



Gezonde lucht voor iedereen

Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2025 – 2030



Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl/
luchtkwaliteit](https://utrecht.nl/luchtkwaliteit)

Inhoudsopgave



A

Samenvatting

1. Introductie	6
2. Doelstelling, maatregelen en resultaten	9



B₁

Dit gaan we doen

1. Wegverkeer	13
2. Houtstook	23
3. Emissieloos bouwen	27
4. Laadinfrastructuur	30



B₂

Dit doen we al

1. Wegverkeer	38
2. Houtstook	45
3. Emissieloos bouwen	47
4. Laadinfrastructuur	52
5. Lobby	57



C

Monitoren sturen en verantwoorden

1. Indicatoren	61
2. Financiën	63

A Samenvatting





Waar gaat dit uitvoeringsprogramma over?

Utrecht is een stad waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Dat betekent ook dat de lucht die we inademen zo gezond mogelijk moet zijn. Mensen kunnen er niet voor kiezen welke lucht ze inademen. Daarom vinden wij het belangrijk om inwoners te beschermen tegen ongezonde lucht. Dit uitvoeringsprogramma is een uitwerking van de beleidsnota luchtkwaliteit 'Gezonde lucht voor iedereen 2025-2030'. Deze nota is onderdeel van het Begrotingsprogramma 'Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed' en valt onder doelstelling 6: Leefomgeving en ondergrond. In ons beleid is beschreven waarom Utrecht de luchtkwaliteit wil verbeteren en welke maatregelen we nemen om dat te bereiken. Daarmee werkt Utrecht aan het verbeteren van de gezondheid van inwoners, ondernemers en bezoekers. Hiermee dragen we zorg voor onze wettelijke taak van het behalen van de EU-grenswaarden. Ook dragen we bij aan het versneld behalen van de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), zoals opgenomen in het coalitieakkoord 2022-2026. In dit uitvoeringsprogramma geven we een overzicht van de maatregelen die we al nemen en staat een verdere uitwerking van de nieuwe maatregelen uit de beleidsnota.

Maatregelen die zijn aangekondigd in de beleidsnota (toegelicht in B1)

Deze maatregelen zijn in dit uitvoeringsprogramma verder uitgewerkt en worden nog uitgevoerd.

Wegverkeer verschonen

- Uitbreiding milieuzone in 2027 voor diesel personenauto's en autobussen (*deze maatregel is aangepast ten opzichte van de beleidsnota*);
- Nul-emissiezone brom- en snorfietsen met overgangsregeling vanaf 2028;
- Uitbreiding nul-emissiezone voor bestel- en vrachtvoertuigen naar heel Utrecht in 2030, met een tijdelijke uitzondering voor een aantal nader te bepalen bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035; (*deze maatregel is aangepast ten opzichte van de beleidsnota*);
- Emissieloos taxi- en doelgroepenvervoer;
- Aanscherping milieuzone voor personenauto's naar emissieklasse 6 voor alle brandstoffen (wanneer juridisch mogelijk).

Houtstook

- Uitbreiding communicatiecampagne (2025);
- Geen rookkanalen in nieuwbouw;
- Binnenstookverbod vanaf 2030.

Emissieloos bouwen

- Strenger handhaven op stofemissies op bouwplaatsen;
- Stellen van eisen in ons eigen aanbesteding- en inkoopbeleid en daarmee sturen op de inzet van uitstootvrij bouw materieel;
- Extra onderzoek naar eisen voor mobiele werktuigen in projecten anders dan gemeentelijke projecten;
- Maatregelen bouwlogistiek.

Laadinfrastructuur

- Plan Laadinfrastructuur 2030;
- Energiesysteem en slim laden;
- Maatregelen emissieloos bouwen, laden en stroom.

Maatregelen en plannen die op dit moment al worden uitgevoerd (toegelicht in B2)

Algemeen

- Burgerwetenschap, zoals het snuffelfietsproject
- Wegverkeer** (*verschonen van mobiliteit. Verminderen en veranderen vallen onder mobiliteitsbeleid en zijn vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040.*)

- Milieuzones voor personenvervoer en autobussen;
- Nul-emissiezone voor bestelbussen en vrachtauto's;
- Afspraken over emissieloos busvervoer;
- Emissieloos varen – alle verhuur- en rondvaartboten, en voor passagiersschepen met meer dan twaalf passagiers;
- Emissieloos varen – gemeentelijke vloot volledig emissieloos;
- Gemeentelijke wagenpark 'elektrisch, tenzij...';
- Duurzame bandenpompen.

Houtstook

- Houtstook verbod buiten;
- Communicatiecampagne voor bewustwording van gevolgen van houtstook;
- Subsidie verwijderen schoorstenen/rookkanalen.

Emissieloos bouwen

- Landelijk convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB);
- Emissieloos inkopen – stimuleren van minder

- bewegingen voor bouwtransport;
- Regulering en handhaving – minimeis Fase IV;
- Bouwlogistiek zo emissieloos mogelijk.

Laadinfrastructuur

- Aanbesteding en concessies (snel)laden;
- Uitvoeringsprogramma Transitie tankstations;
- Laden buiten de openbare ruimte – partijen hierbij ondersteunen;
- Datamanagement en monitoring – samenwerking met het Rijk;
- Project 'Anders laden' – alternatieve laadoplossingen;
- Locatieplannen en verkeersbesluiten voor publieke laadpalen.

Lobby

- Deelname aan samenwerkingsverbanden luchtkwaliteit zoals Schone Lucht Akkoord (SLA);
- Emissieloos vervoer - 'Utrecht fietsstad' – congressen en organisaties bezoeken en organiseren;
- Emissieloos vervoer - Landelijke werkgroepen, zoals Privaat laden, Randstedelijk snelladen;
- Emissieloos vervoer - samenwerkingsovereenkomst NAL G4 regio;
- Emissieloos bouwen - Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB);
- Emissieloos bouwen - Landelijke Task Force SEB;
- Emissieloos bouwen - Kennisdeling en gelijke inzet inkoopinstrumenten met regiogemeenten.



1 Introductie

Utrecht is een stad waar gezondheid en leefbaarheid centraal staan. Dat betekent ook dat de lucht die we inademen zo schoon en gezond mogelijk moet zijn. Omdat mensen niet kunnen kiezen welke lucht zij inademen, vinden wij het belangrijk hen te beschermen tegen ongezonde lucht. De luchtkwaliteit in Utrecht voldoet nog niet aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Het verder verbeteren daarvan is daarom noodzakelijk. Iedere stap in die richting levert gezondheidswinst op en hoe eerder we maatregelen nemen, hoe groter die winst is voor inwoners, ondernemers en bezoekers.



De opgave

Het luchtkwaliteitsbeleid in de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen' (raadsbesluit januari 2025) vormt de beleidsbasis voor dit uitvoeringsprogramma. In de beleidsnota staan nieuwe maatregelen aangekondigd die we nemen om de uitstoot van de belangrijkste lokale bronnen van luchtverontreiniging te beperken. Dit zijn de bronnen wegverkeer, houtstook en de bouwsector. In het coalitieakkoord 2022 – 2026 staat dat de laadinfrastructuur in Utrecht gelijke tred moet houden met de toename van emissieloze voertuigen. We nemen daarom ook maatregelen voor het realiseren van voldoende laadinfra. Naast het nemen van lokale maatregelen willen we ook zorgen voor een verschoning van bronnen buiten Utrecht. Hiervoor richten we ons op lobby naar andere gemeenten, de provincie, het Rijk en de EU. Hiermee dragen we zorg voor onze wettelijke taak van het behalen van de EU-grenswaarden en dragen we bij aan het versneld behalen van de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de WHO, zoals opgenomen in het coalitieakkoord. We hebben ons ook gecommitteerd aan de doelen in het Klimaatakkoord en steunen de aanvullende nationale klimaatdoelen van 55% CO₂-reductie in 2030.

Het streven naar de WHO-advieswaarden uit 2021 is een grote opgave. Uit de Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit 2024 (meetjaar 2023) (bijlage 2) blijkt dat we hier nog ver vanaf zitten en zelfs de aangescherpte EU-grenswaarden in 2030 niet overal gaan halen.

In dit uitvoeringsprogramma

Dit uitvoeringsprogramma is gericht op het maatschappelijk belang om de luchtkwaliteit, en daarmee de gezondheid van onze inwoners, te verbeteren. Dit is een zwaarwegend belang. Er zijn ook individuele belangen: van inwoners of ondernemers die geraakt worden door de maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Aan deze individuele belangen komen we tegemoet door de impact van maatregelen te verzachten met subsidies en uitzonderingen.

Om maatregelen op het gebied van wegverkeer die we vanuit ons uitvoeringsprogramma nemen af te bakenen van andere opgaven is het goed om maatregelen te bezien vanuit de zogenoemde 'trias mobilica':

1. Inzet op het **verminderen** van vervoerskilometers – denk aan instrumenten als thuiswerken, spitsheffing en rekeningrijden.
2. Het **veranderen** van de wijze van vervoer: van eigen auto naar fiets, openbaar vervoer, deelauto.
3. Het **verschonen** van mobiliteit: het stimuleren en faciliteren van de keuze voor emissieloze vervoermiddelen.

Op gebied van wegverkeer zetten we vanuit dit uitvoeringsprogramma in op het laatste punt: verschonen van mobiliteit. Verminderen (punt 1) en veranderen (punt 2) vallen onder mobiliteitsbeleid en zijn vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040.

In de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen' kondigden we aan dat maatregelen per vervuilen-

de bron in verschillende thematische uitvoeringsprogramma's (luchtkwaliteit, emissieloos vervoer en emissieloos bouwen) worden uitgewerkt. Bij het uitwerken bleek er veel overlap te zijn in maatregelen. De drie uitvoeringsprogramma's zijn daarom tot één uitvoeringsprogramma samengevoegd. Dit programma omvat alle maatregelen die in de beleidsnota zijn benoemd, met uitzondering van roken en vuurwerk: daarvoor is al een op zichzelf staande aanpak gemaakt. Deze thema's worden daarom niet vanuit dit uitvoeringsprogramma aangestuurd. Landbouw en industrie worden niet in dit uitvoeringsprogramma behandeld, omdat we op die gebieden geen maatregelen nemen vanuit de gemeente.

Dit uitvoeringsprogramma volgt uit de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen', maar haakt ook aan op het uitvoeringsprogramma van 2020 (Utrecht kiest voor gezonde lucht). Een aantal van de maatregelen daaruit loopt door en is in dit nieuwe programma overgenomen.

Samen stad maken

De maatregelen in de beleidsnota zijn tot stand gekomen met input van Utrechters. De ontwerp-beleidsnota heeft in de zomer van 2023 ter inzage gelegen. Uit de reacties bleek dat inwoners behoefte hadden aan meer duidelijkheid over welke maatregelen er komen. Daarom hebben we in de definitieve versie van de beleidsnota ook een keuze voor maatregelen opgenomen. Omdat de maatregelen invloed hebben op Utrecht en haar inwoners en ondernemers hebben we toen een participatietraject opgestart. We voerden

straatgesprekken, zetten een enquête uit, spraken met jongeren en organiseerden meerdere meedenksessies. De resultaten daarvan zijn meegenomen in de afweging van de maatregelen in de beleidsnota. Dit participatietraject (Samen stad maken) heeft daarmee ook als input en leidraad gediend voor de verdere uitwerking van de maatregelen in dit uitvoeringsprogramma.

Voor één maatregel hebben we extra input opgehaald. In de beleidsnota was aangekondigd dat we gaan onderzoeken of er bedrijventerreinen uitgezonderd moeten worden van de stadsbrede nul-emissiezone die we in 2030 invoeren. We hebben aan ondernemers gevraagd hoe zij aankijken tegen de uitbreiding van de nulemissiezone en waar ze problemen zien ontstaan. Mede op basis van deze input hebben we geconstateerd dat we verder moeten onderzoeken welke bedrijven-terreinen uitgezonderd gaan worden, en welke niet.

