

Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht
Mereveldseweg 9A
Utrecht

Aan het college van b en w Utrecht
Aan de gemeenteraad Utrecht

Datum: 13 maart 2014

Betreft: sommatie

Om verschillende redenen heeft de Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht besloten de gemeente Utrecht te gaan dagvaarden. Voordat de Stichting daartoe overgaat dient de gemeente op de hoogte te worden gebracht van wat de Stichting in de dagvaarding van plan is te vorderen en in de gelegenheid te worden gesteld daaraan te voldoen. Daartoe stuurt de Stichting u deze brief en sommeert u binnen een maand te kennen te geven bereid te zijn te voldoen aan wat de Stichting vordert.

Uit de ambtelijke mailcorrespondentie die op 18 februari 2014 door het college openbaar werd gemaakt blijkt dat hoge ambtenaren eind 2007 zelf twijfelde aan de berekeningen die worden uitgevoerd met het VRU-verkeersmodel, die op hun beurt een belangrijke rol spelen in de berekeningen van de luchtverontreiniging Utrecht. Daar worden immers keer op keer de intensiteiten in toekomstige jaren mee omlaag gerekend, zodat lagere concentraties fijnstof en stikstofdioxide concentraties berekend kunnen worden ('schoonrekenen') en ten onrechte de indruk kan worden gewekt dat althans aan de EU-normen voor fijnstof en stikstofdioxide wordt voldaan.

Uit de mail die hoogstwaarschijnlijk afkomstig is van het hoofd Juridische Zaken blijkt dat deze hooggeplaatste ambtenaar een juridische actie van de gemeente zelf tegen de beschuldiging van manipulatie met berekeningen een riskante onderneming vond, omdat de gemeente zich daarmee "in de eigen voet zou kunnen schieten". "Dus de beeldvorming kan maar zo zijn dat (...) de gemeente bedrog pleegt door gebruik te maken van het model", aldus deze hooggeplaatse ambtenaar en jurist van de gemeente, die daar tot nog grotere verbijstering van de Stichting aan toevoegde: "Dat maakt de projecten waarvoor het model is gebruikt nog twijfelachtiger. Denk aan de Fly over Majellaknoop en andere projecten"

In een mail afkomstig van een andere hooggeplaatse ambtenaar (vermoedelijk bestuursadviseur van de burgemeester) valt te lezen: "want het VRU model als zodanig en daar zijn wij het op zich ook over eens, rammelt. Daar kan de civiele rechter wel wat van gaan vinden op het moment dat je dit op deze manier zou aanpakken". (onderstreping door SSLU).

Zoals bekend heeft het college een half jaar later besloten dit inderdaad niet op deze manier, maar op een andere manier aan te pakken, namelijk door niet als gemeente een juridische actie tegen de woordvoerder en gemachtigde van de Stichting te voeren, maar dat door medewerkers van en op kosten van de gemeente te laten doen en wel in de hoedanigheid van individuele burgers die zich op

hun recht beroepen als burger om niet in hun privacy te worden gestoord en niet bloot te worden gesteld aan beschuldigingen die feiten betreffen waarvoor de eindverantwoordelijkheid formeel bij gemeente ligt. Deze drie medewerkers waren luchtkwaliteitsspecialisten van de gemeente (twee van de drie zijn dat nog steeds). De door de gemeente gefinancierde actie van deze drie “individuele burgers” heeft de gemeente tot op heden ruim 110.000 euro gekost.

Het besluit van het college om niet zelf een juridische actie te voeren (en dat ook niet samen met de drie medewerkers te doen), maar om de drie medewerkers daarvoor op te laten draaien, wordt in het licht van de boven aangehaalde mailcorrespondentie volkomen begrijpelijk. Immers, als de gemeente zelf zou ageren, dan zou de 'civiele rechter [er] wel wat van gaan vinden' en zou het beeld kunnen ontstaan dat de gemeente bedrog pleegt. En dat zou slecht uitkomen. Want, “Dat maakt de projecten waarvoor het model is gebruikt nog twijfelachtiger. Denk aan de Fly over Majellaknoop”.

