorstroming te verbeteren en de infrastructurele maatregelen centrumgebied worden ten onrechte als luchtkwaliteitverbeterende maatregelen gepresenteerd. Ze maken deel uit van het IBM-plan Ontsluiting-Utrecht West en waren al jaren eerder gepland om de autobereikbaarheid van en naar het Stationsgebied te verbeteren.

4. Ontwerp-ALU 2008

4.1. Inleiding

Na het ontwerp-ALU 2006 (februari 2006) en het ALU 2006 (september 2006) volgde op 5 februari 2008 het ontwerp-ALU 2008.⁴⁷ Dat ontwerp-ALU 2008 maakte deel uit van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) en dat RSLU maakte deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), op basis waarvan de EU om uitstel kon worden gevraagd, zodat niet in 2005, maar pas in 2011 aan de fijnstofnorm en niet in 2010, maar pas in 2015 aan de NO₂-norm hoefde te worden voldaan. Zonder dat uitstel “*kunnen ruimtelijke planprocedures, zoals de herstructurering van het Stationsgebied (...) ernstige vertraging oplopen.*” Aldus de tekst van het ontwerp-ALU 2008 (p. 2), dat de veelzeggende titel draagt 'Lucht voor ambitie'.

De illustraties in het ontwerp-ALU 2008 suggereren een spectaculaire verbetering van de luchtkwaliteit tussen 2006 en 2015, een verbetering die mede zou plaatsvinden dankzij de “ambitieuze in uitvoering gebrachte” maatregelen van het ALU 2006 (p. 2).

Figuur 2.4: Luchtkwaliteit in 2006 (voor stikstofdioxide)



Figuur 2.10 Luchtkwaliteit met ALU2006 in 2015 (voor stikstofdioxide)



De boodschap die met het ontwerp-ALU 2008 werd gebracht, was dat deze spectaculaire verbetering van de luchtkwaliteit zou plaatsvinden ondanks de geplande Utrechtse IBM-plannen en dat er nog maar een geringe restopgave zijn zijn in 2015 waarvoor maar weinig extra maatregelen genomen zouden hoeven te worden bovenop de maatregelen van het ALU 2006.

⁴⁷ http://www.utrecht.nl/images/DSO/DSOmilieu/Luchtkwaliteit/2008-01_Lucht_voor_Ambitie_%28ontwerp-Actieplan2008%29.pdf

2015 autonoom en 2015 toekomst

In de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 wordt *2015 autonoom* (= zonder maatregelen) vergeleken met *2015 toekomst* (= met maatregelen), waarbij het verschil uitsluitend bestaat uit het effect van 14 kernmaatregelen (p. 9), dat wel in de berekening voor *2015 toekomst* zou zijn meegenomen, maar niet in die voor *2015 autonoom*.

Het doel van de vergelijking was het bepalen van de 'restopgave' in 2015. Uit het vaststellen van die restopgave moest dan blijken of en hoeveel maatregelen er nog genomen moesten worden bovenop het maatregelenpakket van het ALU 2006. Zowel voor 2010 als voor 2015 werden berekeningen gemaakt. Wij zullen onze bespreking beperken tot 2015 en tot de concentraties NO₂, in het bijzonder langs wegen in Utrecht-West.



Net als bij het ontwerp-ALU 2006 en het ALU 2006 ontbreken ook hier weer afzonderlijke berekeningen van het effect van de IBM-plannen. Of die IBM-plannen werkelijk zijn meegerekend in de situatie *2015 autonoom* (en of dat correct en volledig is gebeurd) valt net als bij de eerdere actieplannen, niet na te gaan. Bovendien is het niet duidelijk wat die projecten precies inhouden. In het NSL staat bijvoorbeeld bij 'Ontsluiting Utrecht-West' onder andere: 'diverse projecten', maar niet wat die 'diverse' projecten zijn. Ook ontbreken, net als bij het ALU 2006, berekeningen van het afzonderlijke en gezamenlijke effect van de 14 ALU-kernmaatregelen.

Alleen door de invoergegevens en de uitkomsten van de berekeningen (de concentraties in 2015) van *2015 autonoom* (= zonder maatregelen) en *2015 toekomst* (= met maatregelen) te vergelijken, kunnen we vaststellen of de 14 kernmaatregel (volgens de berekeningen!) effect hebben. Uit de vergelijking blijkt dat het effect van alle maatregelen samen zeer gering is en bij sommige wegvakken zelfs negatief (!) zou zijn.

4.2. Herberekening luchtkwaliteit 2006

Zoals voor het ALU 2006 een herberekening heeft plaatsgevonden van de concentraties in 2004 (zie

paragraaf 3.2), zo is dat bij het ontwerp-ALU 2008 gebeurd voor 2006. Voor 2006 was er al een berekening uitgevoerd voor de Jaarrapportage 2006.⁴⁸ Voor een aantal wegvakken wijken de berekende NO₂-concentraties in het geval van de Jaarrapportage 2006 flink af van die welke voor het ontwerp-ALU 2008 werden berekend. Zie onderstaande tabel. Opmerkelijk is dat de voor het ontwerp-ALU 2008 berekende concentraties soms hoger zijn en soms lager. Dat betekent dat de verschillen niet toegeschreven kunnen worden aan een verschil in de gebruikte emissiefactoren (de berekening voor de Jaarrapportage zou zijn uitgevoerd op basis van de emissies van CAR II versie 6.0, de berekening voor het ontwerp-ALU 2008 zou zijn uitgevoerd op basis van de emissies van CAR II versie 6.1.1.). Tussen haakjes zijn de intensiteiten aangegeven. In beide gevallen zou het gaan om intensiteiten in 2006!

	NO ₂ Jaarrapportage 2006	NO ₂ 2006 volgens ontwerp-ALU 2008
Kinglaan wegvak v1/tL	52 (35000)	56,3 (36800)
Weerdsingel wegvak 1/sL	52 (18000)	59 (20800)
Papendorpse brug wegvak f/rL	33 (2500)	38 (2200)
Leidseveer v1/sL/rL	41 (3000)	36,5 (1200)
Smakkelaarsveld v1/sL/rL	40 (1500)	36,7 (0)
Stationsplein v1/sL/rL	56 (1500)	50,5 (0)
Scheltemalaan/sL	43	40,1
Amsterdamsestraatweg v17A	45 (11500)	47,2 (13200)

Dat concentraties die voor een toekomstig jaar berekend zijn bij herberekening af kunnen afwijken van eerder uitgevoerde berekeningen ligt voor de hand. Voorgenomen plannen en maatregelen kunnen gewijzigd zijn en toekomstige omstandigheden kunnen door voortschrijdend inzicht anders ingeschat worden. Maar dat concentraties in een gepasseerd jaar er bij een herberekening anders uit komen te zien, roept de vraag hoe serieus die berekeningen genomen moeten worden. De feiten in het gepasseerde jaar (bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten) kunnen immers niet veranderd zijn. Dus of de berekening die voor Jaarrapportage over 2006 werd gemaakt is onbetrouwbaar of de herberekening. De Jaarrapportage 2006 werd 20 september 2007 vastgesteld, het ontwerp-Actieplan 2008 werd 5 februari 2008 vastgesteld.

⁴⁸ Bijlage 12: werkblad Jaarrapportage 2006

4.3. Meer IBM-plannen, minder verkeer!

Werden in het ALU 2006 alleen de IBM-plannen Stationsgebied, Leidsche Rijn met Leidsche Rijn Centrum en een deel van Ontsluiting Utrecht-West in de berekeningen meegenomen, in het ontwerp-ALU 2008 zouden alle IBM-plannen zijn meegenomen. Daar moeten we van uitgaan, omdat ze allemaal worden genoemd en in Bijlage 1 uitvoerig worden toegelicht, zonder dat (zoals in het ALU 2006) er werd gesteld dat bepaalde plannen niet meegerekend zouden zijn. Op p. 5 van het ontwerp-ALU 2008 treffen we de hieronder afgedrukte tabel aan, waarin alle IBM-plannen zijn opgenomen. De omschrijving van de 'IBM-projecten' is summier en onvolledig. De omschrijving in het NSL is uitgebreider.