Leeswijzer

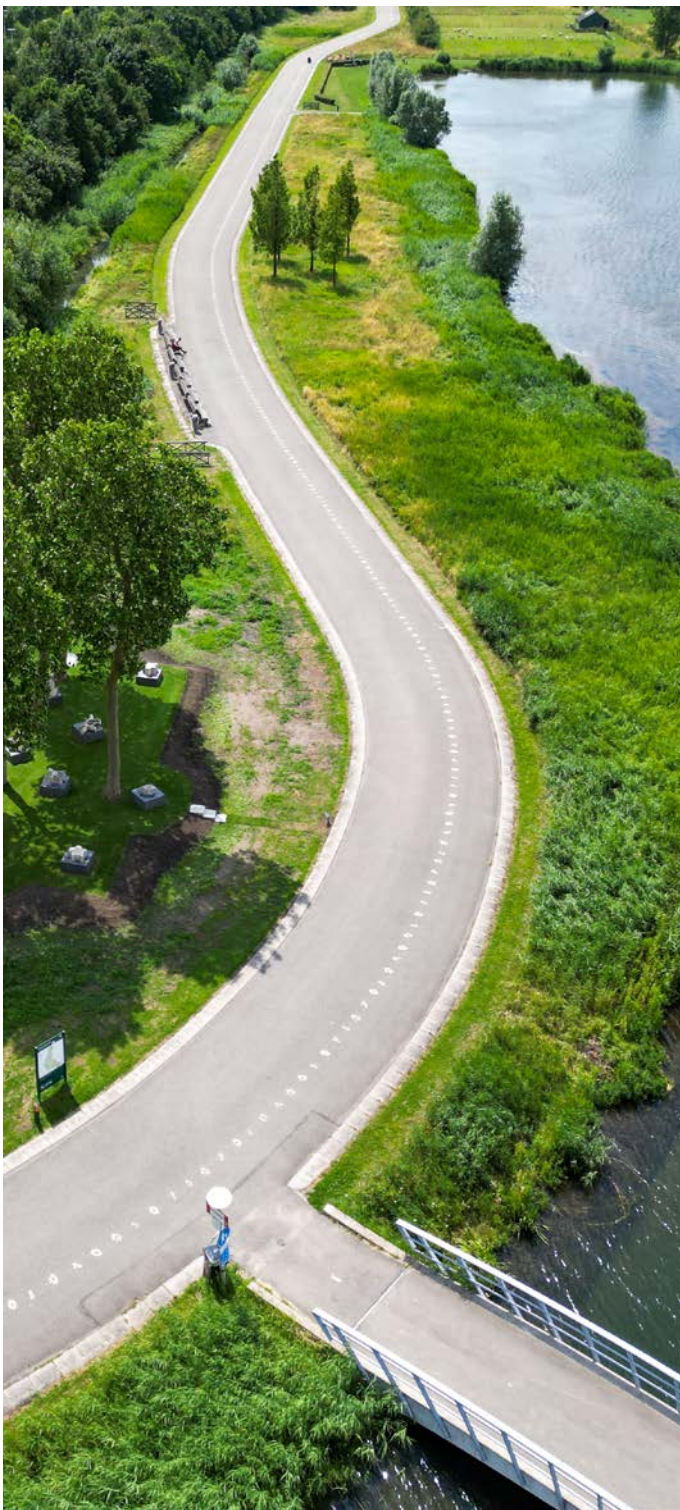
In dit uitvoeringsprogramma gaan we eerst in op de **doelstellingen** die ten grondslag liggen aan de maatregelen (A, Doelstellingen, maatregelen en resultaten). Vervolgens beschrijven we de nieuwe **maatregelen** (B1, Dit gaan we doen) om daarna in te gaan op **wat we nu al doen** (B2, Dit doen we al). Per maatregel geven we ook aan wat **de verwachte planning** is. Als laatste besteden we aandacht aan **monitoring en financiën** (C, Monitoren, sturen en verantwoorden).

De bijlagen van dit uitvoeringsprogramma zijn toegevoegd aan het collegebesluit en terug te vinden op utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl.

Bijlage 1: Maatschappelijke kosten- batenanalyse

Bijlage 2: Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit 2024





2 Doelstelling, maatregelen en resultaten

Het streven naar de WHO-advieswaarden van 2021 is een grote opgave. In de beleidsnota zijn twee doelstellingen opgenomen om daarnaartoe te werken. Bij die doelstellingen zijn bijpassende maatregelen genoemd.



Dit uitvoeringsprogramma bevat de verdere uitwerking van maatregelen die bijdragen aan doelstelling 1 uit de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen'. Deze uitwerking staat in deel B1 van dit uitvoeringsprogramma. Daarnaast werken we al aan de uitvoering van doelstelling 2 uit de beleidsnota: de luchtverontreiniging van buiten Utrecht verminderen via lobby en samenwerking. Dit en de andere maatregelen die we al uitvoeren staan in deel B2 van dit uitvoeringsprogramma.

Dit uitvoeringsprogramma brengt de ambities voor de verbetering van luchtkwaliteit onder één paraplu. We richten ons op de EU-grenswaarden en WHO-advieswaarden:

4. De Europese Unie (EU) heeft voor stikstofdioxide en fijnstof grenswaarden bepaald waaraan de luchtkwaliteit in haar lidstaten minimaal moet voldoen. We zijn wettelijk verplicht om te voldoen aan deze EU-grenswaarden.
5. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat ook bij concentraties onder de EU-grenswaarden negatieve gezondheidseffecten optreden door luchtverontreiniging. Daarom stelde de WHO-advieswaarden op die strenger zijn dan de grenswaarden van de EU. We zijn niet wettelijk verplicht om aan de advieswaarden van de WHO te voldoen.

Het programma geeft inzicht in de diverse maatregelen die we nemen om onze doelen op het gebied van emissieloos vervoer, bouwen en houtstook te behalen, met als hoofddoel het verbeteren van de gezondheid van de inwoners en bezoekers van Utrecht.

Doelstelling 1: De Utrechtse bijdrage aan luchtverontreiniging verminderen met lokale maatregelen

Met lokale maatregelen kunnen we de uitstoot die binnen onze gemeentegrenzen wordt veroorzaakt stapsgewijs verminderen. Hiermee dragen we ook bij aan de stikstofdepositie- en klimaatopgave: uitstoot verminderen is niet alleen belangrijk voor de luchtkwaliteit en de gezondheid, maar ook voor het klimaat en behoud van natuur. Emissies die we als stad veroorzaken hebben ook negatieve effecten op de luchtkwaliteit elders. We nemen onze verantwoordelijkheid hiervoor. We willen het goede voorbeeld geven en daarmee andere partijen aansporen om ook sneller te werken aan een schonere lucht.

Om verder te werken aan doelstelling 1 kondigden we onderstaande maatregelen in de beleidsnota aan:

Wegverkeer

- Uitbreiding grenzen milieuzone in 2027 voor diesellootvoertuigen (*aangepast naar alleen voor personenauto's en autobussen*);
- Aanbieden van sloopsubsidie bij uitbreiding van de grenzen van de milieuzone;
- Nul-emissiezone brom- en snorfietsen in 2030 (met tussenstap in 2028);
- Uitbreiding grenzen nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's naar heel Utrecht 2030 (*aangepast naar een aantal bedrijventerreinen, of delen daarvan, uitgezonderd tot 2035*);

- Aanscherpen milieuzone personenauto's naar emissieklasse 6 voor alle brandstoffen (wanneer mogelijk).

Houtstook

- Geen rookkanalen in nieuwbouw;
- Uitbreiding communicatiecampagne;
- Binnen stookverbod vanaf 2030.

Mobiele werktuigen en emissieloos bouwen

- Handhaven op stofemissies;
- Eisen in eigen aanbesteding- en inkoopbeleid. Sturen op inzet van uitstootvrije bouwmaterialen;
- Extra onderzoek doen naar eisen voor mobiele werktuigen in projecten anders dan gemeentelijke projecten.

Algemeen

- Voorlichting luchtverontreiniging en burgerwetenschap inzetten.

Doelstelling 2: De luchtverontreiniging van buiten Utrecht verminderen via lobby en samenwerking

Regionale, landelijke en internationale maatregelen zijn nodig om de WHO-advieswaarden uit 2021 te halen. Daarom streven we ernaar de uitstoot in de regio, Nederland en daarbuiten te verminderen door middel van lobby en samenwerking. Hoewel op deze pijler alleen indirect effect kan worden behaald, en het vaak een kwestie van een lange adem is voordat een effect optreedt, is deze doelstelling essentieel om de WHO-advieswaarden te halen.

B1 Dit gaan we doen





Algemeen

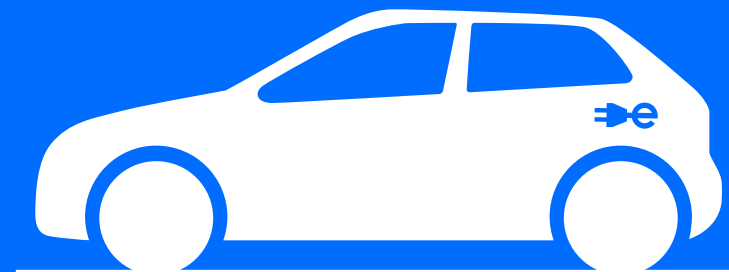
De maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren staan niet op zichzelf. Iedereen gaat een steentje bijdragen, en dat willen we in onze communicatie benadrukken. Met een communicatiestrategie geven we richting voor de komende jaren. We maken onze inwoners, ondernemers en bezoekers bewust van de gezondheidsrisico's van ongezonde lucht, en laten zien dat zij een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Daarnaast informeren we tijdig over de nieuwe maatregelen en bieden we handelingsperspectief, zodat men zich goed kan voorbereiden. Bijvoorbeeld door een subsidie aan te vragen, of over te stappen op ander vervoer.



1 Wegverkeer

Dit gaan we doen

Het gemotoriseerde wegverkeer (zoals auto's en vrachtauto's die rijden op een fossiele brandstof) is één van de meest vervuilende bronnen in Utrecht. Voor de uitstoot van stikstofdioxide (NO_2) is wegverkeer zelfs de grootste bron. Wegverkeer stoot ook fijnstof uit. Oude dieselloertuigen meer dan benzinevoertuigen. Ook bij elektrische voertuigen is nog sprake van fijnstofuitstoot: door slijtage van banden en remmen. Een deel van de uitstoot komt van buiten Utrecht en van het verkeer op snelwegen. Een groot deel komt van voertuigen die op binnenstedelijke wegen rijden. Op dit deel hebben we direct invloed. Uiteraard heeft de verschoning van het wagenpark in de stad ook invloed op het verkeer op de snelwegen rond Utrecht. Daarom zijn maatregelen die de uitstoot van wegverkeer verminderen heel effectief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Bovendien is de uitstoot van het stedelijke wegverkeer op straatniveau: uitgestoten stoffen en deeltjes worden meteen ingeademd. Het voorkomen en verminderen van deze uitstoot heeft daarom een direct positief effect op de gezondheid van inwoners.



Onderzoek maatregeleneffect en maatschappelijke kosten-baten analyse

Om goed onderbouwde keuzes te maken voor maatregelen die veel effect hebben en in verhouding staan met de maatschappelijke kosten, is bij de beleidsnota een onderzoek naar de effecten van diverse maatregelen toegevoegd. In aanvulling daarop hebben we bij dit uitvoeringsprogramma een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA; bijlage 1) uitgevoerd.

In de MKBA zijn de luchtkwaliteits- en klimaatwinst van elke maatregel uitgedrukt in geld (baten) en vergeleken met de kosten. Voor milieuzone-maatregelen zijn stikstofoxiden en fijnstof meegenomen; voor de nul-emissiezone en uitstootvrije brom-/snorfietsen is ook koolstofdioxide (CO₂) meegenomen. Indirecte effecten, zoals vestigingsklimaat of geluidhinder, zijn niet onderzocht. De kosten worden gedragen door zowel de gemeente (investeringen, handhaving en subsidies) als voertuigeigenaren (versnelde vervanging of meerkosten elektrisch voertuig ten opzichte van een 'fossiel' voertuig).

In de beleidsnota gaven we aan bij de uitbreiding van de nul-emissiezone (tijdelijke) uitzonderingen voor bedrijventerreinen te gaan onderzoeken. Daarom is in de MKBA gekeken naar twee varianten voor geografische uitbreiding: inclusief en exclusief bedrijventerreinen. Het type bedrijvigheid, het aandeel vrachtverkeer, het verzorgingsgebied (bovenregionaal, regionaal of lokaal) en de aanwezigheid van stadslogistieke hubs spelen een rol in de beslissing om een bedrijventerrein (tijdelijk) uit te zonderen of niet.

Hierna worden alle wegverkeersmaatregelen toegelicht.

1.1 Uitbreiding milieuzone in 2027 - voor diesel personenauto's en autobussen

Wat houdt de maatregel in?

We breiden de milieuzone voor diesel personen-voertuigen en autobussen in 2027 uit naar de gemeentegrenzen. Daarmee worden de meest vervuilende diesel personenauto's en autobussen (voor personenvervoer) uit de hele stad geweerd. De toegangscriteria blijven hetzelfde als voor de huidige milieuzone: voor diesel personenauto's geldt een toelatingseis van emissieklasse 5 en voor diesel autobussen een toelatingseis van emissieklasse 6 en hoger.