In de kort geding procedures die hebben plaatsgevonden in het kader van de juridische actie door de drie medewerkers is het niet tot een inhoudelijke beoordeling van de schoonreken-beschuldigingen gekomen. De Utrechtse kort geding rechter besliste de feiten “in het midden te laten”. Het gerechtshof is ook niet op de feiten ingegaan die zijn aangevoerd om de schoonreken-beschuldigen te onderbouwen. Zoals inmiddels bekend, heeft ook het college in 2008, toen het besloot de juridische actie door de drie medewerkers te steunen en te financieren, niets gedaan om zich een inhoudelijk oordeel te vormen over de schoonreken-beschuldigingen. En in de bodemprocedure die nu speelt, hebben de drie medewerkers opnieuw niets concreets aangevoerd tegen de vele concrete voorbeelden die gegeven zijn van misleiding en schoonrekenen. Het voornaamste argument van de drie medewerkers/luchtkwaliteitsspecialisten is dat niet zij, maar de wethouder verantwoordelijk was en is voor de berekeningen en de gemeentelijke voorlichting over luchtverontreiniging.

Op 4 februari 2012 werd het zwartboek “Gebakken Lucht” aangeboden aan wethouder Lintmeijer (GroenLinks). Het zwartboek staat vol met voorbeelden van schoonrekenen (manipulatie van invoergegevens en apert onjuiste voorlichting over luchtverontreiniging). Lintmeijer, noch het college, noch (fracties van) de gemeenteraad hebben het nodig gevonden op het zwartboek te reageren. Op 8 februari 2013 bracht de SSLU een 'klaagschrift' ¹uit, waarmee het gerechtshof Den Haag werd verzocht het OM opdracht te geven de gemeente Utrecht te vervolgen in verband met het schoonrekenen ('valsheid in geschrifte') en het zich niet storen aan wettelijke normen voor fijnstof en stikstofdioxide en de aanzienlijke gezondheidsschade daarvan. De gemeente en de gemeenteraad werden van het klaagschrift in kennis gesteld, waarin weer een groot aantal voorbeelden werd gegeven van het schoonrekenen en de onjuiste voorlichting over luchtverontreiniging. Ook op dit klaagschrift werd weer in het geheel niet gereageerd. Noch door de verantwoordelijk wethouder Lintmeijer, noch door (fracties van) de gemeenteraad, noch door de ambtelijke dienst, i.c. de afdeling Milieu.

Hoeveel er de gemeente aan gelegen is om niet inhoudelijk op de kritiek van de Stichting te reageren en daar zelfs niet mee te worden geconfronteerd blijkt uit het feit dat de gemeente een juridische actie financiert waarin inmiddels expliciet gevorderd wordt dat de woordvoerder en gemachtigde van de Stichting zich niet meer in het openbaar uit over de inhoud van adviezen en rapporten opgesteld door eerder genoemde medewerkers, de belangrijkste luchtkwaliteitsdeskundigen van de gemeente. Een motie om de financiering om die reden stop te zetten werd door de gemeenteraad met grote meerderheid verworpen, met slechts de stemmen van de SP en Stadspartij LU voor.

Het feit dat het college en de gemeenteraad systematisch elke discussie over het schoonrekenen van de lucht ontwijken, kennelijk niet bereid zijn om de kritiek van de Stichting op de berekeningen ook

1(<http://www.stopluchtverontreiniging.nl/wp-content/uploads/2013/02/klaagschrift.pdf>)

maar in overweging te nemen en het te riskant blijken vinden (bang voor het oordeel van de rechter) om als gemeente een juridische actie te voeren tegen de beschuldiging van schoonrekenen, heeft de Stichting thans doen besluiten de gemeente te dagvaarden en middels een juridische procedure te dwingen op de gedetailleerde kritiek en argumenten van de Stichting in te gaan. De Stichting meent overtuigend aan te kunnen tonen dat de gemeente zich bij het opstellen van luchtkwaliteitsberekeningen schuldig heeft gemaakt aan bedrog en aan het ontduiken van luchtkwaliteitsnormen en dat de gemeente, c.q. het college en de gemeenteraad, daardoor de aanmerkelijke kans heeft aanvaard en nog steeds aanvaardt dat elk jaar honderden Utrechters vroegtijdig sterven door luchtverontreiniging.