Tabel 2.2: Overzicht IBM-projecten gemeente Utrecht

Naam project	Toevoeging netto aantal woningen	Toevoeging m ² b.v.o. kantoren netto	Toevoeging ha netto bedrijventerrein	Overig
Ontwikkeling Stationsgebied	1.000	205.000	-	OV-Terminal
Ontwikkeling Leidsche Rijn	30.000	390.000	36.7	
Ontwikkeling woningbouw Rijnenburg	5.000 – 8.000		100	180 hectare recreatie-terrein 130 hectare landschapspark
Ontwikkeling Merwedekanaalzone	2.160	6.500	1	3.000 m ² overige voorzieningen
Ontsluiting Utrecht-West	-	-	-	Infrastructurale projecten - 24-Oktoberplein - Majellaknoop - O. den Oudenlaan - NOUW-1 - NOUW-2
Opwaardering Noordelijke Ring Utrecht (NRU)	-	-	-	Opwaardering NRU to (stads)autoweg met 3 ongelijkvloerse kruisingen
Doorontwikkeling De Uithof	2.500	261.000 onderwijs en onderwijs-gebonden voorzieningen waaronder bedrijven	-	Aanleg transferium met 1.700 parkeerplaatsen
Ontwikkeling Randstadspoor	-	-	-	Aanleg van nieuwe stations
Aanleg nieuwe HOV-lijnen	-	-	-	Aanleg van een netwerk van vrijliggende busbanen
Herstructurering Kanaleneiland	1.400	40.000 ⁵	-	-

Je zou verwachten dat, nu dit keer alle IBM-plannen zouden zijn meegerekend, de intensiteit op wegen waar je de gevolgen van die plannen moet verwachten ook hoger zou zijn. Het tegendeel blijkt echter het geval: de intensiteiten in het ontwerp-ALU 2008 zijn voor de meeste wegen opvallend lager dan in het ALU 2006. Bij de opstelling van het ontwerp-ALU 2008 (december 2007 – januari 2008) werd met de economische crisis en de gevolgen daarvan voor de groei van het autoverkeer nog geen rekening gehouden. Dat kan dus niet de verklaring zijn voor het bijstellen van de prognose van verkeersintensiteiten in 2015.

In onderstaande tabel kan men de intensiteiten in 2015 die voor het ALU 2006 werden gebruikt, vergelijken met die welke voor het ontwerp-ALU 2008 werden gebruikt. Let op: de cryptische wegvakcodering die in de werkbladen wordt gebruikt, heeft soms betrekking op een heel wegvak, maar vaak op maar één rijrichting en soms zelfs op één rijstrook in één rijrichting.

Vergelijking intensiteiten '2015 autonoom' ALU 2006 en ontwerp-ALU 2008

	intensiteit alu 2006-2010 zonder maatregelen	intensiteit ontwerp alu 2008 zonder maatregelen	afname intensiteit in procenten
amsterdamsestraatweg v17b	17474	15300	12,44%
kinglaan v4/sL	80842	59400	26,52%
weg der vn v1/sL/rR	23263	20300	12,74%
gr van roggenweg v1/sL/rR	26000	17900	31,15%
westplein v1/sR/rR	28947	18400	36,44%
daalsetunnel v1/sR/rR	28632	21400	25,26%
weerdsingel v1/sL	36316	24100	33,64%
oudenoord v2B sR/rR	10211	8500	16,76%
draaiweg /sL	16526	13600	17,71%
k. de jongweg v10/sL/rL	18842	15300	18,80%
kaatstraat	17263	8700	49,60%
pijperlaan v1/sR	33263	24900	25,14%
haydnlaan v1/sR/rR	15053	12100	19,62%
lessinglaan v3/sL/rL	17263	12300	28,75%
th a kempisweg sR/rL	13579	10200	24,88%
cartesiusweg v1/sR/rR	19474	14400	26,06%
josephlaan 3A	34105	23300	31,68%
marnixlaan v1/3A	36842	24700	32,96%
brailledreef v6/sL/rL	12000	9900	17,50%
papendorpse brug t/rR	4737	3800	19,78%
wilhelminalaan nd sL/rR	10526	7000	33,50%
balijelaan v1/sL	21368	13100	38,69%
vondellaan v2/sL/rL	12000	6600	45,00%
brijlantlaan v3/sL	16105	9800	39,15%
albatrosstraat v2/sL	25684	14200	44,71%
rubenslaan v4/sL/rL	11579	9900	14,50%
stadionweg v1/sL/rR	16632	6900	58,51%
bleekstraat v1/sL	6947	10400	-49,70%
catharijnebaan v2/sL	28316	31000	-9,48%
catharijnesingel v5/sR	18316	24600	-34,31%
koningsweg v1/sL	11579	8000	30,91%
t goyalaan v3/sL/rL	16632	12300	26,05%
beneluxlaan v2/sL/rL	17263	9700	43,81%
europalaan v4/sR	25474	15600	38,76%
europalaan zuid v1/sL/rR	29474	17200	41,64%
overste den oudenlaan v2/sL	23263	15900	31,65%
van zijstweg v1/sL	13474	17800	-32,11%
croeselaan v4/sR/rR	12105	7600	37,22%
marxdreef v1/sR/rR	40211	24200	39,82%
schweitzerdreef v1/sR/rR	48526	31000	36,12%
vleutenseweg v1/sL/rR	9684	5100	47,34%
letschertweg v2	34421	24500	28,82%
nobelstraat sL/rL	7158	4700	34,34%
blaukapelseweg v4/sL	15895	10200	35,83%
waterlinieweg v2/sR/rR	16421	12900	21,44%
waterlinieweg v16/sL	66316	50800	23,40%
franciscusdreef v10 sR/rR	15684	12200	22,21%
zuilensering v1/L/rR	47579	24300	48,93%
eykmanlaan v2/sL	18947	9000	52,50%
einsteindreef v1/sL/rR	18316	13100	28,48%

Op enkele wegvakken (Bleekstraat, Catharijnebaan, Catharijnesingel en Van Zijstweg) is in het ontwerp-ALU 2008 sprake van een toename van de intensiteit in vergelijking met het ALU 2006.⁴⁹ Dat zijn uitzonderingen. Vrijwel alle wegen laten een afname zien. Let vooral op de verlaging van de intensiteit in het ontwerp-ALU 2008 op de Kinglaan (26,52%), Westplein (36,44%), Weerdsingel (33,64%), Josephlaan (31,68%), Balijelaan (38,69%), Albatrosstraat (44,71%), Europalaan-zuid (41,64%), Stadionweg (58,51%). Beneluxlaan (43,81%), , Vleutenseweg (47,34%), Zuilense Ring (48,93%), Eykmanlaan (52,50%).

Een aanzienlijk afname dus van de intensiteit, terwijl in het ALU 2006 slechts drie en in het ontwerp-ALU 2008 alle IBM-plannen zouden zijn meegenomen. Met andere woorden: hoe meer IBM-plannen, hoe geringer de ingevoerde intensiteit!

4.4. Maatregelen nauwelijks effectief

Volgens de tekst van het ontwerp-ALU 2008 (p. 4) zou er voor het ontwerp-ALU 2008 een nieuwe effectberekening van de ALU-maatregelen hebben plaatsgevonden (van de maatregelen die eerder in het ALU 2006 werden gepresenteerd). Het zou gaan om 14 kernmaatregelen (p. 9). Bijlage 2 van het ontwerp-ALU 2008 zou de stand van zaken van die maatregelen aangeven, maar die bijlage geeft iets anders aan. Welke de 14 kernmaatregelen zijn, wordt daardoor uit het ontwerp-ALU 2008 niet duidelijk. Je moet het ALU 2006 erop naslaan om te weten om welke maatregelen het gaat.

Maatregelen ALU 2006	
I.1:	Instellen milieuzone vrachtverkeer
I.2:	Aanscherpen parkeerbeleid
I.3:	Verbeteren inzet transferia
I.4:	Aanleggen nieuwe HOV-routes
I.5:	Selectief verbeteren doorstroming Utrecht
I.6:	Stimuleren fietsgebruik
I.7:	Verschonen eigen wagenpark
I.8:	Verlenging en afzuiging tunnel Westplein
I.9:	Infrastructurele maatregelen centrumgebied
I.10:	Optimaliseren goederenvervoer
I.11:	Randstadspoor
I.12:	Invoeren schonere bussen
I.13:	Verplaatsen touringcarterminal
I.14:	Intensiveren mobiliteitsmanagement
I.15:	Communiceren over luchtkwaliteit

⁴⁹ Deze toename is het effect van de 'infrastructurele maatregelen centrumgebied' (nr. 1.9 in de tabel maatregelen ALU 2006). Maatregel 1.9 staat ten onrechte in het lijstje ALU-maatregelen, want hij is bedoeld om de autobereikbaarheid te bevorderen. De hogere intensiteiten leiden uiteraard tot hogere concentraties.