Voor bestel- en vrachtauto's geldt deze uitgebreide milieuzone niet, anders dan in de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen' werd aangekondigd (zie verderop voor toelichting). Bestel- en vrachtauto's hoeven in Utrecht alleen te voldoen aan de kleinere nul-emissiezone (totdat deze wordt uitgebreid in 2030, zie B1 hoofdstuk 1.3). De eerste vier maanden na invoering sturen we waarschuwingsbrieven naar eigenaren van voertuigen die niet aan de toelatingseisen voldoen. Daarna kunnen overtreders een boete krijgen.

Vrijstellingen en ontheffingen

Voor de uitbreiding van de milieuzone hanteren we dezelfde vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden als bij de huidige milieuzone.

Bij wet (RVV 1990, Artikel 86d) is een aantal voertuigen vrijgesteld, waaronder:

- kampeerwagens die als personenauto geregistreerd staan binnen de zone;
- oldtimers (voertuigen met een datum eerste toelating ouder dan 40 jaar);
- rolstoeltoegankelijke voertuigen; en moeten ontheffingen worden verleend voor:
- voertuigen van gehandicapten, aangepast voor meer dan € 500.

Verder kan in bijzondere omstandigheden, volgens de afwijkingsbevoegdheid in het ontheffingenbeleid (hardheidsclausule), een ontheffing voor diesel personenauto's worden aangevraagd indien het voertuig emissieklasse 4 heeft. Lagere emissieklassen komen niet voor ontheffingen in aanmerking.

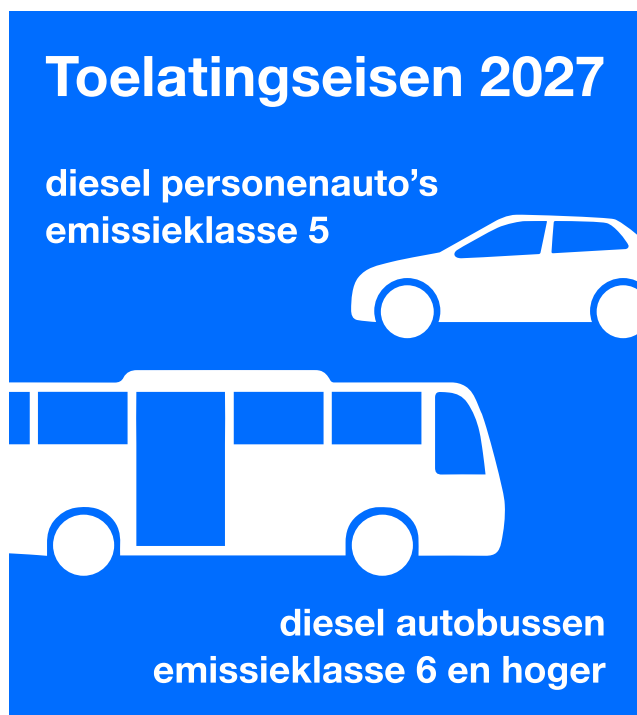
Voor autobussen gelden voor bedrijven nog twee andere ontheffingsmogelijkheden:

- financiële noodzaak (alleen emissieklasse 4 of 5);
- dagontheffing.

Deze ontheffingsmogelijkheden zijn opgenomen in het ontheffingenbeleid van de gemeente Utrecht.

Geweerde voertuigen

Volgens cijfers van RDW (januari 2025) staan in Utrecht 1.105 dieselpersonenauto's geregistreerd die met deze maatregel uit de milieuzone worden geweerd en geen ontheffing/vrijstelling krijgen. Dit is 0,9% van het totaal aantal personenauto's in Utrecht. Deze voertuigen hebben emissieklasse 0 t/m 4 (75% met emissieklasse 4), zijn niet vrijgesteld en komen niet in aanmerking voor ontheffingen. Verder worden met deze maatregel 4 in Utrecht geregistreerde dieselautobussen met emissieklasse 0 t/m 5 (5,6% van alle autobussen) geweerd. Daarnaast waren we voertuigen van buiten de stad die niet aan de toelatingseisen voldoen.



Sloopregeling

Inwoners van Utrecht kunnen subsidie krijgen wanneer ze hun vervuilende dieselpersonenauto's (emissieklasse 0 t/m 4) laten slopen. Voor deze regeling is € 1 miljoen beschikbaar.

Subsidiebedragen

- **€ 1.000** voor voertuigen met emissieklasse 4;
- **€ 500** voor voertuigen met emissieklasse 3 of lager;
- Aanvullend: **€ 2.000** voor U-pashouders.

Gerichte openstelling

De regeling wordt in de eerste zes maanden uitsluitend opengesteld voor:

- U-pashouders;
- Inwoners met een inkomen tot 150% van het sociaal minimum;
- Studenten;
- Houders van een gehandicaptenparkeerkaart.

Daarna wordt de regeling – als er nog subsidie-budget over is – opengesteld voor alle Utrechters.

Aanvullende voorwaarde voor verantwoorde sloop

De sloop van personenauto's moet voor deze subsidieregeling gedaan worden door een erkend demontagebedrijf dat is aangesloten bij Auto Recycling Nederland (ARN). Zo weten we zeker dat voertuigen daadwerkelijk uit het verkeer worden gehaald, op een milieuvriendelijke en gecontroleerde wijze.

We monitoren de aanvragen van de sloopregeling en sturen bij indien nodig.

Handhaving

De handhaving van de milieuzone vindt geautomatiseerd plaats via kentekenregistratie met behulp van ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition). Deze camera's registreren elk voertuig dat de milieuzonegrens passeert. Op basis van het kenteken wordt via een koppeling met RDW de voertuigcategorie opgevraagd en gecontroleerd of het voertuig voldoet aan de gestelde emissie-eisen. Ook wordt automatisch gecontroleerd of het voertuig een vrijstelling of ontheffing heeft.

Bij uitbreiding van de milieuzone tot aan de gemeentegrenzen is een nieuwe ring van ANPR-camera's nodig. De specificaties van deze nieuwe camera's sluiten aan bij die van de bestaande infrastructuur, zodat beheer, onderhoud en gegevensverwerking efficiënt kunnen worden ingericht.

Onderbouwing

Het uitbreiden van de grenzen van de milieuzone voor diesel personenauto's en autobussen zorgt voor schonere lucht in de hele stad. Het verschoonde verkeer stoot minder stikstofoxiden, fijnstof en roet uit. Dat levert gezondheidswinst op. De maatregel betreft een klein aantal voertuigen (< 1% van de personenauto's en autobussen). Daarmee is de impact op inwoners beperkt, maar dit heeft ook als gevolg dat de vermindering van fijnstof en stikstofdioxide bescheiden is.

Uit de MKBA komt dan ook een negatief resultaat: maatschappelijke baten van ongeveer € 0,3 miljoen tegenover kosten van € 8 miljoen, vooral door de

vervangingskosten van voertuigen die niet meer in de zone mogen. Met een sloopregeling wordt dit beeld iets gunstiger, maar het resultaat blijft negatief. Toch vinden we het belangrijk om de maatregel te nemen, ook omdat we de impact van de maatregelen over de hele stad willen verdelen. Dit is in lijn met een van de leidende principes uit de beleidsnota: 'Iedereen levert een bijdrage'.

Nederland is wettelijk verplicht zich in te zetten om de EU-grenswaarden te behalen. Zonder nieuwe maatregelen worden de grenswaarden voor stikstofdioxide voor 2030 overschreden op een aantal knelpunten buiten de huidige milieuzone. Het is daarom belangrijk in te zetten op vermindering van stikstofdioxide uitstoot met verschillende maatregelen die niet uitsluitend in de binnenstad gelden. Verder is de stadsbrede milieuzone een passende stap naar een uitstootvrije stad waar iedereen een bijdrage aan levert. We bewaken daarbij de balans tussen gezondheidswinst en draagkracht door de maatregel te beperken tot diesel personenauto's en autobussen en Utrechtse eigenaren van geweerde diesel personenauto's een sloopsubsidie aan te bieden.

We beperken de uitbreiding van de milieuzone per 1 januari 2027 tot dieselpersonenauto's en autobussen. Voor bestel- en vrachtvoertuigen stellen we – in tegenstelling tot wat in de beleidsnota is aangekondigd – nog geen milieuzone-eisen in de hele stad. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- **Het voorkomen van beleidsstapeling en versnelde afschrijving:**

Door de tussenstap (milieuzone voor bestel- en vrachtverkeer per 2027) richting de uitstootvrije zone in 2030 weg te halen, hoeven ondernemers niet voor 2027 al te investeren in nieuwe voertuigen die in 2030 ook weer vervangen moeten worden. Zo voorkomen we dubbele investeringen en versnelde afschrijving binnen drie jaar. Voertuigen moeten dan alsnog uitstootvrij worden, maar in ondernemers krijgen meer tijd om die overstap te maken. Dat vergroot de haalbaarheid/uitvoerbaarheid voor ondernemers.

- **Eenduidigheid richting weggebruikers:**

door onderscheid te maken tussen de voertuigcategorieën die gelden bij de milieuzone (personenverkeer en autobussen) en de nul-emissiezone (logistiek) is voor weggebruikers duidelijker aan welke regels ze moeten voldoen.

Deze wijziging blijft binnen de kaders van de beleidsnota. Daarin is vastgelegd dat maatregelen proportioneel moeten zijn en aangepast kunnen worden als ze in de praktijk niet uitvoerbaar blijken of tot onaanvaardbare knelpunten leiden. Ook houden we daarin ruimte voor bijstelling bij onvoorziene toekomstige ontwikkelingen.

Sloopregeling

We vinden het belangrijk dat de financiële gevolgen van deze maatregel te dragen zijn. Inwoners met een voertuig dat niet is toegestaan in de uitgebreide milieuzone moeten hun voertuig vervangen of ander

vervoer gebruiken. Om inwoners te ondersteunen in de overstap naar schoner vervoer stellen we daarom een sloopsubsidie beschikbaar.

Om ervoor te zorgen dat vooral financieel kwetsbare groepen gebruik maken van de ondersteuning, stellen we de regeling eerst open voor specifieke voorrangsgroepen. Niet voor iedereen is het haalbaar om zonder hulp over te stappen op schoon vervoer. We vinden het belangrijk dat iedereen mee kan doen in de samenleving. Sommige mensen zijn daarvoor afhankelijk van een auto, bijvoorbeeld vanwege beroep of lichamelijke problemen. Om te bepalen welke groepen voorrang krijgen, hebben we de financiële afhankelijkheid van een sloopsubsidie voor verschillende doelgroepen onderzocht. Daarbij keken we naar hun draagkracht, mobiliteitsbehoefte en vervangingsmogelijkheden.

Bij het bepalen van de subsidiebedragen hebben we onder andere gekeken naar:

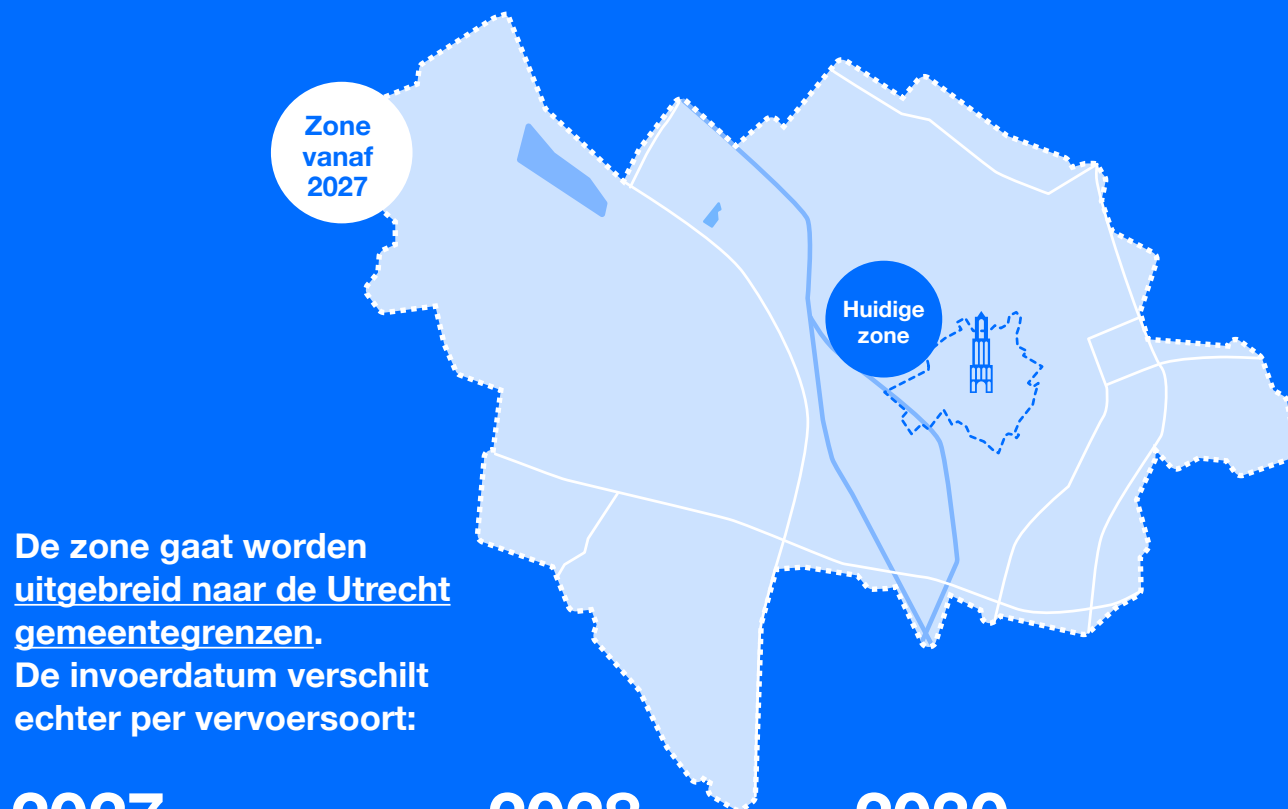
- De mogelijkheid voor alternatieven. Het subsidiebedrag moet redelijkerwijs bijdragen aan de **aanschaf of overstap** naar een schoner alternatief, zoals een tweedehands benzineauto, een elektrische fiets of een deelmobiliteitsabonnement.
- De **marktwaarde** van een vervangend voertuig.
- Redelijke lijn tussen **restwaarde** en aanschafkosten. Een sloopsubsidie van € 1.000 overbrugt deels de kloof tussen deze restwaarde en de kosten van een schoner voertuig.