De feiten en voorbeelden van het schoonrekenen die in het Klaagschrift bij elkaar zijn gebracht (<http://www.stopluchtverontreiniging.nl/wp-content/uploads/2013/02/klaagschrift.pdf>) kunnen inmiddels worden aangevuld met feiten en voorbeelden van schoonrekenen die werden aangetroffen in de werkbladen (spreadsheets) die zijn opgesteld ter voorbereiding van het ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2010, het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht 2006-2012 en het ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit 2008. Om deze werkbladen werd op 5 januari 2013 verzocht. Pas op 20 juni werden ze ter inzage aangeboden en niet dan na veel aandringen, een bezwaarprocedure en dreigen met beroep. Ook deze werkbladen (en ook het ontbreken van werkbladen) leveren naar het oordeel van de Stichting bewijs op van bedrog bij het opstellen van luchtkwaliteitsberekeningen.

Het ontwerp-ALU 2006-2010, het ALU 2006-2012 en het ontwerp ALU 2008 zijn belangrijke documenten, omdat ze werden opgesteld om uitstel te bewerkstelligen van de verplichting om in 2005 aan de fijnstofnorm en in 2010 aan de norm voor stikstofdioxide te voldoen. De EU moest er van overtuigd worden dat uiterlijk 2015 alsnog aan de normen zou worden voldaan. Het ALU moest de schijn wekken dat de gemeente daarin zou slagen ondanks een groot aantal geplande en zeer ambitieuze ruimtelijke projecten (zogenaamde 'in-betekenende-mate' plannen). Begin 2008 werd het ontwerp-ALU 2008 ingebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dat in juli 2008 naar de EU Commissie werd gestuurd om als bewijs te dienen dat ook in de agglomeratie Utrecht in 2011 aan de fijnstofnorm en in 2015 aan de norm voor stikstofdioxide zou worden voldaan, zodat ook de agglomeratie Utrecht in aanmerking zou moeten komen voor 'derogatie'. Uit de genoemde werkbladen blijkt naar het oordeel van de Stichting dat de claim dat alsnog, in 2011 resp. in 2015, aan de fijnstofnorm en de norm voor stikstofdioxide zou kunnen worden voldaan, en wel ondanks het in uitvoering nemen van de in het ALU en in het NSL opgesomde in-betekenende-mate plannen, niet op serieuze berekeningen is gebaseerd en als bedrog moet worden beschouwd.

Documenten, waaruit blijkt dat het negatieve effect van de in-betekenende-mate plannen² voor de luchtkwaliteit in Utrecht überhaupt is berekend ontbreken en zouden er ook volgens de stellige verzekering van de gemeente (onder meer tijdens de zitting bij de bestuursrechter op 10 maart 2014) niet zijn. Zulks ondanks het feit dat bijvoorbeeld het ontwerp-ALU 2006-2010 illustraties bevat waaruit de "jaargemiddelden met plannen" in 2010 en 2015 zouden blijken. Ook uit de verkeersintensiteiten die voor 2015 zijn gebruikt voor de berekeningen van de concentraties fijnstof en stikstofdioxide langs een aantal van de drukste wegen in Utrecht blijkt niet dat de groei van het autoverkeer als gevolg van de uitvoering van de in-betekenende-mate plannen is verwerkt in de luchtkwaliteitsberekening. Dat wil zeggen, de groei waarvan in het ontwerp-ALU 2006-2010 nog werd uitgegaan blijkt in het ontwerp ALU 2008 zeer substantieel omlaag gerekend te zijn, zodat de intensiteit in 2015 voor verschillende wegen niet of nauwelijks hoger zou zijn dan die in 2003.