Het ALU 2006 vermeldde dat slechts het effect van 7 van de 15 maatregelen was doorgerekend (p. 55). In bovenstaande tabel zijn die geel gemarkeerd. Deze beperking geeft het ontwerp-ALU 2008 niet aan. Er moet dus van worden uitgegaan dat de vernieuwde effectberekening betrekking heeft niet op 7, maar op alle 14 maatregelen.

Wie de NO₂-concentraties van *2015 autonoom* en *2015 toekomst* vergelijkt, valt van de ene verbaazing in de andere. De verschillen zijn namelijk gering, soms is er helemaal geen verschil. Ook zijn er wegvakken waar de concentraties anders zijn, terwijl de invoergegevens gelijk zijn. Er zijn zelfs wegvakken waar in de situatie *2015 toekomst* de NO₂-concentratie toeneemt, hoewel de ingevoerde intensiteit lager is. In beide gevallen zou overigens gerekend zijn met CAR II 6.1.1.⁵⁰

Verschil concentratie NO₂ zonder maatregel (2015 autonoom) en met maatregel (2015 toekomst)

Kd Jongweg v10/sL/rL	NO ₂	intensiteit	bus	frzwaar	fmzwaar	snelhtype	stagnf.	wegtype	afstand	bomen
2015 zonder maatr.	29,6	15300	0	0,005	0,015	b	0	2	14	1,25
2015 met maatr.	29,6	15300	0	0,005	0,015	b	0	2	14	1,25

Westplein v1/sL/rR	NO ₂	intensiteit	bus	frzwaar	fmzwaar	snelhtype	stagnf.	wegtype	afstand	bomen
2015 zonder maatr.	33,2	19300	0	0,010	0,025	c	0,80	2	17	1,25
2015 met maatr.	32,8	19300	0	0,010	0,025	c	0,80	2	17	1,25

Kinglaan v4/sL	NO ₂	intensiteit	bus	frzwaar	fmzwaar	snelhtype	stagnf.	wegtype	afstand	bomen
2015 zonder maatr.	35,6	59400	1050	0,010	0,015	b	0,20	2	17	1
2015 met maatr.	39,3	57800	1050	0,010	0,015	b	0,20	2	17	1

In de navolgende tabel hebben we voor een aantal wegvakken in Utrecht-West het verschil in NO₂-concentratie aangegeven tussen *2015 autonoom* en *2015 toekomst* (dus 2015 zonder en met maatregelen) in het ALU 2006 en in het ontwerp-ALU 2008. Eerst hebben we de wegvakken gekozen die in het ALU 2006 een significant effect lieten zien (3 microgram/m³ NO₂ of meer). Vervolgens zijn we voor diezelfde wegvakken nagegaan wat het effect is volgens de berekeningen die voor het ontwerp-ALU 2008 zijn uitgevoerd.

Uit deze vergelijking zou je de opmerkelijke conclusie moeten trekken: hoe meer luchtkwaliteitsmaatregelen, des te geringer het effect van het maatregelenpakket!

⁵⁰ Vanaf CAR II versie 6.0 werd overigens ook de 'stagnatiefactor' ingevoerd, om minieme verschillen te kunnen aangeven tussen de snelheidstypen D, C en B. Opmerkelijk is dat ook deze minieme verschillen in de Utrechtse praktijk met de natte vinger (zonder enige waarneming) plegen te worden vastgesteld.

Immers, in het ALU 2006 werd het gezamenlijke effect van 7 en in het ontwerp-ALU 2008 het gezamenlijke effect van alle 14 ALU-maatregelen berekend. Bij de Kinglaan, Haydnlaan en Lessinglaan zou zelfs sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit (hogere concentraties), als in plaats van 7 alle 14 maatregelen uitgevoerd zouden worden. Van een verslechtering in de situatie *2015 toekomst* (ten opzichte van *2015 autonoom*) zou overigens ook sprake zijn op de Amsterdamsestraatweg in het stadsdeel Zuilen (wegvak 1 t/m 9), de Papendorpse brug en de Churchilllaan.

Effect maatregelen ALU 2006 vergeleken met effect maatregelen ontwerp-ALU 2008

	Effect maatregelen ALU 2006- 2012 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂	Effect maatregelen ontwerp- ALU 2008 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂
Beneluxlaan v16/sL/rL	40.0 → 34.0	31.0 → 30.4
Haydnlaan v3/sR/rR	41.0 → 38.0	33.2 → 34.2
Lessinglaan v1/sL/rL	42.0 → 39.0	37.0 → 38.0
Cartesiusweg v4/sL/rL	37.0 → 34.0	33.2 → 32.9
Josephlaan 3A	37.0 → 34.0	33.2 → 33.0
Mamixlaan v1/3A	37.0 → 34.0	33.2 → 33.0
Amsterdamsestraatweg v17B	39.0 → 36.0	33.8 → 32.8
Vleutenseweg v5/sL/rL	39.0 → 35.0	29.5 → 28.5
Kinglaan v4/fR	46.0 → 42.0	35.0 → 39.3
Kinglaan v5/sR	47.0 → 43.0	39.2 → 42.8
Weg der VN v5/sR/rL	42.0 → 38.0	31.9 → 30.4
Gr van Roggenweg v5/sL/rL	40.0 → 33.0	34.7 → 32.2
Gr van Roggenweg v5/sR/rR	47.0 → 37.0	39.0 → 36.0
Westplein v1/sL/rL	46.0 → 41.0	33.2 → 32.8
Daalsetunnel v1/sL/rL	39.0 → 36.0	34.6 → 34.1
Weerdsingel v1/sL	45.0 → 42.0	45.1 → 44.4
Croeselaan v1/sR/rR	34.0 → 31.0	26.7 → 26.2
Croeselaan v2/sR/rR	33.0 → 30.0	26.8 → 26.3
Europalaan v1/sL	44.0 → 39.0	29.3 → 28.3
Leidseveer v2/sL/rL	40.0 → 33.0	29.9 → 26.8

In onderstaande tabel hebben we de NO₂-concentraties vergeleken in de situaties *zonder* en *met maatregelen (autonoom – toekomst)* volgens de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008, maar dan voor wegen zonder bussen. De bedoeling daarvan is te laten zien wat het effect van het totale maatregelenpakket (14 maatregelen) zonder de maatregel *schone bussen*. Zonder de maatregel *schone bussen* blijkt het pakket van 14 maatregelen geen of nauwelijks effect te hebben.

NO2 concentraties 2015 zonder ALU en met ALU		
Volgens ontwerp-ALU 2008		
wegvakken zonder businvoer	zonder	met
	maatregelen	maatregelen
westplein v1/sL/rL	33,2	32,8
daalsestunnel v2/sL/rL	32,4	32,0
weerdsingel v1/sL	45,1	44,4
kdejongweg v7/sL/rL	29,6	29,5
bleekstraat v1/sL	27,5	27,3
ostadelaan Z/sR	33	33
abstederdijk /sL	30,6	30,3
koningsweg/v6	28,2	28,2
croeselaan v6/sL/rL	25	24,5
marxdreef v1/sR/rR	33,2	33,2
schweitzerdreef v1/sR/rR	40,6	40,5
moldaudreef	28,3	28,3
Vleutenseweg west v6/sL/rL	40,7	40,7
Verlengde Vleutenseweg v8/sL	28,3	28,2
Nouw 1 v1/sr/rL	39,4	39,4
Nouw2 v1/sL/rL	38,3	38,3
Universiteitsweg v1	32,2	32,2
Papendorpseweg v9/sL/rL	32	32
Malisingel v1/sR	31,5	31,2
Weg tot de Wetenschap v1/sL	29,4	29,4
Franciscusdreef v4/sL/rL	25,2	25,2
Ahornstraat v1/sL	28,1	28,1
Einsteindreef v6/sL/rL	31,2	31,1

Dat het ALU-maatregelenpakket voldoende compensatie zou kunnen bieden voor de negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit van de IBM-plannen die door Utrecht voor het NSL zijn aangemeld, is zeer de vraag. Vergelijking van de werkbladen *2015 zonder maatregelen* en *2015 met maatregelen* laat duidelijk zien dat het effect van ALU-maatregelenpakket marginaal is (soms zelfs negatief). Of dat marginale effect genoeg is om de restopgave voor 2015 op te lossen hangt af van de omvang van die restopgave.