De financieel meest kwetsbare groep (U-pashouders) heeft over het algemeen weinig overig bezit en geen reserves om zelf over te stappen op een vervangend voertuig. Daarom kunnen zij een hoger subsidiebedrag krijgen.

Mijlpalen

- Q1 2026
 - Start sloopregeling voor voorrangsgroepen.
- Q1 2026
 - Verkeersbesluit en ontheffingenbeleid vastgesteld.
- 1 juli 2026
 - Sloopregeling opengesteld voor alle inwoners.
- 1 januari 2027
 - Start uitbreiding zone en start waarschuwingsperiode.
- Q2 2027
 - Start handhaving.

Milieuzone en nul-emissiezone in Utrecht



De zone gaat worden uitgebreid naar de Utrecht gemeentegrenzen.
De invoerdatum verschilt echter per vervoerssoort:

2027



Diesel
personen-
voertuigen



Autobussen

2028

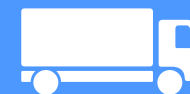


Brom- en
snorfietsen



Taxivervoer
emissievrij

2030



Bestel- en
vrachtauto's



Alle brom- en
snorfietsen
emissievrij

1.2 Nul-emissiezone brom- en snorfietsen - met overgangsregeling vanaf 2028

Wat houdt de maatregel in?

De nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen gaat, met een tussenstap, gelden in de hele gemeente. Vanaf 1 januari 2028 mogen brom- en snorfietsen op fossiele brandstof met een eerste toelatingsdatum tot 1 januari 2018 niet meer in Utrecht rijden. In 2030 zijn alleen nog emissievrije brom- en snorfietsen toegestaan op de wegen in Utrecht.

Cijfers

Er staan ongeveer 14.000 brom- en snorfietsen geregistreerd in Utrecht. Daarvan is 11% al elektrisch. Van de fossiele voertuigen heeft 75% een eerste toelatingsdatum van voor 1 januari 2018.

Ontheffingen

We onderzoeken nog welke ontheffingen mogelijk worden voor de zone. We denken daarbij in ieder geval aan een ontheffing vanwege medische omstandigheden. Daarnaast is het altijd mogelijk om in bijzondere situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid een beroep te doen op de hardheidsclausule die we in ons ontheffingenbeleid opnemen.

Inruilregeling

We bieden een inruilregeling om mensen te helpen over te stappen naar een emissievrije brom- of snorfiets en hun oude brom- of snorfiets op benzine in te leveren voor de sloop. Vanuit de Specifieke Uitkering (SPUK) Schone Lucht

Akkoord (SLA) van het Rijk, waaruit we 2/3 van de beschikbare dekking hebben gekregen, zijn voorwaarden aan de regeling gesteld: de subsidie is uitsluitend voor mensen met een laag inkomen en er mag maximaal € 1.000 per aanvraag worden uitgekeerd.

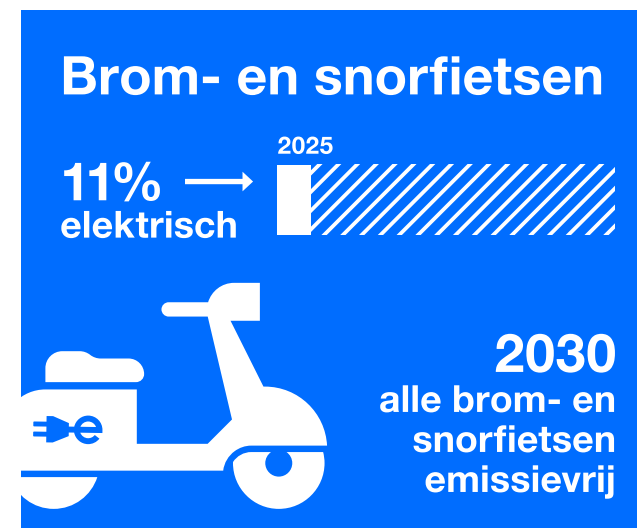
- Voor deze regeling is in totaal € 200.000 beschikbaar.
- Alleen inwoners met een U-pas kunnen aanspraak maken op de subsidie.
- De inruilregeling stellen we open in 2026. De inruilregeling loopt tot en met 2028, of tot het budget op is.

Handhaving

We handhaven deze maatregel met een combinatie van ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition), zoals die voor de milieuzone, en met bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren (boa's). De eerste vier maanden geldt een waarschuwingsperiode.

Onderbouwing

De invoering van een nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen draagt bij aan gezondere lucht en een reductie van de CO₂-uitstoot in Utrecht. Hoewel deze voertuigen verantwoordelijk zijn voor een relatief klein aandeel in de totale uitstoot van stikstofoxiden en (ultra)fijnstof, zorgt deze maatregel voor een merkbare vermindering van (geluid)overlast en directe blootstelling aan luchtverontreiniging op straatniveau, en dus gezondheidseffecten, voor fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd draagt de maatregel bij aan de ambitie richting een volledig



emissievrije stad. Volgens de MKBA is deze maatregel ook kosteneffectief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Secundaire baten, zoals afname van geluidhinder, zijn in de analyse nog niet meegenomen en kunnen het positieve effect verder versterken.

Om op korte termijn gezondheidseffecten te bereiken nemen we een tussenstap bij de invoering van de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen. Vanaf 1 januari 2028 mogen fossiele brom- en snorfietsen met een eerste toelatingsdatum tot 1 januari 2018 Utrecht niet meer in. Deze oudere voertuigen zijn in belangrijke mate verantwoordelijk voor de luchtvervuiling door brom- en snorfietsen. De tussenstap zorgt al voor 95% van de vermindering van de uitstoot van fijnstof en vluchtige organische stoffen van brom- en snorfietsen.

We willen de invoering van de nul-emissiezone voor brom- en snorfietsen haalbaar maken

voor inwoners. Daarbij houden we rekening met uiteenlopende belangen en omstandigheden van inwoners, ondernemers en andere betrokkenen. We onderzoeken daarom of er voor specifieke groepen of voertuigtypes ontheffingen en/of vrijstellingen komen. De precieze ontheffingen en vrijstellingen nemen we op in het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid.

Mijlpalen

- Q1 2026
 - Start inruilregeling brom- en snorfietsen.
- Q4 2026
 - Verkeersbesluit en ontheffingenbeleid vastgesteld.
- 1 januari 2028
 - Invoering zone: weren van brom- en snorfietsen met een eerste toelatingsdatum tot 1 januari 2018 en start waarschuwingsperiode.
- Q2 2028
 - Start handhaving.
- Q1 2029
 - Verkeersbesluit aanscherping nul-emissiezone brom- en snorfietsen.
- 1 januari 2030
 - Invoering zone: weren van alle niet-elektrische brom- en snorfietsen en start waarschuwingsperiode.
- Q2 2030
 - Start handhaving.

1.3 Uitbreiding nul-emissiezone voor bestel- en vrachtovertuigen naar heel Utrecht in 2030, met een tijdelijke uitzondering voor een aantal nader te bepalen bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035

Wat houdt de maatregel in?

In 2030 breiden we de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's (die sinds januari 2025 geldt in het gebied van de huidige milieuzone) uit naar de gemeentegrenzen. Dit betekent dat alle bestel- en vrachtauto's vanaf 2030 uitstootvrij de gemeente moeten betreden. Daarbij worden een aantal bedrijventerreinen, of delen daarvan, tot 2035 uitgezonderd van de zone. Welke bedrijventerreinen dit zijn wordt nader onderzocht en in 2026 vastgelegd.

Ontheffingen en vrijstellingen

Bij de uitbreiding van de nul-emissiezone geldt, net als bij de huidige zone, een aantal ontheffingen en vrijstellingen. Deze worden geharmoniseerd via landelijke afspraken zoals vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ). Vanuit de UAZ onderzoeken we welke ontheffingen en vrijstellingen ook na 2030 van kracht blijven. De definitieve bepalingen leggen we vast in het verkeersbesluit en het gemeentelijke ontheffingenbeleid.

De volgende voertuigcategorieën zijn vrijgesteld van de huidige nul-emissiezone (vanaf 2025):

- **Oldtimers** (datum eerste toelating meer dan 40 jaar geleden);
- **Rolstoeltoegankelijke voertuigen** (carrosseriecode SH of bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147, 149);
- **Bijzondere vrachtauto's** jonger dan 13 jaar (o.a. carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of aanduiding SB/SF), tot uiterlijk 1-1-2030 of tot het voertuig 13 jaar oud is.

Voor de onderstaande situaties kan, op aanvraag, momenteel een ontheffing worden verleend:

- **Dagontheffing:** Voor incidentele toegang tot de zone. Deze dagontheffing kan 12 keer per jaar per zone worden aangevraagd.
- **Bestel- en vrachtauto's in particulier bezit:** Deze ontheffing is beschikbaar voor voertuigen die aantoonbaar in particulier bezit zijn.
- **Ontheffing voor bestel- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast:** Ontheffing voor voertuigen die speciaal zijn aangepast voor een handicap en daardoor niet makkelijk te vervangen zijn.
- **Lange levertijden van een besteld emissieloos voertuig:** Tijdelijke ontheffing als een nieuw schoon voertuig al wel besteld is maar nog niet geleverd kan worden. Deze ontheffing wordt verleend voor de duur van de levertijd van het nieuwe voertuig.

- **Bijzondere voertuigen met DET tot 13 jaar of ouder:** Voor speciale voertuigen (bijvoorbeeld kermis- en circusvoertuigen) die jonger zijn dan 13 jaar.
- **Niet-emissieloos beschikbaar:** Een ontheffing voor voertuigen waarvoor nog geen emissieloos alternatief beschikbaar is;
- **Plug-in hybride vrachtauto:** Voor hybride vrachtwagens die aantoonbaar elektrisch rijden in de zone.
- **Bedrijfseconomische omstandigheden:** Als directe overstap naar emissieloos financieel niet haalbaar is voor een bedrijf.
- **Hardheidsclausule (afwijkingsbevoegdheid):** Voor uitzonderlijke situaties die buiten de standaardregels vallen, maar waarbij een ontheffing toch redelijk is.

Aanvullend wordt in 2026 een ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen (netcongestie) en voor dierenambulances opgenomen in het ontheffingenbeleid.

Handhaving

Voor de uitbreiding van de nul-emissiezone naar de gemeentegrenzen van Utrecht gebruiken we dezelfde ANPR-camera's als voor de uitgebreide milieuzone (zie B1 hoofdstuk 1.1). Dit is een dekken- de ANPR-cameraring op de gemeentegrens, waarmee voertuigen automatisch gecontroleerd worden op toegang tot de nul-emissiezone.