2 Het betreft de volgende grote plannen: Ontwikkeling Stationsgebied, Ontwikkeling Leidsche Rijn, Ontwikkeling woningbouw Rijnenburg, Ontwikkeling Merwedekanaalzone, Ontsluiting Utrecht-West, Opwaardering Noorderlijke Ring Utrecht, Doorontwikkeling Uithof, Herstructurering (verdichting van ca. 5000 woningen). Zie ontwerp-ALU 2006-2010 (p.17-20), ALU 2006-2012 (p.21-26) en het ontwerp ALU 2008 (bijlage 1: projecten in betekenende mate).

De milieuwinst (de verlaging van concentraties fijnstof en stikstofdioxide) die volgens het ALU het resultaat zou zijn van een ambitieus pakket maatregelen blijkt, afgezien van het invoeren van substantieel omlaag gerekende intensiteiten in het ontwerp ALU 2008, berekend te zijn door voor een groot aantal wegvakken hogere gemiddelde snelheden in te voeren (snelheidstype B en C in plaats van snelheidstype D³) en substantieel verlaagde percentages voor vrachtverkeer. Voor de Cartesiusweg werd in het ALU 2006-2012 bijvoorbeeld als aandeel voor zwaar verkeer 0,0019 ingevoerd, terwijl in eerdere en latere berekeningen van 0,03 werd uitgegaan en de Cartesiusweg belangrijk is voor de ontsluiting van het Cartesius bedrijventerrein. Een relatie tussen de gepretereerde milieuwinst en de maatregelen waarvan in het ALU sprake is valt uit de berekeningen en werkbladen hoe dan ook niet op te maken.

Voor het ontwerp ALU 2006-2010 is weliswaar het afzonderlijk effect doorgerekend van enkele maatregelen, maar berekeningen en werkbladen ontbreken waaruit blijkt hoe deze afzonderlijke effecten zijn gesommeerd en hoe het gesommeerde effect tot het eindresultaat heeft geleid. Het voorbeeld van de M.L. Kinglaan wegvak 1/ fL dient ter illustratie:

'Autonoom' is volgens het ontwerp-ALU 2006-2010 de referentiesituatie zonder plannen en maatregelen. Een berekening van het effect van in-betekenende-mate plannen is er niet en zou er volgens de gemeente ook niet zijn.

De 'toekomst'-situatie zou volgens het ontwerp-ALU 2006-2010 de situatie zijn in 2015 mét plannen en mét maatregelen.⁴

Echter: het afzonderlijke effect van het invoeren van de milieuzone voor vrachtwagens, van het invoeren van schone bussen en van het verschonen van het eigen wagenpark (variant 2) zou al zo groot zijn, dat elk van die afzonderlijke maatregelen al zou leiden tot een concentratie lager dan in de 'toekomst'-situatie.

Uit de berekeningen blijkt overigens dat in de autonome situatie snelheidstype D (stagnerend verkeer) is ingevoerd en voor de toekomstsituatie snelheidstype C (normaal stadsverkeer). Voor een aantal wegen is daarmee het concentratieverschil tussen de autonome en de toekomstsituatie al meer dan volledig verklaard!

Effect op NO₂ in 2015 van voorgenomen maatregelen volgens ontwerp-ALU 2006-2010

“autonoom”	52
“met plannen”?	
verlagen snelheid	48
aanscherpen parkeerbeleid variant 1 en 2	47
verschonen eigen wagenpark variant 1	47
verschonen eigen wagenpark variant 2	46
herverdeling vrachtverkeer Gro-Vleu	
instellen milieuzone	46
invoeren schone bussen	45
“toekomst”	48

Het effect van de maatregel verschonen eigen wagenpark werd berekend door het effect daarvan uit te smeren over alle in Utrecht rijdende personenwagens en wel door de berekeningen uit te voeren met verlaagde emissies NO₂ en fijnstof. (zie de emissies fp) Op zich niets mis mee, ware het niet dat de verlaging van de emissie per personenwagen in geen verhouding stond met het bescheiden aandeel 'eigen wagenpark' in het totale wagenpark. De verlaging van de emissies liep op tot ca. 22%, terwijl het aandeel van het eigen wagenpark hooguit enkele procenten is.