De restopgave bestaat uit overschrijdingen in 2015 in de situatie zonder maatregelen (*2015 autonoom*). In *2015 autonoom* zou de verslechtering zijn ingecalculeerd van alle IBM-plannen. Of dat zo is en of die verslechtering realistisch is ingecalculeerd is de vraag, want het ontwerp-ALU 2008 bevat (net als het ALU 2006 en het ontwerp-ALU 2006) geen berekeningen van het effect van de IBM-plannen en wat die IBM-plannen precies inhouden is niet duidelijk. Het IBM-plan Ontsluiting Utrecht- West omvat volgens het NSL bijvoorbeeld onder andere 'diverse projecten'. Ga je goed zoeken in de informatie over het NSL, dan bestaan de 'diverse projecten' uit de reconstructie van de Overste den Oudenlaan, de Van Zijstweg en het 5 Meiplein. Staat allemaal niet in het ontwerp ALU 2008 en onduidelijk is of/hoe die 'diverse projecten' in de berekeningen zijn meegenomen.

Het enige wat we uit de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 kunnen opmaken (door die te vergelijken met die van het ALU 2006) is dat de intensiteiten op vrijwel alle wegen in de situatie *2015 autonoom* (waar dus de IBM-plannen in zouden zijn meegenomen) in het ontwerp-ALU 2008

substantieel zijn verlaagd ten opzichte van het ALU 2006, terwijl in het ontwerp-ALU 2008 alle IBM-plannen zouden zijn meegenomen en in het ALU 2006 maar drie (van de acht). En dat maakt dat het uitgesloten moet worden geacht dat de verslechtering door de IBM-plannen (projecten) op een realistische manier in de berekeningen zijn meegenomen. Veelzeggend is ook het feit dat de gemeente beweert niet over '*afzonderlijke berekeningen van de effecten van projecten en maatregelen*' te beschikken.⁵¹

4.5. Restopgave omlaag gerekend

Wat de gemeente in feite gedaan heeft, is niet het effect van de IBM-plannen en van de ALU-maatregelen berekenen, maar in een paar grote stappen (ontwerp-ALU 2006, ALU 2006, ontwerp-ALU 2008) de concentraties voor 2015 fors omlaag rekenen (zie onderstaande tabel), zodat op grond van 'deskundig' uitgevoerde berekeningen beweerd kon worden dat in 2015 nog maar een geringe restopgave op zou moeten worden gelost waarvoor de ALU maatregelen dan voldoende zouden zijn.

NO₂-concentraties 2015 in ontwerp-ALU 2006, ALU 2006 en ontwerp-ALU 2008

	Autonoom 2015 ontwerp alu 2006-2010	Toekomst 2015 ontwerp alu 2006-2010	Autonoom ALU 2006-2012	ALU 2006-2012 met maatr. no2	ALU 2006-2012 met maatr. pm10	ontwerp ALU 2008 zonder maatregelen	ontwerp ALU 2008 met maatregelen
Kinglaan v1/fL	52	48	46	42	40	41,9	40,8
Beneluxlaan v16/sL/rL	40	37	40	34	34	31	30,4
Haydnlaan v1/sR/rR	36	35	35	33	33	30,9	31,3
Th a Kempisweg sR/rL	39	37	34	32	32	35,4	35,4
Marnixlaan v3/sR/rR	37	36	34	33	32	29,7	29,5
Cartesiusweg v1/sL/rL	39	38	36	34	34	34	33,5
Adamsestweg v17A	42	42	39	36	36	35,2	34,1
Verl Vleutweg (brug) v5/sR	45	44	44	40	39	40,4	24,8 ?
Vleutenseweg v2/sL/rL	39	38	35	32	32	27,8	27,1
Vleutenseweg v7/sR/rR (vlakbij westplein)	39	38	38	33	32	30,1	29,2
Weg der VN v4/sL/rL (Odo-kruising)	42	41	38	35	34	35,7	33,9
GrvRoggenweg v1/sR/rR	44	42	40	35	35	32,8	30,8
Westplein v1/sR/rR	50	49	46	41	40	37,3	36,7
Daalsetunnel v2/sR/rR	44	44	42	40	39	36,3	35,8
Weerdsingel v1/sL	47	47	45	42	41	45,1	44,4
Catharijnes v4/sR	43	43	42	40	39	37,1	36,4
Croeselaan v5/sR/rR	39	38	36	35	34	33,4	32,3
Croeselaan v10/sR/rR	34	34	33	32	31	26,1	25
Overste den Oudl v2/sR	41	41	39	36	35	30,5	28,2
Van Zijstweg v2/sL	45	46	42	40	39	34,4	31,7
Europalaan v2/sL	44	43	41	37	35	29,3	28,3
Europalaan Zuid v1/sL/rL	44	43	40	38	37	35,4	34,2

Toelichting bij de tabel.

De gemeente voerde bij het ALU 2006 twee berekeningen uit voor de situatie mét maatregelen. De uitkomsten staan weergegeven in de kolom '*ALU 2006-2012 met maatr. NO₂*' en kolom '*ALU 2006-2012 met maatr. pm10*'. Uit de tekst blijkt niet welke maatregelen bedoeld waren om de concentratie NO₂ terug te dringen en welke maatregelen bedoeld waren om de concentratie PM10 terug te dringen.

⁵¹ Bijlage 13: Besluit op bezwaar 7 oktober 2011, Wob-besluit 14 maart 2012, Besluit op bezwaar 18 juli 2012

4.6. Samenvatting en conclusies

1. ook bij het ontwerp-ALU 2008 ontbreekt een berekening van de verslechtering van de luchtkwaliteit door de in-betekenende-mate (IBM) plannen.
2. de omschrijving van de IBM-plannen is summier en onvolledig en wijkt af van de omschrijving in het NSL. Ook uit het NSL valt niet exact vast te stellen wat de inhoud van die IBM-plannen is. Immers de omschrijving 'diverse projecten' (Ontsluiting Utrecht-West) geeft weinig houvast.
3. in de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 zouden (anders dan in het ALU 2006) alle IBM-plannen meegenomen zijn. Onbegrijpelijk is dat dat gepaard gaat met een aanzienlijke afname van de intensiteit in *2015 autonoom* vergeleken met het ALU 2006.
4. voor het ontwerp-ALU 2008 heeft een herberekening plaatsgevonden van de luchtkwaliteit in 2006. Voor 2006 was al een berekening uitgevoerd voor de Jaarrapportage 2006. Zowel wat betreft de ingevoerde intensiteiten als de berekende concentraties zijn er vreemd genoeg voor een aantal wegen flinke verschillen.
5. uit een vergelijking van *2015 autonoom* (zonder maatregelen) en *2015 toekomst* (met maatregelen) blijkt dat het effect van de maatregelen gering is, veel minder dan ze volgens het ALU 2006 zouden zijn. En dat terwijl in het ontwerp-ALU 2008 alle 14 kernmaatregelen zouden zijn meegenomen in de berekening, terwijl bij ALU 2006 maar 7 maatregelen werden meegenomen.
6. bij een aantal wegvakken blijkt het effect van de maatregelen (volgens de berekeningen) zelfs negatief te zijn.
7. bij enkele wegvakken is de concentratie in *2015 toekomst* hoger dan in *2015 autonoom*, terwijl je op grond van invoer (intensiteiten) moet aannemen dat ze lager zouden moeten uitkomen dan in *2015 autonoom*.
8. doordat de ingevoerde intensiteiten substantieel zijn verlaagd vergeleken met de intensiteiten waarmee in ALU 2006 is gerekend (terwijl anders dan in het ALU 2006 alle IBM-plannen zouden zijn ingecalculleerd), het effect van de IBM-plannen niet afzonderlijk is berekend en de inhoud van de IBM-plannen niet nauwkeurig blijkt te zijn vastgesteld, moet het uitgesloten worden geacht dat IBM-plannen op een realistische manier in de berekeningen zijn meegenomen.
9. Dat het effect van de ALU-maatregelen voldoende zou zijn om de restopgave in 2015 op te lossen vindt geen steun in de berekeningen, ook al omdat het berekende effect van de maatregelen gering en soms zelfs negatief is. Wat de gemeente in feite gedaan heeft is de restopgave in 2015 omlaag rekenen, zodat de maatregelen voldoende zouden lijken en de IBM-plannen niet gematigd hoefden te worden om redenen van luchtkwaliteit. Lucht voor ambitie!