Onderbouwing

De uitbreiding van de nul-emissiezone is een belangrijke stap om de luchtkwaliteit te verbeteren en duurzame mobiliteit te stimuleren. Hiermee wordt een groot deel van de vervuulende bestel- en vrachtvoertuigen geweerd, die nu verantwoordelijk zijn voor een aanzienlijk aandeel van de uitstoot van schadelijke stoffen. Tegelijkertijd vraagt dit om een zorgvuldige afweging tussen milieuwinst en het behoud van vitale economische én stadslogistieke functies. Met name de aanwezigheid van bedrijventerreinen binnen de zone heeft grote gevolgen voor logistieke ketens, ondernemers en de uitvoerbaarheid van ander gemeentelijk beleid.

In de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen' is daarom aangekondigd dat bij de uitbreiding van de nul-emissiezone nader gekeken wordt naar het al dan niet opnemen van bedrijventerreinen. In de MKBA zijn daarom twee varianten onderzocht: een uitbreiding inclusief en een uitbreiding exclusief een aantal bedrijventerreinen.

Op basis van de MKBA, sociaaleconomische overwegingen, signalen uit de sector en de strategische logistieke functie van deze locaties, komt een gefaseerde uitbreiding als het meest haalbare scenario naar voren. Dit houdt in dat de zone in 2030 wordt uitgebreid, maar dat een aantal bedrijventerreinen, of delen daarvan, daarbij tot 2035 wordt uitgezonderd. Op die manier blijven de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen grotendeels behouden, terwijl de lasten voor ondernemers beperkt blijven en de praktische haalbaarheid toeneemt.

Bedrijventerreinen kennen een relatief hoog aandeel vrachtverkeer over langere afstanden, waarvoor nog niet altijd betaalbare en inzetbare uitstootvrije alternatieven beschikbaar zijn. Dit speelt niet alleen voor de bedrijven zelf, maar ook voor de vele vervoerders en toeleveranciers van buiten de stad die dagelijks toegang moeten hebben tot deze locaties. Door deze terreinen tijdelijk uit te zonderen blijven zij bereikbaar voor brandstof-voertuigen en geven we extra tijd voor de sector om zich aan te passen. De MKBA laat bovendien zien dat deze variant maatschappelijk zeer rendabel is: de baten op het gebied van gezondheid en klimaat wegen ruimschoots op tegen de lasten.

Aanvullend op de MKBA zal er een nadere toets plaatsvinden. In die toets kijken we naar de gevolgen van het uitzonderen van deze locaties en andere bedrijventerreinen, zowel voor bedrijven op de terreinen als voor de toeleveranciers. Daarbij wordt onder andere gekeken naar het type bedrijvigheid, het aandeel vrachtverkeer, het verzorgingsgebied (bovenregionaal, regionaal of lokaal) en de aanwezigheid van stadslogistieke hubs. Aanvullend zal een uitvoeringstoets worden uitgevoerd waarin gekeken wordt naar praktische complicaties van het uitzonderen van deze locaties. Daarbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de uitvoerbaarheid, bereikbaarheid en handhaafbaarheid per locatie.

Bij binnenstedelijke bedrijventerreinen, waar veel kleinschalige ondernemers gevestigd zijn en de verwevenheid met de stedelijke logistiek groot is, speelt dit extra mee. Bij de nadere toets worden

de precieze criteria bepaalt. De uitkomsten van deze toets kunnen leiden tot een nadere afweging van de uiteindelijke beslissing om terreinen wel of niet tijdelijk uit te sluiten. Op basis van het nadere onderzoek maken we in 2026 een definitieve keuze.

Mijlpalen

- 2026
 - Besluit welke bedrijventerreinen, of delen daarvan, we tijdelijk uitzonderen.
- Q2 2028
 - Evaluatie huidige nul-emissiezone.
- Q4 2028
 - Verkeersbesluit en ontheffingenbeleid vaststellen.
- 1 januari 2030
 - Invoering nul-emissiezone bestel- en vracht-auto's stadsbreed (exclusief een aantal bedrijven-terreinen); start waarschuwingsperiode.
- Q2 2030
 - Start handhaving.
- 1 januari 2035
 - Invoering voor bedrijventerreinen en start waarschuwingsperiode.
- Q2 2035
 - Start handhaving.

Netcongestie

De beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor de uitbreiding van de nul-emissiezone. Landelijk wordt uitgegaan dat voor 50% van de emissieloze bestelvoertuigen publieke laadinfra nodig is. Voor emissieloze vrachtvoertuigen geldt dat voor 10-15%. Voor private laadinfra op het terrein van bedrijven wordt uitgegaan van 50% voor bestelvoertuigen en 85-90% voor vrachtvoertuigen.

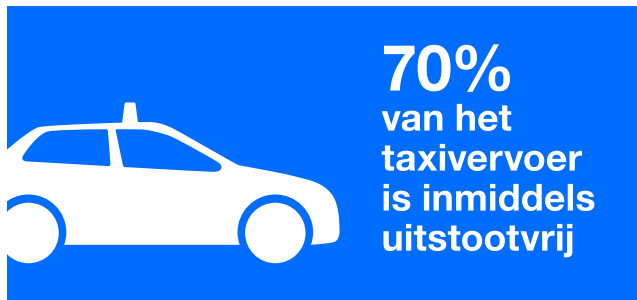
De huidige netcongestie beperkt de realisatie van laadinfrastructuur. Netbeheerders Stedin en TenneT hebben aangegeven dat nog tot 2035 sprake is van netcongestie. Hierdoor kan het gebeuren dat niet alle bedrijven in de nul-emissiezone voldoende laadinfrastructuur voor hun volledige wagenpark kunnen realiseren. Hetzelfde geldt voor het gemeentelijk wagenpark. Zonder robuuste stroomvoorziening is een nul-emissiezone niet haalbaar. Om ervoor te zorgen dat netcongestie een minder groot risico wordt nemen we verschillende maatregelen (zie B1 hoofdstuk 4).

1.4 Emissieloos taxi- en doelgroepenvervoer

We streven naar emissievrij doelgroepenvervoer in 2025 en hebben dit bijna voor 100% behaald. De aanbesteding van het doelgroepenvervoer is gegund: vanaf 2025 is 87,5% van de voertuigen emissieloos. Het leerlingenvervoer is al 100% emissieloos. Hiermee is 70% van het taxivervoer inmiddels uitstootvrij.

Het overige deel van het taxivervoer bestaat voornamelijk uit straattaxi's. Ons doel is volledig emissievrij taxivervoer in 2028. Samen met de taxibranche maken we in 2026 concrete afspraken over de verdere overgang naar een uitstootvrij wagenpark. Onderdeel hiervan is het voornemen om de taxibuffers in de stad stapsgewijs uitsluitend toegankelijk te maken voor elektrische taxi's en de mogelijke invoering van een nul-emissiezone met passende overgangsregelingen voor taxivervoer. Deze voornemens worden in nauw overleg met de branche uitgewerkt.

Om de overstap naar elektrisch rijden te faciliteren investeren we in laadinfrastructuur. Momenteel is er een gemeentelijke snellader beschikbaar op de taxistandplaats aan de Mineurslaan, die nog beperkt wordt gebruikt. Bij de herinrichting van de bufferplaats bij het Moreelsepark plaatsen we in 2025 extra snelladers voor taxi's.



Mijlpalen

- 2023
 - Aanbesteding doelgroepenvervoer.
- 2025
 - Plaatsing snellaadpalen bij heringerichte taxibuffer Moreelsepark.
- 2025
 - Doelgroepenvervoer wordt ZE uitgevoerd.
- 2028
 - Emissievrij taxivervoer.

1.5 Aanscherpen milieuzone voor personenauto's naar emissieklasse 6 voor alle brandstoffen (wanneer mogelijk)

In de beleidsnota is de maatregel opgenomen om de milieuzone voor personenauto's aan te scherpen naar emissieklasse 6 voor alle brandstoffen. Hierbij gaven we aan dat deze aanscherping juridisch nog niet mogelijk is. Daarom werken we dit niet uit in dit uitvoeringsprogramma. Wanneer het in de toekomst wel mogelijk wordt, onderzoeken we of en hoe uitvoering haalbaar is.





2 Houtstook

Dit gaan we doen

Houtstook is één van de weinige bronnen waar de afgelopen jaren niet of nauwelijks daling van de uitstoot optrad. De emissiecijfers van het RIVM laten zien dat 23% van de uitstoot van primair fijnstof ($PM_{2.5}$) afkomstig is van houtstook. Het is daarmee een grote bron van luchtverontreiniging. We nemen daarom drie maatregelen om de uitstoot door houtstook te verminderen; uitbreiding campagne (2.1), geen rookkanalen in nieuwbouw (2.2) en een houtstookverbod (2.3).

**Houtstook is de
grootste bron van
fijnstof binnen
Utrecht**



2.1 Uitbreiding campagne

Sinds 2021 zijn er campagnes gericht op het verminderen van houtstook. Er zijn nieuwe middelen beschikbaar gesteld om deze campagne uit te breiden. Communicatie over houtstook gaat onderdeel uitmaken van een bredere communicatiestrategie (zie de inleiding van B1) voor het onderwerp luchtkwaliteit als geheel. Op deze manier communiceren we eenduidig over alle luchtmaatregelen en dragen we dezelfde hoofdboodschap uit, namelijk dat een slechte luchtkwaliteit schadelijk is voor de gezondheid en dat maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid van inwoners te verbeteren.

We zijn ons ervan bewust dat het stoppen met hout stoken een verandering van gedrag is, en gedragsveranderingen kosten tijd. Daarom communiceren we de aankomende jaren, tot 2030, over de noodzaak om hiermee te stoppen.

2.2 Geen rookkanalen in nieuwbouw

Wat houdt de maatregel in?

We verbieden voor projecten waar de gemeente zelf opdrachtgever is, rookkanalen (schoorstenen) in nieuwbouw vanaf 2025. Dit doen we, bijvoorbeeld, door eisen te stellen aan ontwikkelaars waar de gemeente opdracht aan verleent. Bij projecten van derden verzoeken we de initiatiefnemers om geen rookkanalen te realiseren. Echter, we kunnen niet voorkomen dat een woningeigenaar achteraf zelf vergunningsvrij een rookkanaal aanbrengt.

Onderbouwing

Door geen rookkanalen te installeren bij nieuwbouw in opdracht van de gemeente, willen we voorkomen dat er nieuwe houtkachels bijkomen. Het verbieden van rookkanalen in projecten van derden is niet mogelijk. Bij projecten van derden gaat het om projecten waarbij de gemeente geen opdrachtgever is. Gemeenten kunnen de plaatsing van een

houtkachel zelf niet verbieden, omdat kachels als product zijn toegestaan op de (Europese) markt. Volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) moet bij het plaatsen van een kachel een afvoer voor rookgas gerealiseerd worden. Gemeenten kunnen geen aanvullende of afwijkende lokale bouwregels over het rookkanaal invoeren, omdat daarvoor al regels staan in het Bbl. Omdat het plaatsen van een kachel niet kan worden verboden, en een kachel altijd aangesloten moet zijn op een rookgasafvoer, kunnen gemeenten het plaatsen van een rookkanaal niet verbieden in het omgevingsplan. Wel gaan we in gesprekken met ontwikkelaars adviseren om geen rookkanalen te realiseren, ook met het oog op het komende stookverbod.

De subsidie voor het laten verwijderen van een kachel en rookkanaal loopt tot eind 2025. Dit was een maatregel uit het uitvoeringsprogramma 'Gezonde lucht voor Utrecht' (2020) die - vanwege lage kosteneffectiviteit - niet gecontinueerd wordt in het nu voorliggende uitvoeringsprogramma.



2.3 Houtstookverbod

Wat houdt de maatregel in?

Vanaf 2030 is het stoken van hout binnenshuis verboden. Daartoe gaan we in het omgevingsplan regels vaststellen over het gebruik van stookinstallaties, zoals kachels of houtovens. Voor inwoners die een kachel gebruiken als enige verwarmingsbron - en niet kunnen overstappen naar een andere bron - nemen we een uitzonderingsregeling op.

Het verbod gaat ook gelden voor bedrijven die een stookinstallatie gestookt op hout hebben, met een nominaal thermisch ingangsvermogen van minder dan 100 kW, zoals bij horeca. We onderzoeken of er een uitzonderingsregeling mogelijk is voor bedrijven die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van een houtkachel, zoals pizzeria's en bakkerijen met een houtoven.

Handhaving

Ons uitgangspunt is inzetten op goede naleving. Preventie voorkomt de noodzaak van de inzet op handhaving. Door vroegtijdig intensief op voorlichting, gedragsverandering en communicatie in te zetten willen we aan de voorkant al voorkomen dat de effectiviteit van het houtstookverbod te veel afhankelijk wordt van de handhaving van deze maatregel. In de jaren voordat het houtstookverbod ingaat creëren we daarmee mogelijk al een grote bereidheid tot naleving onder inwoners. Ons toekomstbeeld is dat 'niet stoken' steeds meer het 'nieuwe normaal' wordt en dat het draagvlak voor een algeheel verbod op houtstook groeit.