3 Snelheidstype D staat voor 'stagnerend verkeer', snelheidstype C staat voor 'normaal stadsverkeer' en snelheidstype B staat voor 'buitenweg'.

4 Ter zitting (10 maart 2014) verklaarde de gemeente dat de 'toekomst'-situatie als bedoeld in het ontwerp-ALU 2006-2010 de autonome situatie zou zijn mét plannen maar zonder maatregelen. Zoals in het voorbeeld van de M.L. Kinglaan te zien is, is dat onmogelijk. Immers, de 'toekomst'-situatie laat een lagere concentratie zien dan de autonome situatie.

Emissies verschonem eigen wagenpark (variant 2) ontwerp ALU 2006-2010

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

Emissies zonder maatregelen ontwerp ALU 2006-2010

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

Het effect van het invoeren van de milieuzone voor vrachtwagens blijkt voor het ontwerp ALU 2006-2010 berekend te zijn door de emissies voor vrachtwagens voor de hele stad te verlagen, alsof het effect van de milieuzone ook op zou treden op wegen die ver van de milieuzone vandaan liggen (zie de emissies fz en fm). In Leidsche Rijn, de Waterlinieweg of de Zuilense Ring bijvoorbeeld. Uit de tekst van het ontwerp ALU 2006-2010 blijkt echter dat het destijds voor de opstellers vast stond dat de milieuzone voor vrachtwagens niet groter zou zijn dan de binnenstad en het stationsgebied.

Emissies bij invoeren milieuzone vrachtwagens ontwerp ALU 2006-2010

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

Emissies zonder maatregelen ontwerp ALU 2006-2010

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

Het effect van het invoeren van de milieuzone voor vrachtwagens blijkt voor het ontwerp-ALU 2006-2010 voor sommige wegen (buiten de milieuzone) ook nog eens berekend te zijn door het aandeel vrachtwagens te reduceren met een factor die in verhouding zou staan met de reductie van de emissies van vrachtwagens die nog wel de milieuzone in mochten. Het aandeel zware vracht zou bijvoorbeeld op de Cartesiusweg nog maar 0,006 zijn, terwijl die in eerdere en latere berekeningen voor de Cartesiusweg 0,03 is (de Cartesiusweg is de belangrijkste ontsluitingsweg voor bedrijventerrein Cartesius). Niet alleen is deze reductie disproportioneel, maar ook nog eens dubbelop. Immers het effect van de milieuzone was al verdisconteerd in lagere emissies. En overigens is op de Cartesiusweg uiteraard slechts een te verwaarlozen effect te verwachten van de milieuzone: het vrachtverkeer op de Cartesiusweg zal zelden de milieuzone (binnenstad-stationsgebied) als herkomst of bestemming hebben).

Van belang is te vermelden dat bij het ontwerp ALU 2006-2010 het invoeren van verlaagde percentages vrachtverkeer zowel in de autonome situatie als bij het berekenen van het effect van de maatregel invoeren milieuzone is gebeurd. Uit het werkblad waarin het effect van de maatregel 'invoeren milieuzone' wordt berekend blijkt alleen de verlaging van de emissies voor vrachtwagens. In het werkblad 'autonoom' heeft men waarschijnlijk als het ware al vast een voorschot genomen op het effect van de maatregel door voor meerdere wegen verlaagde percentages vrachtverkeer in te voeren. Voor zware vracht bijvoorbeeld: Croeselaan 0,005 (0,01 in het ontwerp ALU 2008), Van Zijstweg 0,005 (0,01 in het ontwerp ALU 2008), Haydnlaan 0,003 (in het ontwerp ALU 2008 0,01), Th. A Kempisweg 0,005 (in het ontwerp ALU 2008 0,03). Kennelijk heeft men 'toekomst'-situatie in 2015 mooier willen voorstellen zonder het effect van de maatregelen al te zeer te overdrijven en is om die reden besloten de autonome situatie al vast wat omlaag te rekenen.