5. Onheilspellende vooruitzichten

5.1. Inleiding

Volgens de NSL-Monitoringsrapportage 2013 zal de NO₂-norm in Utrecht op 1 januari 2015 (na afloop van de uitsteltermijn) waarschijnlijk niet worden gehaald. Overschrijdingen zouden te verwachten zijn op de Schweitzerdreef, Amsterdamsestraatweg, Catharijnesingel, Einsteindreef, K. de Jongweg, Marxdreef, Vredenburg en Waterlinieweg.⁵² De gemeente bracht inmiddels een eigen monitoringsrapportage 2013 uit, waaruit voor 2015 nog maar twee overschrijdingslocaties naar voren komen: de Graadt van Roggenweg en de Catharijnesingel (p. 23). Als we ervan uitgaan dat de berekeningen die voor de gemeentelijke Monitoringsrapportages 2013 zijn uitgevoerd deugdelijk zijn, dan geven die om de navolgende redenen bepaald geen aanleiding om gerust te zijn.

In de eerste plaats niet omdat, zoals de gemeente in de Monitoringsrapportage schrijft, de meeste IBM-plannen⁵³ vertraging hebben opgelopen. Voor *“slechts één van de acht IBM-projecten geldt dat de uitvoering overeenkomt met de fasering van het project zoals opgenomen in het NSL. Het gaat om het project Doorontwikkeling De Uithof.”* Aldus de gemeente (p. 55). De gemeente voert die vertraging aan om aannemelijk te maken dat op 1 januari 2015 vrijwel overal aan de NO₂-norm zal worden voldaan, maar trekt niet de voor hand liggende conclusie dat de effecten van de IBM-plannen zich pas volledig zullen doen gelden na 1 januari 2015 en dat de overschrijding dus daarna zal optreden. De gemeente noemt als vertraagde plannen: Ontwikkeling Stationsgebied, Ontwikkeling Leidsche Rijn, Herstructurering Kanaleneiland en Ontwikkeling Merwedekanaalzone. Niet de minst omvangrijke plannen en allemaal in de omgeving van het Stationsgebied.

Een tweede reden voor bezorgdheid is het feit (maar ook daar schenkt de gemeente geen aandacht aan) dat de NO₂-normen in 2015 waarschijnlijk niet of net niet zullen worden gehaald terwijl de oorzaak daarvan kennelijk niet wordt gevormd door de IBM-plannen. Vier hebben er immers vertraging ondervonden en twee zijn helemaal niet in uitvoering genomen (Opwaardering Noordelijke Randweg en Project Rijnenburg). De NSL-maatregelen om de luchtverontreiniging terug te dringen, zijn dus kennelijk weinig effectief.

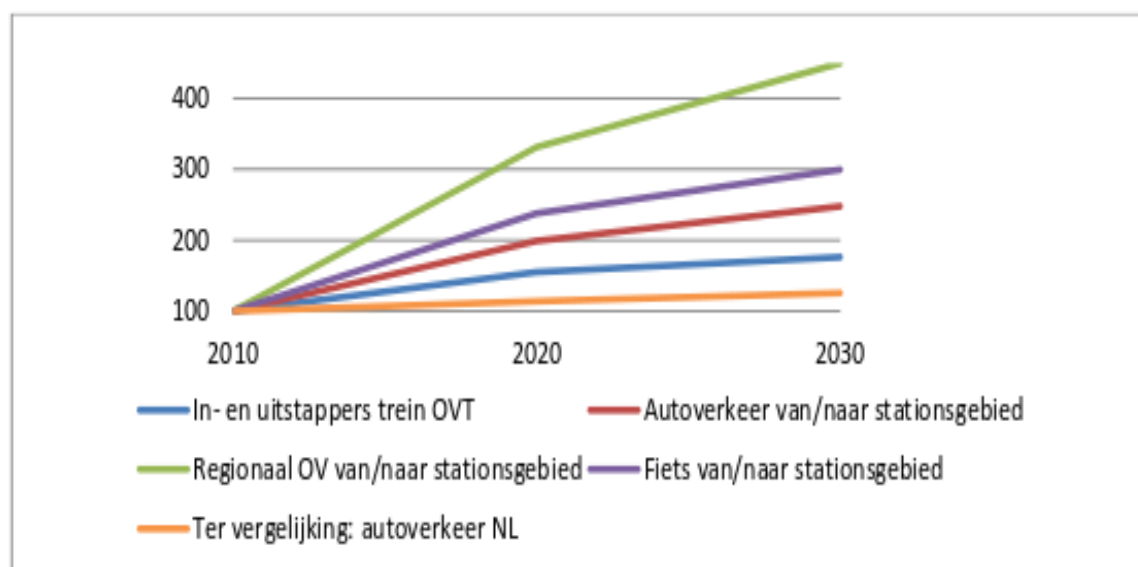
⁵² Zie de gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013, p. 5.

⁵³ *IBM-plannen* staat voor plannen die geacht worden de luchtkwaliteit in betekende mate te verslechteren. Als deze plannen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn opgenomen, wordt de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van die plannen geacht voldoende door NSL-maatregelen te worden gecompenseerd, hoeven ze niet afzonderlijk te worden getoetst aan de regelgeving voor luchtkwaliteit en kan er geen beroep tegen worden ingesteld op grond van luchtkwaliteit.

Een derde reden voor bezorgdheid is het feit dat we er niet van uit kunnen gaan dat de berekeningen die de gemeente voor de Monitoringsrapportage 2013 heeft uitgevoerd deugdelijk zijn. Ook deze berekeningen roepen, zoals we zullen laten zien en net als de berekeningen die voor het ontwerp-ALU 2008⁵⁴ en de eerdere actieplannen werden uitgevoerd, grote twijfel op wat betreft de gebruikte invoergegevens (met name de gebruikte verkeersintensiteiten). Kortom: drie redenen om in twijfel te trekken dat Utrecht ook ná 1 januari 2015 aan de NO₂-norm zal voldoen. In dit afsluitende hoofdstuk zullen we elk van die redenen toelichten om daarna tot de conclusie te komen dat het inmiddels verlengde NSL niet de garantie biedt dat aan de NO₂-normen zal worden voldaan.

5.2. Extreme groei autoverkeer

In 2012 werd het MIRT-rapport 'Regio in beweging' (2012)⁵⁵ gepubliceerd, een coproductie van de gemeente, de provincie, het rijk en de regio. Volgens dat rapport is er sprake van een 'extreme' ontwikkeling van het autoverkeer op de wegen van en naar het Stationsgebied. *“De verwachte ontwikkeling van de automobiliteit in heel Nederland valt erbij in het niet. Ook als de daadwerkelijke ontwikkelingen minder fors blijken te zijn dan in deze prognoses is er nog sprake van een extreme ontwikkeling en dat in een gebied dat nu al overbelast is.”* De prognose is een verdubbeling van het autoverkeer van en naar het Stationsgebied tussen 2010 en 2020. En daar houdt het na 2020 niet mee op, zoals blijkt uit de grafiek in het rapport (p.18), die hieronder wordt weergegeven.



Figuur 14: Reizigersprognoses van en naar het stationsgebied (2010=100)

54 Het ontwerp-ALU 2008 vormde de input voor het NSL, versie juli 2008.

55 https://www.regioutrecht.nl/Bestuur_en_Organisatie/downloads/bestuur-en-organsatie/algemeen-bestuur/ab-12-december-2012/5-2012-06977-MIRT-onderzoek.pdf

Volgens het rapport wordt deze extreme ontwikkeling veroorzaakt door de herontwikkeling van de Stationsgebied. “*Er komen ruim 2000 woningen, circa 200.000 m² kantooroppervlak en 40.000 m² winkeloppervlak bij en verder horeca, cultuur en amusementsvoorzieningen.*” Het gaat hier dus om het IBM-project 'Ontwikkeling Stationsgebied'. Met de vierkante meters die er voor kantoren, wonen, winkels, horeca, cultuur e.d. bij komen, correspondeert volgens de in het Structuurplan Stationsgebied (p. 37) genoemde normen een extra parkeerbehoefte van 6.500 parkeerplaatsen. Om het extra autoverkeer van en naar het Stationsgebied te kunnen verwerken, werd het *Aanvullend Investeringsprogramma Autobereikbaarheid Stationsgebied Utrecht* vastgesteld, dat voorzag in infrastructuurle maatregelen om de autobereikbaarheid te verbeteren.