De handhaving wordt opgepakt met een combinatie van een veelmeldersaanpak en een programmatische aanpak. Met een veelmeldersaanpak pakken we overlastsituaties aan waar veel meldingen over binnenvallen. Met de programmatische aanpak worden alle meldingen geregistreerd en voeren we een aantal keer per jaar een analyse uit waarbij we kijken naar patronen in tijd en plaats. Op basis van de luchtkwaliteit in bepaalde wijken en de data, plannen we gerichte schouwrondes in. Wanneer we tijdens deze schouwrondes een overtreding

constateren wordt hierop (wanneer mogelijk) gehandhaafd.

We werken de handhaving verder uit in bijvoorbeeld een handhavingsstrategie of beleidsregel. De komende jaren blijven we de technologische ontwikkelingen op het gebied van meten en handhaven volgen en trekken we, waar dit meerwaarde heeft, samen op met andere overheden die een houtstookverbod hebben ingesteld.

Vanaf 2025 geldt er al een houtstookverbod buitenshuis. Op dit moment wordt dit beperkt gehandhaafd op basis van een veelmeldersaanpak. In de zomer van 2025 is geen toename gezien in het aantal meldingen ten opzichte van voorgaande jaren. De meldingen die specifiek over het stoken van hout buitenshuis gingen waren beperkt. In veel gevallen is bij een melding niet traceerbaar vanaf welk adres de overlast wordt veroorzaakt. Dit maakt handhaving lastig. In de gevallen dat het adres van de overlastveroorzaker wel bekend was, is een brief gestuurd naar de stoker. In de meeste gevallen zijn er voor deze adressen geen nieuwe meldingen binnengekomen. De handhaving op het houtstookverbod buitenshuis wordt vanaf 2030 op dezelfde manier gedaan als de handhaving op het binnenstookverbod, met een combinatie van een veelmeldersaanpak en een programmatische aanpak. Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de handhaving in een handhavingsstrategie of beleidsregel. Tot die tijd zetten we de huidige manier van handhaven buitenshuis voort.

Onderbouwing

Uit het maatregelenonderzoek dat is uitgevoerd voor de beleidsnota blijkt dat een algeheel houtstookverbod een kosteneffectieve maatregel is die significant bijdraagt aan het verbeteren van de stadsbrede luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid. Daarnaast zorgt een houtstookverbod ook voor directe lokale gezondheidswinst voor inwoners met een luchtwegaandoening. Het inademen van schadelijke rook zorgt bij deze doelgroep voor een verslechtering van hun gezondheid.

Een algemeen stookverbod is juridisch mogelijk. Hiervoor moeten we het stoken van hout als milieubelastende activiteit bestempelen en een planregel opnemen in het omgevingsplan. Hier geldt een zware motiveringsplicht voor waarbij we de proportionaliteit en subsidiariteit van de maatregel moeten onderbouwen. De gunstige en ongunstige effecten van het verbod moeten worden afgewogen om te bepalen of de maatregel proportioneel is. Met subsidiariteit wordt bedoeld dat we het minst ingrijpende middel inzetten om het doel te bereiken. In aanloop naar het verbod bepalen we of onderzoeken die al zijn uitgevoerd voldoende en actueel genoeg zijn en wordt, indien nodig, aanvullend onderzoek gedaan. Sinds 2025 geldt in Utrecht al een verbod op het stoken van hout buitenshuis. Dit verbod is geregeld in de APV. Bij het juridisch regelen van het algemene houtstookverbod vanaf 2030 wordt het buitenstookverbod ook meegenomen. Op deze manier worden het buitenstookverbod en het binnenstookverbod op een vergelijkbare manier juridisch verankerd. We vinden het belangrijk dat het houtstookverbod

binnenshuis voor iedereen uitvoerbaar/haalbaar is. Daarom hebben we gekeken naar de doelgroepen die door deze maatregel geraakt worden:

Houtstook door inwoners

Een beperkt aantal inwoners gebruikt een houtkachel of variant daarop. Volgens onderzoek van bureau Blauw heeft ongeveer 10% van de woningen in Utrecht een houtkachel. Van deze gebruikers is een klein deel afhankelijk van het gebruik van een houtkachel voor het verwarmen van de woning. Uit data verzameld in het WoON-onderzoek van 2024 komt naar voren dat dit 0-0.5% van de inwoners betreft. Voor deze kleine groep 'afhankelijke' gebruikers nemen we een uitzondering op het verbod op. We onderzoeken hoe we deze uitzondering precies vormgeven. We kijken dan onder andere naar de mogelijkheden om de woning op een andere wijze te verwarmen en wat de kosten daarvan zijn. Ook onderzoeken we welke eisen we stellen aan zulke uitzonderingen.

Houtstook bij bedrijven

Een houtkachel is een stookinstallatie, die ook bij verschillende bedrijven gebruikt wordt. In het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) zijn emissieregels opgenomen voor het exploiteren van een stookinstallatie met een nominaal thermisch ingangsvermogen van meer dan 100 kW. Deze bedrijven moeten voldoen aan strenge eisen voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. De rookgassen moeten gereinigd worden met industriële filters en worden continu gemonitord.

Voor stookinstallaties bij bedrijven waar geen regels voor gelden in het Bal, kunnen we als gemeente regels stellen in het omgevingsplan. Het gaat dan om het exploiteren van stookinstallaties van minder dan 100 kW. Sommige horecagelegenheden gebruiken bijvoorbeeld een houtkachel voor de sfeer of een houtoven voor het bakken van pizza's.

We onderzoeken hoeveel van zulke bedrijven Utrecht heeft en voor welke doeleinden zij de stookinstallatie gebruiken. Voor bedrijven die een houtkachel hebben die niet nodig is voor de bedrijfsvoering, maar bijvoorbeeld alleen voor de gezelligheid wordt gebruikt, zal het verbod ook gelden. Eén van de leidende principes uit onze beleidsnota is namelijk dat iedereen bijdraagt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. We willen daarom dat het houtstookverbod zowel gaat gelden voor inwoners als voor bedrijven. Dit is op dit moment ook al het geval voor het buitenstookverbod. Voor bedrijven waarbij binnen een houtgestookte installatie wordt gebruikt voor bedrijfsmatige processen, zoals bij pizzeria's of bakkerijen, overwegen we een vrijstelling of maatwerkvoorschriften. Zij kunnen hun activiteiten niet onveranderd voortzetten zonder stookinstallatie en de maatregel heeft grote economische gevolgen voor deze ondernemers. Daarnaast zijn er voor bedrijven waar voedsel wordt bereid al regels opgenomen in het omgevingsplan voor de beperking van geuroverlast. Zo moeten dampen en gassen die naar de buitenlucht worden uitgestoten tenminste 2 meter boven het dak van omliggende bebouwing worden afgevoerd óf er moet een

ontgeuringsinstallatie worden geplaatst. Daarnaast moet bij frituren, bakken of grillen een vetvangend filter worden geplaatst. Hierop vindt naar aanleiding van overlastmeldingen toezicht plaats. Deze maatregelen zijn primair gericht op het verminderen van geuroverlast, maar kunnen ook zorgen voor een vermindering van de uitstoot van luchtvervuilende stoffen op leefniveau. Hierop vindt naar aanleiding van overlastmeldingen toezicht plaats.

Mijlpalen

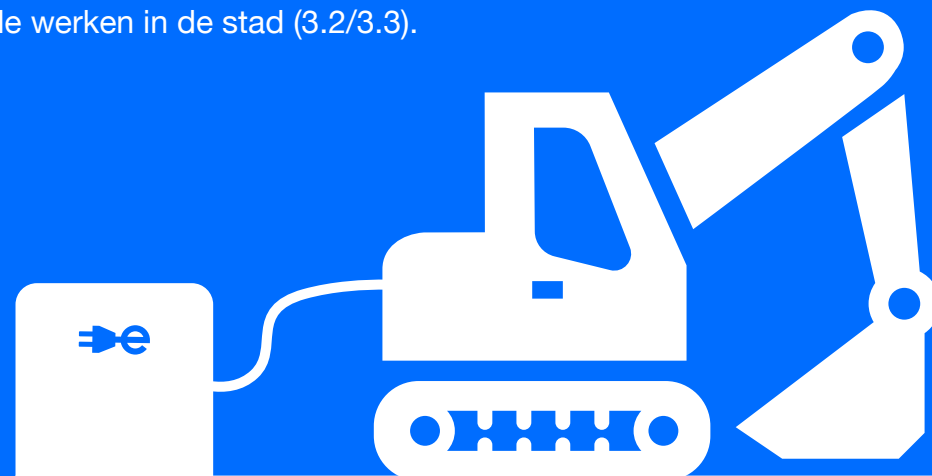
- 2025
 - Buitenstookverbod.
- 2025
 - Geen rookkanalen in nieuwbouw.
- Uiterlijk eind 2028
 - Planregel vastgesteld met uitzonderingen voor inwoners en bedrijven bij binnen stookverbod en omzetten APV buitenstookverbod in Omgevingsplan.
- Q2 2029
 - Handhavingsstrategie/beleidsregel vastgesteld.
- 1 januari 2030
 - Start binnen stookverbod.
- Doorlopend
 - Communicatiecampagne.



3 Emissieloos bouwen

Dit gaan we doen

Mobiele bouwwerktuigen behoren tot de top 3 lokale veroorzakers van luchtverontreiniging in Utrecht. Bouwlogistiek drukt met zo'n 2,4 miljoen jaarlijkse rijbewegingen zwaar op de bereikbaarheid en leefbaarheid in Utrecht. Verschuiving van de bouw- en infrasector naar (uiteindelijk) emissieloos bouwen heeft veel effect op het verbeteren van de luchtkwaliteit, bereikbaarheid en gezondheid van Utrechters. We nemen daarom maatregelen om de uitstoot door bouw- en infrawerken verder te verminderen en het aantal rijbewegingen te reduceren. We bouwen daarbij voort op reeds genomen maatregelen zoals genoemd in B2 hoofdstuk 3, zoals het stellen van oplopende inkoop-eisen in gemeentelijke opdrachten (3.1) en het verbieden van verouderde diesels op de bouwplaats voor alle werken in de stad (3.2/3.3).



3.1 Maatregelen emissieloos inkopen en monitoring

Oplopende ZE-eisen invoeren in inkoop, volgens Routekaart Emissieloos Inkopen 2025-2030

Zoals we in juli 2025 hebben vastgesteld, volgen we de Routekaart Emissieloos Inkopen met looptijd t/m 2030. Deze Routekaart hanteert oplopende eisen en gunningscriteria voor onze gemeentelijke Infra- en Grond-, Weg- en Waterbouw projecten. Dit vraagt om continue implementatie en monitoring van de eisen die we stellen in onze contracten. De Routekaart stelt dat invoering van 100% emissieloos materieel in de vermogensklasse 56-130 kW per 1 januari 2030 nog afhankelijk is van marktontwikkelingen. We onderzoeken daarom in 2028 of ophoging van de ZE-eis per 1-1-2030 naar de categorie 56-130 kW kan worden ingevoerd. Aspecten waar we in het onderzoek naar kijken zijn bijvoorbeeld de beschikbaarheid van emissieloos materieel in die vermogensklasse en de praktijkervaringen van opdrachtnemers en wij als opdrachtgever.

Eerste ZE-eis voor groenonderhoudscontracten

In 2028 voeren we de eerste ZE-eis in gemeentelijke groenonderhoudscontracten in, namelijk een eis dat het materieel <19 kW per 1 januari 2028 emissieloos moet zijn. In voorbereiding daarop onderzoeken we of er contracten zijn binnen groenonderhoudscontracten waarin we als pilot al ZE-eisen kunnen uitvragen, zodat we ervaring opdoen met wat het met de markt kan leveren. Ook lobbyen we bij het Rijk voor dekking van meerkosten

bij het gebruik van emissieloos materieel binnen het groenonderhoud.

Monitoring met EmissieCalc

Inkoopeisen en gunningscriteria worden in de aanbestedingsfase van projecten uitgevraagd. Daarnaast is het zaak om tijdens de uitvoeringsfase te monitoren welke inzet wel en niet emissieloos plaatsvindt en of dit correspondeert met de contractafspraken vanuit de inkoopfase. Daarom zijn we samen met een aantal andere gemeenten gestart met de ontwikkeling van een monitoringstool: EmissieCalc. Uitgangspunt van deze tool is zoveel mogelijk aansluiten bij de uitvoering in de praktijk en het voorkomen van dubbele administratie, zowel voor onze opdrachtnemers als gemeentelijke projectleiders. Daarom onderzoeken we welke koppelingen mogelijk zijn met bestaande administratiesystemen van opdrachtnemers en gebruikte systemen van de gemeente als opdrachtgever.