Het effect van het invoeren van de milieuzone voor vrachtwagens blijkt in het ALU 2006-2012 te zijn meegenomen door voor een groot aantal wegen (ook buiten de milieuzone) uit te gaan van een sterk verlaagd percentage vrachtverkeer. Het aandeel zwaar vrachtverkeer op de Cartesiusweg werd bijvoorbeeld (verder) teruggebracht naar 0,0019, terwijl het in eerdere en latere berekeningen 0,03 was. Percentages vrachtverkeer werden ook teruggebracht bijvoorbeeld op de Kardinaal de Jongweg (0,006 naar 0,0019), Sartreweg (0,008 naar 0,0026), Zuilense Ring (0,032 naar 0,0276), Waterlinieweg (0,008 naar 0,0026), ver buiten de milieuzone waar van een 'uitstralingseffect' nauwelijks sprake is.

Dat de verlaging van het aandeel vrachtverkeer werd toegepast om het effect van de invoering van de milieuzone voor vrachtverkeer in de berekeningen te verdisconteren blijkt uit de hieronder gereproduceerde passage uit de memorie van antwoord namens de gemeente van 29 november 2007 (p. 14).

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).

De percentages vrachtverkeer in de werkbladen ontwerp ALU 2008 vertonen overigens zo weinig variatie (voor vrijwel alle wegen 0,01 zware vracht) dat deze percentages kennelijk niet zijn vastgesteld op basis van tellingen, maar uit de losse pols zijn vastgesteld.

Bij de berekeningen die voor het ALU 2006-2012 zijn uitgevoerd ontbreken net als bij het ontwerp ALU 2006-2010, berekeningen waaruit blijkt dat het negatieve effect voor de luchtkwaliteit is meegenomen van de eerder genoemde grote ruimtelijke- en verkeersplannen (de in-betekenende-mate plannen). Maar bovendien ontbreken (anders dan bij het ontwerp-ALU 2006-2010) berekeningen van het effect van de afzonderlijke maatregelen. De gemeente beweert ook dat die berekeningen er niet zijn. De gemeente kan dus niet aan de hand van documenten laten zien (afgezien van de maatregel instellen milieuzone voor vrachtwagens) dat en hoe het effect van maatregelen en de in-betekenende-mate plannen is verdisconteerd in de verkeersgegevens (intensiteiten, snelheidstypering, voertuigverdeling) die de basis vormen van de luchtkwaliteitsberekeningen. Hetzelfde geldt overigens voor het ontwerp ALU 2008. De enige werkbladen waar de gemeente beweert over te beschikken zijn in het geval van het ontwerp ALU 2008: "ALU met maatregelen" en "ALU zonder maatregelen", zonder dat uit die werkbladen blijkt om welke maatregelen het gaat.

Overigens is het belangrijk erop te wijzen dat de intensiteiten die voor 2015 zijn berekend voor het ontwerp ALU 2008 aanzienlijk omlaag zijn gerekend ten opzichte van de intensiteiten die voor het ontwerp ALU 2006-2010 werden gebruikt.