In het rapport is geen rekening gehouden met de huidige crisis, waardoor de mobiliteitsgroei momenteel achterblijft. Evenmin is rekening gehouden met de effecten van maatregelen van de gemeente Utrecht om het autoverkeer in de binnenstad terug te dringen (p. 18). Desalniettemin, zo staat er in het rapport, is er sprake van een extreme groei van het autoverkeer. Volgens 'Regio in beweging' (dat mede door de gemeente Utrecht werd opgesteld!) heeft het IBM-plan Ontwikkeling Stationsgebied dus een extreme groei van het autoverkeer tot gevolg op de wegen van en naar het Stationsgebied. Dat de recessie tot vertraging heeft geleid, betekent slechts dat die extreme groei zich pas na 2015 zal voordoen. Dat de gemeente maatregelen zou kunnen nemen om het autoverkeer in de binnenstad terug te dringen, is juist, maar doet er niet aan af dat de Ontwikkeling van het Stationsgebied een extreme groei van het autoverkeer tot gevolg heeft en dat er dus ingrijpende maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat die gevolgen minder extreem zullen zijn. Volgens de gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013 (p. 60) zou in het NSL in verband met de Ontwikkeling Stationsgebied een verkeersaantrekkende werking van ca. **18.000** motorvoertuigen per etmaal zijn verdisconteerd. Of dat extreem genoemd mag worden en of het niet, gelet op het aantal nieuwe parkeerplaatsen (6500) om 38.000 moet gaan, daar valt over te twisten.

Volgens de gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013 (Bijlage 5) is het project Herstructureren Kanaleneiland in het NSL geboekt voor **16.000** motorvoertuigen per etmaal (p. 54). Het NSL zou (gerekend vanaf 2006) voor wat betreft het project Ontwikkeling Leidsche Rijn uitgaan van **12.500** extra motorvoertuigen per etmaal op wegen tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad en voor wat betreft het project Ontwikkeling Merwedekanaalzone van een verkeerstoename van **16.000** motorvoertuigen per etmaal, maar dat zou dan samen met het project Kanaleneiland zijn. Vreemd, want

het project Kanaleneiland staat in het NSL geboekt voor de volle 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Hoe hard deze extra intensiteiten zijn, valt niet te beoordelen, want de gemeente beweert niet over documenten te beschikken waaruit de berekening van de intensiteiten in verband met de IBM-plannen blijkt.⁵⁶ Ook bij de werkbladen waar berekeningen op staan voor het ontwerp-ALU 2006, het ALU 2006 en het ontwerp-ALU 2008 ontbreken berekeningen waaruit het effect (de intensiteit per wegvak) van de IBM-plannen blijkt.

Voor onze beschouwing is het voldoende vast te stellen dat wegen die van en naar het Stationsgebied leiden en westelijk van het Station liggen (Graadt van Roggenweg, Weg der Verenigde Naties, M.L. Kinglaan, Beneluxlaan, Europalaan, Overste den Oudenlaan, Van Zijstweg, Tellegenlaan, Westplein, Vleutenseweg, Wilhelminalaan, Churchilllaan) niet alleen extra belast worden door de 'extreme' (*Regio in beweging*) ontwikkeling van het autoverkeer als gevolg van de Ontwikkeling Stationsgebied, maar daar bovenop bovendien belast worden met de extra intensiteit als gevolg van de plannen Herstructurering Kanaleneiland, Ontwikkeling Leidsche Rijn en Ontwikkeling Merwedekanaalzone. In verband met de vertraging van de realisering van de IBM-plannen (recessie) zullen die extreme extra intensiteiten (en de luchtverontreiniging die daarmee samenhangt) zich pas na 1 januari 2015 volledig manifesteren.

Geen extreme ontwikkeling volgens het ALU

Raadselachtig is nu, dat in de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 van een extreme ontwikkeling van het autoverkeer op wegen van en naar het Stationsgebied weinig valt terug te vinden.⁵⁷ In onderstaande tabel zijn de intensiteiten vergeleken op een aantal wegen die voor de bereikbaarheid van het Stationsgebied van belang zijn. Vergeleken zijn de intensiteiten van het ontwerp-ALU 2008 (voor het jaar 2015) en de intensiteiten uit 2002 (Jaarrapportage 2003).⁵⁸

56 Bijlage 13 Besluit op bezwaar 7 oktober 2011, Wob-besluit 14 maart 2012 inzake Saneringstool, NSL-Monitor, NSL en Beslissing op bezwaarschrift 18 juli 2012. Er zouden geen documenten zijn van berekeningen die hebben plaatsgevonden bij de verwerking van effecten (van maatregelen en projecten die in het NSL wat de gemeente betreft zijn en worden vermeld) in de voor de NSL-monitor door de gemeente aangeleverde verkeersgegevens (zoals intensiteiten, voertuigverdeling, snelheidstypering en stagnatiefactoren).

57 Zoals uit de tabel op p. 60 blijkt, waren de intensiteiten voor 2015 *zonder maatregelen* in het ALU 2006 substantieel hoger dan in het ontwerp-ALU 2008. Volgens de berekeningen van het ALU 2006 zou zelfs in 2020 niet overall in de stad aan de NO₂-norm worden voldaan (luchtkwaliteitskaart 10 bijlage 5: 2020 met plannen en maatregelen). Daarop besloot de gemeente de intensiteiten voor 2015 die bij de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 werden gebruikt substantieel te verlagen.

58 Bijlage 14 Werkblad Jaarrapportage 2003

Vergelijking intensiteit 2002 en ontwerp ALU 2008 (zonder maatregelen)

	Verkeersintensiteiten 2002 vlgns jaarrapportage 2003	Intensiteit 2015 ontwerp alu 2008 zonder maatregelen
amsterdamsestraatweg v17b	13000	15300
gr van roggenweg v1/sL/rR	16500	17900
westplein v1/sR/rR	16500	18400
daalsetunnel v1/sR/rR	16500	21400
croeselaan v13/sR/rR	5000	2600
weerdsingel v1/sL	23000	24100
oudenoord v2B sR/rR	10000	8500
draaiweg /sL	12000	13600
k. de jongweg v10/sL/rL	17000	15300
kaatstraat	9000	8700
vondellaan v2/sL/rL	8000	6600
albatrosstraat v2/sL	15000	14200
rubenslaan v4/sL/rL	10500	9900
stadionweg v1/sL/rR	13000	6900
bleekstraat v1/sL	11000	10400
catharijnesingel v5/sR	13500	24600
t goyiaan v3/sL/rL	13000	12300
beneluxlaan v2/sL/rL	10000	9700
europalaan v4/sR	24000	15600
europalaan zuid v1/sL/rR	15500	17200
overste den oudenlaan v2/sL	20000	15900
van zijstweg v1/sL	10000	17800
vleutenseweg v1/sL/rR	7000	5100
blauwkapelseweg v4/sL	9000	10200
eykmanlaan v2/sL	9000	9000

Van een forse toename ten opzichte van 2002 is alleen sprake op de Catharijnesingel (wegvak v5/sR) en in mindere mate op het wegvak Daalsetunnel. Voor de meeste wegen geldt dat de intensiteit in 2002 hoger was dan voor 2015 werd berekend. Let wel: in de voor het ontwerp ALU 2008 berekende intensiteiten voor 2015 zou het effect van de IBM-plannen zijn verdisconteerd. Op de Overste den Oudenlaan, Europalaan, Croeselaan, Bleekstraat, Albatrosstraat, t'Goylaan, Rubenslaan, Stadionweg, Vleutenseweg, Beneluxlaan, Vondellaan, Kaatstraat, K. de Jongweg, Oudenoord, Eykmanlaan is überhaupt geen groei: de intensiteiten in 2015 liggen immers lager dan die in 2002. De toename op de Amsterdamsestraatweg, Graadt van Roggenweg, Westplein, Weerdsingel, Draaiweg, Europalaan-zuid en de Blauwkapelseweg kan je moeilijk fors (laat staan extreem) noemen. Zeker niet als je rekening houdt met het feit dat tussen 2002 en 2015 ook sprake is van een autonome groei van het autoverkeer (dwz. onafhankelijk van IBM-plannen). We kunnen daarom moeilijk anders dan de conclusie trekken dat het effect van de IBM-plannen niet of nauwelijks in de berekeningen van het ontwerp-ALU 2008 (en dus in het NSL) zijn meegenomen. Dat betekent dat we met het vorderen van de IBM-plannen met een toename van de intensiteit (en toename van de uitstoot van NO₂ en fijnstof) zullen worden geconfronteerd die niet is berekend.