3.2 Maatregelen regulering en handhaving

Bouwstof

In de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen' is aangekondigd dat we in gaan zetten op het tegengaan van bouwstof. Bouw-, sloop- en renovatiewerkzaamheden kunnen lokaal flinke stofwolken veroorzaken. Deze stofemissies zijn schadelijk voor de gezondheid en veroorzaken hinder door bijvoorbeeld vieze ramen. In de

Arbowet zijn deze emissies gereguleerd om de gezondheidsschade bij werknemers op de bouwplaats en bij mensen in de omgeving te beperken. Er bestaan zeer effectieve maatregelen om de emissies te beperken, zoals afscherming, bevochtiging en afzuiging. Echter, de toepassing van adequate maatregelen om stofemissies tegen te gaan laat in de praktijk te wensen over en handhaving heeft vaak geen prioriteit. Hier valt nog winst te behalen. We onderzoeken momenteel wat mogelijk, haalbaar en betaalbaar is qua maatregelen en komen hier in 2026 op terug.

Onderzoek naar eisen voor mobiele werktuigen bij samenwerkingspartners en niet-gemeentelijke projecten

Zoals we in juli 2025 besloten gaan we het draagvlak onderzoeken om het landelijke minimumniveau van het Convenant SEB bij projecten en partijen anders dan de gemeente in te voeren. Dit gaat om het onderzoeken van het opnemen van eisen in anterieure overeenkomsten (met vastgoedontwikkelaars) en om prestatieafspraken met woningcorporaties. Daarnaast willen we de eisen zoals die in het minimumniveau van het Convenant SEB (zie hoofdstuk 3) gesteld worden als leidraad publiceren, als voorbeeld voor Utrechtse opdrachtgevers zoals de Universiteit, Hogeschool, ziekenhuizen en andere grote opdrachtgevers. Er is reeds een beleidsregel die het minimumniveau van het convenant regelt voor vergunnings- en meldingsplichtige werken op de bouwplaats vanuit de omgevingsvergunning (zie hoofdstuk 3.2).

3.3 Maatregelen bouwlogistiek

We hebben in juli 2025 besloten om in het najaar van 2025 een stadsbreed Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC)-kader uit te werken op het onderdeel Bouwlogistiek, dat richting geeft aan ritreductie, gewenste vormen van bouwlogistiek en vervoer over water stimuleert. Daarnaast besloten we om een bijbehorend gunningscriterium te ontwikkelen, dat bij aanbestedingen groter dan € 500.000 toegepast moet worden. We willen dit vanaf 1 januari 2026 invoeren. We stellen de 'Bouwlogistieke principes en maatregelen' binnen dit BLVC-kader eind 2025 vast. Deze principes en maatregelen zijn in het voorjaar van 2025 in concept opgesteld met een klankbordgroep met marktpartijen.

In een BLVC-kader staan voorschriften toepasbaar op elk BLVC-plichtig bouwproject in de stad. Dit kader wordt opgesteld voor ieder BLVC-plichtig project. De aannemer vult op basis van dit kader een BLVC-plan in. In de kaders staan zowel verplichtingen als ambities. Dit geldt zowel voor gemeentelijke als particuliere projecten. De kaders zijn vooral gericht op de omgeving van de bouwplaats. Op het onderdeel bouwlogistiek komen bijvoorbeeld voorschriften rondom het aantal bewegingen van en naar de bouwplaats en aandrijving van het voertuig. Daarnaast stimuleren en faciliteren we bouwbedrijven richting andere, meer wenselijke vormen van bouwlogistiek, door gebruik te maken van bouw hubs en aanlevering over water. Bijvoorbeeld via een digitale bereikbaarheidskaart vinden bouwbedrijven en trans-

porteurs informatie over waar te lossen, over te slaan, te laden, of ketenpartners te vinden voor de 'laatste kilometer' van transport.

Mijlpalen

- **Q4 2025**
 - Collegebesluit Bouwlogistieke principes in stadsbreed BLVC-kader.
- **2026**
 - Machines < 37 kW verplicht emissieloos (in gemeentelijke opdrachten).
- **2028**
 - Machines < 56 kW verplicht emissieloos (in gemeentelijke opdrachten).
- **2028**
 - N1 Bestelauto's verplicht emissieloos (in gemeentelijke opdrachten).
- **2028**
 - Eerste eis voor Groenonderhoud: < 19 kW verplicht emissieloos (in gemeentelijke projecten).
- **2030**
 - N2 Lichte vrachtwagens verplicht emissieloos (in gemeentelijke projecten).
- **2030-2035**
 - Machines > 130 kW verplicht emissieloos (afhankelijk van marktomstandigheden).



4 Laadinfrastructuur

Een overstap naar emissieloos vervoer betekent in veel gevallen een overstap naar elektrisch rijden. Elektrisch rijden is schoner, stiller en energiezuiniger, en draagt bij aan een gezondere en prettigere leefomgeving. Maar deze voertuigen moeten ook opgeladen worden, en daarvoor is laadinfrastructuur nodig. Zeker wanneer deze in de publieke ruimte wordt aangelegd, ligt er een flinke opgave voor de gemeente. In het [Plan Laadinfrastructuur 2030](#) zijn de inhoudelijke lijnen uitgezet. In dit hoofdstuk en B2 hoofdstuk 4 beschrijven samen de programmatische aanpak waarmee we invulling geven aan de uitvoering van dit plan. We doen dat via het uitgeven van concessies voor de exploitatie van laadinfrastructuur, een stimuleringsprogramma gericht op gebruik van private laders en het organiseren van de benodigde fysieke ruimte voor laders in de stad en op tankstations. De extra inzet die we de komende jaren plegen op een aantal thema's volgt hieronder.



4.1 Plan Laadinfrastructuur 2030

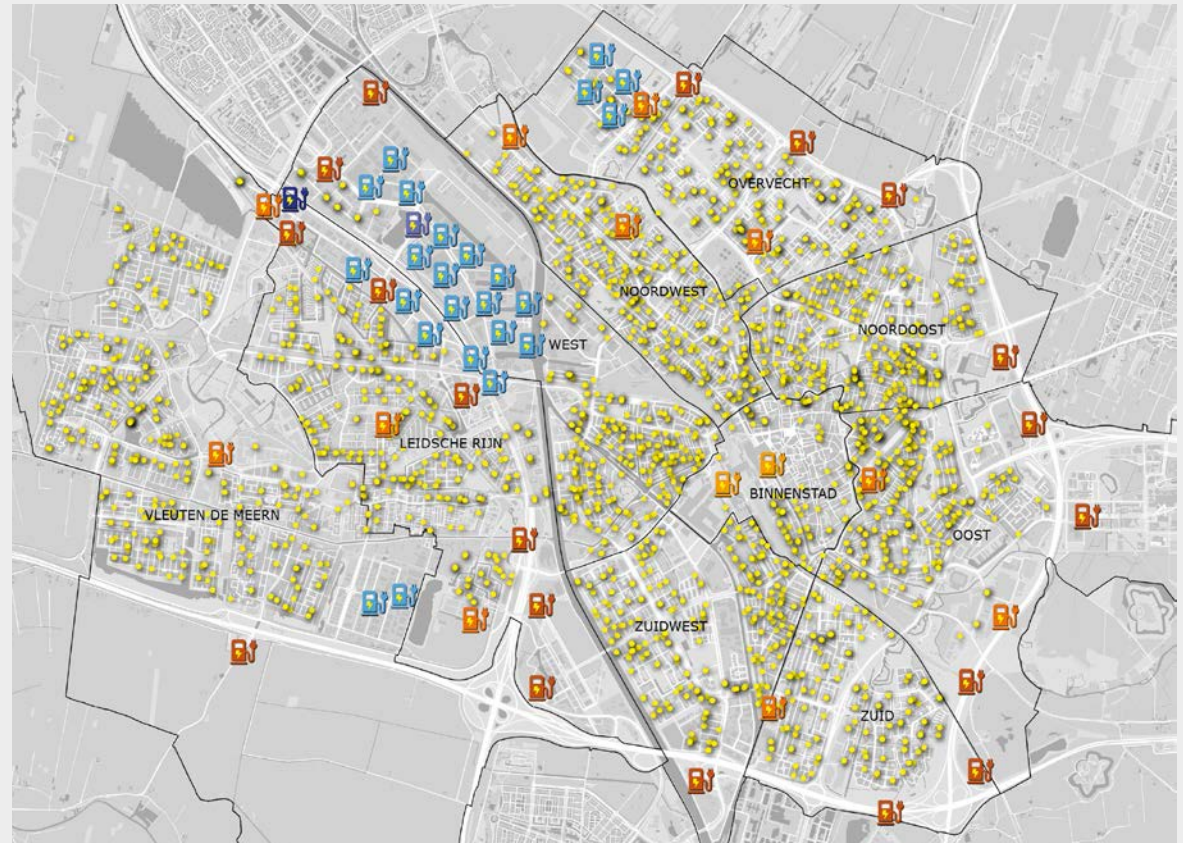
In 2022 is het Plan Laadinfrastructuur 2030 vastgesteld. Hierin staat hoe we een dekkend stedelijk laadnetwerk realiseren, door plaatsing van (snel) laders voor personenauto's, bestelauto's, taxi's en vrachtwagens. Samengevat gaat het over de volgende maatregelen:

- Laadinfrastructuur wordt datagestuurd uitgerold. Laden gebeurt zoveel mogelijk buiten de openbare ruimte en wordt – waar mogelijk – geclusterd. Snelladen kan een rol spelen in het ontlasten van reguliere publieke laadpunten.
- We plaatsen circa 30 publieke laadpalen per maand. Dit aantal baseren we op de laadbehoefte.
- We ontwikkelen een binnenstedelijk netwerk van kortparkeersnelladers bij winkelcentra en sportvoorzieningen.
- Voor taxi's worden bij de herinrichting van de bufferplaatsen rondom het station snelladers geplaatst.

In Utrecht staan nu meer dan 2.500 publieke laadpalen. Dat groeit door tot circa 3.000 in 2030.

Kaartbeeld plan laadinfrastructuur 2030

Locatieplan openbare laadpalen in uw wijk



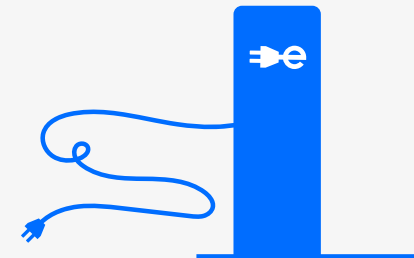
Verbeelding van het plan laadinfrastructuur 2030

Personenvervoer

- Laadpaal 11kW
- Snellader 50-180kW
- Hoog vermogen station 350kW
- Snellader taxi

Logistiek

- Depotlader 50-150kW
- DC lader 50-150kW
- Ultrasnellader 500-1500kW



Laden van trucks

Met de invoering en uitbreiding van de nul-emissiezone voor stadsdistributie en de afspraken binnen het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) staan we voor een forse opgave: het voorzien van vrachtwagens en bouw materieel van voldoende laadcapaciteit. Dit is extra uitdagend omdat er vanwege de beperkte netcapaciteit voorlopig geen nieuwe zware netaansluitingen beschikbaar zijn, en die zijn nodig om deze voertuigen op te laden. Dit vraagt om creatieve en innovatieve oplossingen.

We zetten in op het beter benutten van beschikbare elektriciteitspunten in de stad. Veel van deze punten worden slechts op specifieke momenten van de dag of het jaar maximaal belast, terwijl er op andere momenten capaciteit overblijft. Door deze restcapaciteit te ontsluiten, kunnen logistieke voertuigen en werktuigen worden opgeladen. Dit draagt bij aan een duurzamere stad, vermindert netcongestie en versnelt de elektrificatie van de transportsector.

Om dit te realiseren werken we samen met publieke en private partners aan de publieke beschikbaarheid van elektriciteitspunten. Enkele voorbeelden van onderbenutte elektriciteitspunten zijn:

- De Uithoflijn, die alleen elektriciteit verbruikt wanneer de tram optrekt en passeert.
- P&R Westraven waar het stroomverbruik zich grotendeels beperkt tot overdag.
- Het grote elektriciteitspunt voor evenementen in Park Transwijk, dat slechts enkele keren per jaar wordt gebruikt. Voor de bouw en logistiek van

de Merwedekanaalzone worden voorbereidingen getroffen om de elektriciteitsaansluiting van evenementen in Park Transwijk te gebruiken. Dit voorkomt dat extra netwerkcapaciteit nodig is en bevordert een efficiënter energiegebruik.