Aantal voertuigen/etmaal volgens berekening VRU verkeersmodel	Ontwerp ALU 2006 februari	Ontwerp ALU 2008 januari	Afname in procenten
ontleend aan werkbladen luchtkwaliteit	prognosejaar 2015 autonoom	prognosejaar 2015 autonoom	
Beneluxlaan wegvak 1 /sL	32700	16400	49,85%
Pijperlaan wegvak 1 /sR	31600	24900	21,20%
Lessinglaan wegvak 4 / sR/brug	32700	24100	26,30%
Cartesiusweg wegvak 1 / sR/rL	18500	14800	20,00%
Marnixlaan wegvak 1 /3A	35000	24700	29,43%
Josephlaan wegvak 3A	32400	23300	28,09%
Vleutenseweg wegvak 1 sL/rR	8800	5100	42,05%
Kinglaan wegvak 1 /tL	76800	59400	22,66%
Graadt van Roggenweg wegvak 1 /sL/rR	24700	17900	27,53%
Westplein wegvak 1/sL/rR	27800	18400	33,81%
Daalsetunnel wegvak 1/ sL/rR	27200	21400	21,32%
Weerdsingel wegvak 1/sL	34500	24100	30,14%
Croeselaan wegvak 1 /sL,rR	13500	6700	50,37%
Overste den Oudelaan wegvak 1 / sL	22100	16700	24,43%
Europalaan wegvak 1 /sL	27100	18900	30,26%
Europalaan Zuid wegvak 1 / sL/rR	28000	17200	38,57%
Zuilense Ring wegvak 1 /sL/rR	45200	24300	46,24%
Marxdreef wegvak 1 /sR/rL	38200	23000	39,79%
Schweitzerdreef wegvak 1 /sR/rL	46100	30000	34,92%
Eindhovenreed wegvak 1/fL/rR	49100	33600	31,57%
Einsteindreef wegvak 1 sL/rR	17400	13100	24,71%
Eykmanlaan wegvak 1/sL	18000	9000	50,00%
Talmalaan-Noord	18900	15100	20,11%
Waterlinieweg v5A/sL	61100	46800	23,40%
t 'Goylaan wegvak 6/sL	29000	16200	44,14%

Noot mbt de tabel. De code achter de straatnaam geeft het wegvak aan. Soms geeft de tabel de intensiteit van de twee rijrichtingen samen, soms alleen de intensiteit in één rijrichting. Bij de vergelijking is uiteraard telkens hetzelfde wegvak met dezelfde code genomen.

Het resultaat van al dit schoonrekenwerk blijkt uit onderstaand overzicht. Het gaat hier dus om de concentraties NO₂ in 2015.

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

Het omlaag rekenen van de intensiteit blijkt ook nu nog een beproefd middel te zijn om de te hoge concentraties in 2015 weg te rekenen. Volgens de nsl-monitoringsrapportage 2013 van het RIVM is het aantal berekende overschrijdingen voor 2015 bij herberekening groter dan in 2012 werd verwacht. De achtergrondconcentratie zou hoger blijken te liggen en het Utrechtse wagenpark zou vervuilender zijn dan landelijke gemiddeld. Volgens de gemeentelijke monitoringsrapportage 2013 echter is het aantal voor 2015 berekende overschrijdingen juist minder en zijn er nog maar drie overschrijdingslocaties. Hoe de gemeente dat berekend heeft blijkt uit de tabel p.23, die hieronder wordt gereproduceerd, namelijk door de intensiteiten opnieuw en verder omlaag te rekenen. En, niet te vergeten, voor hardnekkige overschrijdingslocaties berekeningen achterwege te laten op grond van het blootstellingscriterium. (Waterlinieweg).

Tabel 8: Effecten van Uitvoeringsprogramma Gezonde lucht op verschillende wegvakken

Wegvak	Landelijke Monitoringsrapportage 2013	Herberekeningen Utrecht/windtunnel-onderzoek	Verklaring verschil
Amsterdamsestraatweg	4 toetspunten	Geén overschrijdingen	<u>Lagere verkeersprognose & Uitvoeringsprogramma 2013 -2015</u>
Albert Schweitzerdreef	Bij 11 toetspunten overschrijding	Geén overschrijdingen	Windtunnelonderzoek. <u>Lagere verkeersprognose</u> , maar hogere stagnatie. In de Monitoringsrapportage is nog uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen.
Catharijnesingel	Bij 2 toetspunten overschrijding	Twee overschrijdingen blijven	
Einsteindreef	Bij 1 toetspunt overschrijding	Geén overschrijding	<u>Lagere verkeersprognose</u>
Graadt van Roggenweg	Geén overschrijdingen	Bij één toetspunt overschrijding	Hogere verkeersprognose, die niet wordt gecompenseerd door de positieve effecten van het Uitvoeringsprogramma 2013-2015
Karl Marxdreef	Bij 5 toetspunten overschrijding	Geén overschrijdingen	<u>Lagere verkeersprognose en uitkomsten windtunnelonderzoek</u>
Kardinaal de Jongweg	Bij 1 toetspunt overschrijding	Geén overschrijding	<u>Lagere prognose verkeersintensiteit</u>
Vredenburg	Bij 1 toetspunt overschrijding	Geén overschrijding	<u>Lagere nauwkeuriger busdata</u>
Waterlinieweg	Bij 1 toetspunt overschrijding	Is rekenpunt en geen toetspunt	