5.3. Luchtverontreiniging door verborgen verkeerstoename

Opmerkelijk is dat de NO₂-norm in 2015 niet of net niet gehaald wordt terwijl de IBM-plannen vertraging hebben ondervonden (twee ervan zijn helemaal niet uitvoering genomen) en niet of nauwelijks in de berekening van de luchtkwaliteit in 2015 blijken te zijn meegenomen. De vraag die zich daardoor opdringt is: hoe is het dan mogelijk dat in 2015 niet of net niet aan de NO₂-norm wordt voldaan? Het antwoord op die vraag zal moeten zijn dat de autonome ontwikkeling van het autoverkeer (dwz. onafhankelijk van de IBM-plannen) aanzienlijk groter moet zijn dan in het ontwerp-ALU 2008 werd aangenomen. Dat lijkt om de volgende redenen ook aannemelijk.

Zoals bekend wordt de NO₂-concentratie berekend door de NO₂-concentratie die toegeschreven moet worden aan het verkeer op een bepaald wegvak (waarvoor de concentratie berekend moet worden) op te tellen bij de achtergrondconcentratie. De NO₂-achtergrondconcentratie laat een dalende trend zien. Dat kan geïllustreerd worden aan de hand van de NO₂-achtergrondconcentratie op de Weerdsingel. Volgens de Jaarrapportage 2002 was die 34,8 microgram/m³. Voor 2015 wordt volgens de NSL-monitor 2013 gerekend met 29,4 microgram/m³. In 2002 was er dus niet veel autoverkeer voor nodig om boven de norm van 40 microgram/m³ uit te komen (een 'milieuruimte' van 5,2 microgram/m³). Om in 2015 de norm te overschrijden is veel meer autoverkeer nodig, de milieuruimte is door de daling van de achtergrondconcentratie dan immers meer dan verdubbeld: 10,6 microgram/m³. Als niettemin niet in 2015 aan de norm wordt voldaan betekent dat dat er een forse groei van het autoverkeer moet hebben plaatsgevonden.

De stikstofoxide emissies per voertuigkilometer waarvan bij luchtkwaliteitsberekening wordt uitgegaan zijn sinds 1999 (toen de Europese Richtlijn 1999/30 werd vastgesteld) sterk afgenomen. In 2012 was de uitstoot van personen- en goederenvervoer samen gehalveerd ten opzichte van 1999. Na 2006 vond een afname plaats van 28%. Je zou verwachten dat het schoner worden van voertuigmotoren moet leiden tot een afname van de bijdrage van het autoverkeer aan de NO₂-concentraties. Gebeurt dat dan niet (en het gebeurde niet), dan kan het niet anders dan dat het effect van het schoner worden van motoren teniet wordt gedaan door de groei van het autoverkeer.

Sinds de wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit in 2008 hoeft de NO₂-concentratie niet meer op een afstand van 5 meter van de rand van de weg te worden vastgesteld, maar mag dat

op een afstand van 10 meter van de rand van de weg gebeuren. Voor drukke wegen (bijvoorbeeld de M. L. Kinglaan of de Waterlinieweg) scheelt dat al gauw 5 microgram/m³ NO₂. Als het verschil tussen de NO₂-concentratie volgens de jaarrapportages vóór de wijziging van de Regeling wordt vergeleken met de NO₂-concentraties volgens berekening die ná die wijziging is uitgevoerd, moet er dus wel wat bij dat verschil worden opgeteld: bij een drukke weg ca. 5 microgram/m³. Met andere woorden: om de NO₂-norm in 2015 niet te halen is steeds meer autoverkeer nodig. Niet alleen door de verlaging van de achtergrondconcentratie NO₂ en de halvering van NO_x-emissie per voertuig, maar ook door de versoepeling van de rekenregelgeving. Het feit dat de NO₂-norm in 2015 niet of net niet gehaald wordt terwijl de IBM-plannen maar ten dele zijn uitgevoerd betekent daarom dat er een forse autonome groei van het autoverkeer moet hebben plaatsgevonden.

5.4. Overschrijding in 2015 en toch minder verkeer!

Terwijl er alle reden is om aan te nemen dat het autoverkeer in Utrecht vanaf 2002 is toegenomen blijkt dat niet uit de intensiteiten die in de gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013⁵⁹ voor 2015 zijn gebruikt. Zie onderstaande tabel.

Vergelijking intensiteiten 2002, ontwerp ALU 2008 en Monitoringsrapportage 2013

	Verkeersintensiteiten 2002 vlgns jaarrapportage 2003	Intensiteit 2015 ontwerp alu 2008 zonder maatregelen	Intensiteit 2015 monitorings- rapportage 2013
amsterdamsestraatweg v17b	13000	15300	12290
gr van roggenweg v1/sL/rR	16500	17900	19260
westplein v1/sR/rR	16500	18400	10700
daalsetunnel v1/sR/rR	16500	21400	11800
croeselaan v13/sR/rR	5000	2600	2910
weerdsingel v1/sL	23000	24100	5610
oudenoord v2B sR/rR	10000	8500	4040
draaiweg /sL	12000	13600	10530
k. de jongweg v10/sL/rL	17000	15300	14690
kaatstraat	9000	8700	2770
vondellaan v2/sL/rL	8000	6600	7900
albatrosstraat v2/sL	15000	14200	14130
rubenslaan v4/sL/rL	10500	9900	7580
stadionweg v1/sL/rR	13000	6900	6630
bleekstraat v1/sL	11000	10400	8930
catharijnesingel v5/sR	13500	24600	16220
t goyolaan v3/sL/rL	13000	12300	9940
beneluxlaan v2/sL/rL	10000	9700	9440
europalaan v4/sR	24000	15600	10680
europalaan zuid v1/sL/rR	15500	17200	12700
overste den oudenlaan v2/sL	20000	15900	13540
van zijstweg v1/sL	10000	17800	4850
vleutenseweg v1/sL/rR	7000	5100	5420
blauwkapelseweg v4/sL	9000	10200	8130
eykmanlaan v2/sL	9000	9000	7500

59 Bijlage 15: Werkblad gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013 (Utrecht-West)

Behalve op de Graadt van Roggenweg (wegvak v1/sL/rR) en de Catharijnesingel (wegvak v5/sR) zou de intensiteit op de wegen in bovenstaande tabel tussen 2002 en 2015 zijn afgenomen, soms zou die zelfs meer dan gehalveerd zijn. Het landelijke groei percentage tussen 2000 en 2012 was 4% en vanaf 2013 wordt weer een jaarlijkse groei van voorzien van 1,5%.⁶⁰

Hoe valt het te verklaren dat de gemeente in de Monitoringsrapportage 2013 voor 2015 voor de meeste in de tabel genoemde wegen van intensiteiten uitgaat die zelfs lager zijn dan de intensiteiten van 2002, terwijl er alle reden is om aan te nemen dat er juist sprake is van een forse groei. Het is toch niet voor niets dat de NO₂-norm in 2015 ondanks de daling van de achtergrondconcentratie, de halvering van NO_x-emissie sinds 1999 en de versoepeling van rekenregelgeving niet gehaald wordt? En het is toch niet voor niets dat volgens 'Regio in beweging' (2012) sprake is van een 'extreme' ontwikkeling (ondanks de recessie!) tussen 2010 en 2020?

De meest voor de hand liggende verklaring is dat de gemeente de groei van het autoverkeer en de aanhoudende luchtverontreiniging probeert te verbloemen omdat het niet-voldoen aan de NO₂-norm in 2015 kan betekenen dat de nog niet uitgevoerde IBM-projecten met het oog op luchtverontreiniging moeten worden aangepast en de gemeente moet toegeven dat de ALU-berekeningen voor 2015 en de invoergegevens die voor het NSL zijn aangeleverd niet deugen.

5.5. Het schoonrekenen in Utrecht en het NSL

Zoals wij in de Inleiding vermeldden nam het kabinet op 3 juni 2014 het besluit het NSL met twee jaar te verlengen. Het valt niet in te zien waarom het NSL daarna niet weer verlengd zou worden, want het NSL bevat kennelijk uitstekend. Immers burgers en actiegroepen kunnen dankzij het NSL IBM-plannen die in het NSL zijn ondergebracht niet aan de bestuursrechter en de Afdeling bestuursrechtsspraak ter toetsing voorleggen (voor zover het om luchtkwaliteit gaat).⁶¹ IBM-plannen die in het NSL zijn ondergebracht worden immers alleen al daardoor geacht in voldoende mate door NSL-maatregelen te worden gecompenseerd waardoor zij per saldo niet tot gevolg zouden hebben dat de luchtverontreiniging langs drukke wegen aanhoudt of verslechtert.