De Stichting meent dat uit bovenstaand exposé duidelijk blijkt dat de luchtkwaliteitsberekeningen van de gemeente Utrecht zó worden uitgevoerd dat er naar gewenste uitkomsten wordt toegerekend of dat uitkomsten (concentraties in 2015) worden gepresenteerd die in het geheel niet op berekeningen maar op natte vingerwerk zijn gebaseerd, waarvoor de gemeente althans geen voldoende onderbouwing kan leveren.

Het luchtkwaliteitsbeleid van de gemeente (en de berekeningen die in dat verband zijn uitgevoerd of zouden zijn uitgevoerd), zo is de conclusie van de Stichting, heeft kennelijk tot doel de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht ten koste van de luchtkwaliteit en gezondheid van de Utrechtse bevolking te realiseren en wel door de valse schijn te wekken dat tegelijk aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Utrecht wordt gewerkt, dat tijdig aan de normen zal worden voldaan. De Stichting meent dat er sprake is van ontduiking door de gemeente Utrecht van de luchtkwaliteitsnormen. Het standpunt van de Stichting is niet nieuw. De Stichting heeft dat de afgelopen jaren al vaker bevestigd en daarvoor een groot aantal feiten en voorbeelden aangevoerd.

Zoals gezegd heeft het gemeentebestuur aan de kritiek van de Stichting nauwelijks aandacht besteed en het in elk geval niet nodig gevonden daar inhoudelijk op te reageren. Dat geldt ook voor fracties in de gemeenteraad waarop het college steunt, die beweren schone lucht en gezondheid een hoge prioriteit toe te kennen. Dát er mogelijk elk jaar honderden Utrechters vroegtijdig sterven door luchtverontreiniging blijkt voor het college en de gemeenteraad geen reden te zijn zich zorgen te maken over de luchtkwaliteitsberekeningen van de gemeente en over de vraag of de gemeente wel aan de normen voldoet. Dat is waarom de Stichting besloten heeft de gemeente te dagvaarden.

Vordering

De Stichting vordert in de eerste plaats dat de gemeente eindelijk serieuze en effectieve maatregelen neemt om de lucht in Utrecht, ook langs de drukste wegen, in 2015 aan de normen te laten voldoen. Die serieuze maatregelen dienen in elk geval te bestaan uit maatregelen die het autoverkeer in de stad, met name het autoverkeer van en naar het stationsgebied en de binnenstad, in die mate terugdringen dat in 2015 ruimschoots aan de normen wordt voldaan, zodat rekening gehouden wordt met tegenvallers en onnauwkeurigheden.

De Stichting vordert in de tweede plaats dat er disciplinaire maatregelen genomen worden tegen leidinggevenden die het schoonrekenen kennelijk hebben aanvaard en daardoor hebben bevorderd. Die maatregelen dienen in elk geval in te houden dat zij geen enkele verantwoordelijkheid meer hebben voor het luchtkwaliteitsbeleid en de luchtkwaliteitsberekening.

De Stichting vordert in de derde plaats dat de gemeente organisatorische maatregelen neemt om een eind te maken aan het structureel schoonrekenen van de lucht in Utrecht. De Stichting meent dat de berekening van de luchtkwaliteit in elk geval weggehaald moet worden bij diensten die als hoofdtaak hebben het voorbereiden en onderbouwen van ruimtelijke- en verkeersplannen en toevertrouwd moet worden aan een dienst die die berekeningen onafhankelijk uitvoert onder toezicht van een begeleidingscommissie van externe deskundigen (niet van commerciële adviesbureaus), burgers en vertegenwoordigers van actiegroepen die zich inzetten voor schone lucht en gezondheid.

Namens de SSLU

Drs. C. van Oosten