Zoals wij ook in de Inleiding uiteen hebben gezet is er zo goed als geen controle door beheerders

60 Mobiliteitsbalans 2013 p. 23
<http://www.kimnet.nl/sites/kimnet.nl/files/mobiliteitsbalans-2013.pdf>

61 Wet milieubeheer 5.16 lid 1 d.

van het NSL (Bureau Monitoring ⁶²) op de plannen en maatregelen die door de gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat voor het NSL worden aangemeld. Het Bureau Monitoring vertrouwt erop dat de effecten van aangemelde plannen en maatregelen juist zijn verwerkt in de verkeersgegevens (intensiteiten, snelheidstypen, stagnatie, voertuigverdeling) die jaarlijks door de gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat worden aangeleverd zowel voor het huidige als voor de toekomstige jaren. Gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat worden bij het aanmelden van plannen en maatregelen geacht een referentie naar een verantwoordingsdocument op te geven, maar dat verantwoordingsdocument wordt niet inhoudelijk beoordeeld. Het RIVM schrijft ⁶³

“Op basis van de beschikbare onderbouwingen is het niet mogelijk om een generieke analyse uit te voeren van de onzekerheden en kwaliteit van de invoergegevens. Dit geldt ook voor de effecten van de projecten en maatregelen. Het is namelijk niet eenduidig vast te stellen of de verkeerseffecten van de projecten en maatregelen naar behoren zijn verwerkt in de invoergegevens wegens een grote variatie in type en kwaliteit van de onderbouwingen”. (p. 57)

en

“De basis van de verkeerscijfers in de invoer (veelal het onderliggende verkeersmodel) is expliciet niet beoordeeld in verband met de beschikbare tijd en complexiteit hiervan”. (p. 60)

Omdat de betrouwbaarheid van de aangeleverde invoergegevens niet door Bureau Monitoring en/of het RIVM (in verband met de complexiteit daarvan) te beoordelen valt, wordt die geacht de verantwoordelijkheid te zijn van de betreffende gemeente (provincie of Rijkswaterstaat) zelf. Kortom, de gemeente Utrecht moet zelf zorgen dat de invoergegevens voor de NSL-monitor (waarin de effecten van de IBM-plannen en de gemeentelijke maatregelen moeten zijn verwerkt) in orde zijn.

De verkeersgegevens voor de berekening van de effecten van IBM-plannen en maatregelen worden vastgesteld door de ambtelijke dienst, waarvoor het college verantwoordelijk is. De gemeenteraad zou het college moeten controleren, maar heeft geen zicht op de wijze waarop de invoergegevens voor de luchtkwaliteitsberekening en voor de NSL-monitor worden vastgesteld en was er tot nu toe

62 Bureau Monitoring NSL is opgericht door destijds het ministerie van VROM (nu IenM) voor de uitvoering van de monitoring NSL. Het bestaat uit een samenwerking tussen de organisaties RIVM en Rijkswaterstaat Leefomgeving-InfoMil. Zie

<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaatlucht/luchtkwaliteit/nsl/monitoring/#BureauMonitoringNSL>

63 RIVM Monitoringsrapportage NSL 2013

http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=rivmp:233161&type=org&disposition=inline&ns_nc=1

niet toe te bewegen zich daarmee bezig te houden. Dat invoergegevens die bij de luchtkwaliteitsberekening en voor de NSL-monitor niet in orde zijn, hebben wij uitvoerig aangetoond in onze bespreking van de berekeningen die voor het ontwerp-ALU 2006, het ALU 2006 en ontwerp-ALU 2008 zijn gebruikt: een onbegrijpelijke variatie van snelheidstypen en percentages vrachtverkeer, een milieuzone die de hele stadszone omvat in plaats van een gebied binnen het binnenstedelijk gebied, geflatteerde emissiefactoren (denk aan het effect van de verschoning van het eigen wagenpark p. 22,23), de ten onrechte als belangrijke maatregel opgevoerde Westpleintunnel (concrete besluiten om de tunnel aan te leggen werden niet genomen), het ontbreken van berekeningen van de effecten van IBM-plannen en van maatregelen. Belangrijk is te wijzen op de grote verschillen in de intensiteiten die bij verschillende berekeningen voor 2015 werden ingevoerd en op het feit dat de intensiteiten die recentelijk voor 2015 zijn gebruikt voor de berekening voor de gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013 voor vrijwel alle wegen die van en naar het Stationsgebied lopen lager liggen dan de intensiteiten van 2002, soms zelfs aanzienlijk lager. Het feit dat het NSL en de NSL-monitor afhankelijk zijn van willekeurig uit de ambtelijke losse pols vastgestelde invoergegevens waarmee toegerekend wordt naar de conclusie dat er voldoende milieuruimte is voor de ruimtelijke en autobereikbaarheids ambities van de gemeente en het feit dat er geen enkele controle is op de deugdelijkheid van de aangeleverde verkeersgegevens (terwijl burgers en actiegroepen geen beroep kunnen instellen tegen IBM-plannen die opgenomen zijn in het NSL), betekent dat het NSL niet in het minst een garantie is dat de daarvoor aangemelde IBM-plannen voldoende door maatregelen in het NSL worden gecompenseerd en dus niet per saldo leiden tot het voortduren of zelfs verergeren van de luchtverontreiniging.

Zolang de IBM-plannen die in het NSL zitten niet zijn voltooid zal met het vorderen van die plannen de verkeersintensiteit op drukke Utrechtse wegen blijven toenemen. Door de recessie is de toename vertraagd. Zodra herstel optreedt zal het effect van de IBM-plannen zich duidelijker manifesteren. Volgens de Mobiliteitsbalans neemt de groei van het autoverkeer in en na 2013 toe (zie voetnoot 58 op p. 74). De gemeente kan overigens ook nieuwe IBM-plannen voor het NSL aanmelden om daarmee te verhinderen dat burgers en actiegroepen die plannen ter beoordeling voorleggen aan bestuursrechters. Een en ander betekent dat luchtverontreiniging in Utrecht langs drukke wegen de komende jaren aanhoudt en mogelijk verergert (het NSL is net met twee jaar verlengd) en dat de gemeente daarmee kan weggkomen door invoergegevens telkens zo aan te passen dat het lijkt alsof aan de EU-normen wordt voldaan. Tenzij de gemeenteraad zijn verantwoordelijkheid neemt.

Lijst met bijlagen

1. Wob-besluit 22 maart 2011 (weigering inzage spreadsheetprogramma)
2. Interview H. Haarsma in utrEcht juni 2007
Interview Tymon de Weger in NRC 6 juni 2008
3. Gebakken Lucht. Tien jaar luchtkwaliteitsbeleid in Nederland
Honderden doden in Utrecht door fijnstof
Mailberichten
4. Werkbladen ontwerp-ALU 2006 (Utrecht-West):
2015 autonoom (inclusief IBM-plannen)
2015 toekomst (inclusief IBM-plannen en maatregelen)
2015 maatregelen
werklad 2004 UWD (ontwerp-ALU 2006)
5. Werkblad Jaarrapportage 2004 (Utrecht-West)
6. Werkbladen ALU 2006 (Utrecht-West)
2015 autonoom (inclusief IBM-plannen, zonder maatregelen)
2015 met maatregelen (inclusief IBM-plannen, met maatregelen)
werkblad 2004 UWD (ALU 2006)
7. Mail van het Hoofd Juridische Zaken d.d. 20 november 2007
8. Werkbladen ontwerp-ALU 2008 (Utrecht-West)
2015 zonder maatregelen (inclusief IBM-plannen)
2015 met maatregelen (inclusief IBM-plannen, met maatregelen)
9. Brief wethouder De Weger 19-6-2008 over milieuzone
10. Parkeernormen en bouwprogramma Structuurplan Stationsgebied
11. IPVE Reconstructie Tracé Van Zijstweg (november 2005)
12. Werkblad Jaarrapportage 2006
13. Besluit op bezwaar 7 oktober 2011, Wob-besluit 14 maart 2012, Besluit op bezwaar
18 juli 2012
14. Werkblad Jaarrapportage 2003
15. Werkblad gemeentelijke Monitoringsrapportage 2013 (Utrecht-West)

Deze bijlagen zullen geplaatst worden op www.hetproces.nu