Door laadpunten te realiseren bij deze locaties kunnen bouw- en vrachtvoertuigen hiervan profiteren.

Diverse Utrechtse bedrijven, zoals Stiho, Pouw en Kuijff Logistics, hebben reeds zware laadpalen gerealiseerd voor hun eigen bouw- en vrachtvoertuigen. Zij hebben het afgelopen jaar ook burens en bekenden met laadproblemen door netcongestie uitgenodigd om gebruik te maken van deze voorzieningen. We werken samen met deze bedrijven en navigatiediensten om dergelijke laadpleinen breder toegankelijk te maken voor transportbedrijven. Daarnaast onderzoeken we samen met (inter)nationale aanbieders van laadpleinen de mogelijkheden om geschikte kavels te vinden voor de realisatie van grootschalige laadfaciliteiten voor bouw- en vrachtvoertuigen.

Om de elektrificatie van de transportsector verder te ondersteunen gaan we een contract afsluiten voor de aanschaf van laadpalen voor logistiek en bouw. Door deze laadpalen zelf in te kopen en te exploiteren is flexibele inzet mogelijk op zowel tijdelijke als permanente locaties. Zo kunnen we goed inspelen op de laadbehoefte van bouw- en transportbedrijven en op tijdelijk beschikbare netcapaciteit. De eerste locaties waar dit wordt toegepast zijn Lage Weide en De Wetering.

Mijlpalen

○ 2025

- Eerste laadlocaties voor bouw en logistiek op bestaande aansluitingen.

○ 2025

- Aanbesteding raamcontract logistieke laders.

4.2 Energiesysteem en slim laden

Als gevolg van de transitie naar elektrisch rijden neemt het elektriciteitsverbruik toe. Ook door het uitfasen van aardgas schakelen steeds meer bewoners en bedrijven over op het gebruik van elektriciteit. Al die elektriciteit moet geleverd worden via het elektriciteitsnet, dat hierdoor steeds zwaarder wordt belast. Zo is netcongestie ontstaan, waardoor uitbreiding van aansluitingen niet zonder meer mogelijk is. Dit zet de transitie naar emissieloos vervoer en de ontwikkeling van de stad onder druk. We werken daarom nauw samen met netbeheerder Stedin aan uitbreiding van het elektriciteitsnet en aan slim laden: het verschuiven van de laadvraag naar momenten dat er wel voldoende ruimte is op het elektriciteitsnet.

Opgave Energiesysteem

De grootste uitdaging met betrekking tot (snel)laden en met name logistiek laden is de beschikbaarheid van transportcapaciteit op het elektriciteitsnet. Sinds 2023 is voor de gehele provincie Utrecht netcongestie afgeroepen voor levering en teruglevering op grootverbruiksaansluitingen. Voor emissieloos vervoer betekent dat er geen

snellaadpalen meer bijgeplaatst kunnen worden en dat bedrijven met een grootverbruikaansluiting geen extra vermogen meer kunnen krijgen die zij nodig hebben om het wagenpark te elektrificeren. Kleinschalige opwekprojecten en kleinverbruikaansluitingen zijn nog wel mogelijk, al heeft de netbeheerder al aangekondigd dat er op korte termijn mogelijk ook wachtlijsten gaan ontstaan voor kleinverbruik. Dan is het plaatsen van nieuwe laadpalen niet langer mogelijk tot de congestie is opgelost.

De congestie moet worden opgelost door het elektriciteitsnet te verzwaren. Het gaat in Utrecht om congestie op het hoogspanningsnet waarvoor de verzwaringen worden afgerond in 2029. Daarnaast moet ook het lokale elektriciteitsnet worden verwaard waardoor voor een deel van de stad congestie de komende jaren blijft bestaan. Netbeheerder Stedin verwacht dat de komende jaren ongeveer 1.000 transformatiehuizen en vier extra onderstations in Utrecht moeten worden bijgeplaatst.

Netbewust laden

Bij de uitrol van de laadinfrastructuur willen we de impact op het elektriciteitsnet zo laag mogelijk houden. Door vraag en aanbod slim af te stemmen ontstaan mogelijkheden om de bestaande netcapaciteit slimmer te benutten. We noemen dat netbewust laden. Dit vraagt nog veel innovatieve ontwikkeling, waaraan we met Stedin en de verschillende exploitanten van laadpalen aan werken. Het verschuiven van de laadpiek kan een behoorlijke bijdrage leveren aan het verlichten van

de netcongestie. Onze rol is de laadzekerheid voor de gebruikers goed te bewaken zodat elektrische rijders zo min mogelijk overlast ervaren van het netbewust laden.

We verwachten dat Stedin en de exploitanten in het najaar 2025 een overeenkomst sluiten over het verlagen van de vermogens op laadpalen in de piek. In de eerste jaren zal het gaan om het halveren van het vermogen voor ongeveer 100 uur per jaar. Dat zal met name in de winter in de avonduren nodig zijn. Richting 2030 zal het gaan om circa 500 uur per jaar. Gebruikers moeten erop rekenen dat op circa 40 tot 60 dagen enkele uren per dag lager of geen vermogen op de laadpalen geleverd wordt. Er blijft - veelal buiten de piektijden, met name in de nacht - voldoende tijd om de auto's op te laden. Ook krijgen gebruikers de mogelijkheid om het slim laden uit te zetten. Dan geldt er wel een hoger tarief. In echte noodsituaties, wanneer de leveringszekerheid in gevaar komt, vervalt ook deze mogelijkheid. Jaarlijks wordt geëvalueerd of, en in welke mate, de maatregelen nog nodig zijn.

Slim laden en V2G

In Utrecht wordt al langer gebouwd aan een duurzaam, slim en robuust energienetwerk, waaraan laadinfrastructuur een bijdrage kan leveren. We lopen hierin internationaal voorop en zijn de drijvende kracht achter diverse proeftuinen voor Slim Laden. We nemen deel aan diverse pilots en projecten, waarbij de markt de trekkende partij is en de gemeente experimenteerruimte faciliteert en verbindend optreedt. Voorbeelden hiervan zijn de proeftuinen FLEET, ROBUST en SCALE. Uniek aan

deze projecten is dat deelauto's worden ingezet als batterij op wielen, waarbij de auto's functioneren als opslag voor duurzame energie. Daarvoor zijn voor het eerst bidirectionele laadpalen ontwikkeld waarvan de eerste in 2019 in Utrecht is geplaatst. Inmiddels staan er circa 1.000 van dergelijke laadpalen in de stad.

Ook voeren we, als onderdeel van de concessie 2024 – 2034, een project met slim laden met Total Energies uit. Dit project is gericht op duurzame en goedkope energie, waarbij het voordeel wordt doorberekend aan de klant.

Mede omdat in Utrecht veel expertise op het gebied van slim laden is opgebouwd hebben we zitting in de werkgroep Slim Laden van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Vanuit deze werkgroep wordt het nationaal programma 'Slim laden voor iedereen' opgestart, om de toepassing van slim laden te versnellen. Dit programma is gericht op het landelijk slim ontsluiten van 60.000 laadpunten. Slimme publieke laadpalen, zoals die in Utrecht, hebben een belangrijke rol in het behalen van deze doelstelling.



Mijlpalen

- 2019
 - Eerste publieke bidirectionele laadpaal geopend.
- 2023
 - Afkondiging netcongestie Provincie Utrecht.
- Q1 2023
 - Start SCALE project; opschaling bidirectioneel laden.
- 2023
 - Opschaling slim laden naar 400 laadpalen.
- Najaar 2024
 - Deal Utrecht – MyWheels - Renault levering 500 V2G Renault.
- 2025
 - Levering 500 bidirectionele deelvoertuigen MyWheels.
- 2025
 - Invoering netbewust laden en dynamische laadprijzen op publieke laadpalen.

Opening eerste bidirectionele
laadpaal in Utrecht in 2019
(bron: We Drive Solar)



4.3 Maatregelen emissieloos bouwen laden en stroom

Emissieloos bouwen vraagt om voldoende laadmogelijkheden en om nieuwe kennis over laden op en rond de bouwplaats, zowel bij ingenieursbureaus en bouwbedrijven, als bij de gemeente in de rol van opdrachtgever. We nemen daarom een aantal maatregelen. Voortbouwend op de activiteiten en producten die al zijn ontwikkeld om laadmogelijkheden en kennisopbouw over laden te vergroten (zie B2 hoofdstuk 4).

Laadpalen systemisch inzetbaar maken

Niet alle laadpaalexploitanten zijn in de bedrijfsvoering systematisch ingesteld op het gebruik van laadpalen voor de bouw. Er zijn zorgen over storingen en over aansprakelijkheid. Ook in landelijke NEN-normen is gebruik van laadpalen voor bouwstroom nog niet specifiek uitgewerkt. In 2025 en 2026 werken we met de G4 en landelijk verder aan inzet van laadpalen voor 'dubbelgebruik', als het 'nieuwe normaal', met landelijke standaarden.

Nieuw groot laadplein voor elektrische bussen

Een nieuw groot tijdelijk laadplein voor elektrische stadsbussen op Lage Weide is in ontwikkeling en wordt eind 2025 opgeleverd. Daarbij wordt ook gekeken of en hoe deze opengesteld kan worden aan derden voor bouw en logistiek. Samen met het Rijksvastgoedbedrijf zoeken we naar geschikte percelen om aanvullend 2 tot 4 grote laadpleinen voor zwaar materieel en vrachtwagens te realiseren, bij voorkeur in combinatie met lokale opwekking

zoals wind, zon en gas om netcongestie tijdelijk over te slaan. Hierbij is integrale afweging met andere beleidsterreinen zoals Economische Zaken nodig.

Ontsluiten externe aansluitingen in de stad

We werken aan het ontsluiten van bestaande aansluitingen in de stad, zoals evenementenparken met een grote aansluiting die maar twee keer per jaar gebruikt wordt (zie hoofdstuk 3). In 2025 hebben we ons gericht op gemeentelijke aansluitingen en die van andere overheden. Er liggen daarnaast kansen in het ontsluiten van contractvermogens in bruggen, gemalen, sport- of cultuuraccommodaties, markten en walstroom. Voortbouwend hierop richten we ons in 2026 meer op externe aansluitingen, o.a. door in wijkberichten naar bewoners een standaard kopje op te nemen waarin we omwonenden actief om elektriciteit vragen. Dit kan bijvoorbeeld een kinderdagverblijf, bakker of advocatenkantoor zijn. Dit zodat er sneller, schoner, stiller en goedkoper

kan worden gewerkt en direct grote voordelen voor omwonenden heeft.

Laadbeeld 2030 in kaart: stroomvraag voor bouw en utiliteit

Als alle bouwwerkzaamheden in de toekomst elektrisch worden uitgevoerd, zorgt dat voor een flinke extra belasting van het elektriciteitsnet. Omdat we al te maken hebben met netcongestie is het belangrijk inzicht te krijgen in hoe groot die extra stroomvraag is zodat we ons daarop kunnen voorbereiden. In heel 2025 wordt daarom met de G4-gemeenten en ElaadNL toegewerkt naar een inschatting van de netto toename van stroomvraag in 2030 in de stedelijke gebieden. Dit stelt ons in staat om in te spelen op de locaties waar de vraag naar stroom ontstaat, door het tijdig ontwikkelen van aansluitingen. Ook geeft het laadbeeld 2030 meer inzicht of er knelpunten kunnen ontstaan in relatie tot netcongestie.



Kaart met oplaadstations in de omgeving van de Catharijnesingel

B2 Dit doen we al





Algemeen

Om gezondheid te stimuleren is het belangrijk dat inwoners meer kennis hebben over hun directe leefomgeving. Veel betrokken inwoners willen zelf een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Zo nemen tientallen Utrechtse fietsers al vanaf 2019 deel aan het Snuffelfietsproject – een samenwerking met de provincie Utrecht. Zij verzamelen op hun fietstochten in en rond de gemeente Utrecht data over routes en luchtkwaliteit. De verzamelde gegevens helpen bij het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers en bij het ontwikkelen van schonere fietsroutes. We zetten de steun aan dergelijke burgerwetenschapsprojecten graag voort.

Bij ruimtelijke projecten adviseren onze ambtenaren over het aspect luchtkwaliteit. Zo zorgen we ervoor dat er bij het realiseren van woningen, scholen of andere bestemmingen rekening wordt gehouden met luchtkwaliteit. We doen dit door te toetsen aan wettelijke eisen en aan ons eigen beleid.

Vanuit het oogpunt van gezondheid heeft de gemeente Utrecht in de beleidsnota Gezondheid 'Samen Gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027' aanvullende maatregelen en afstandsnormen opgenomen. Dit om Utrechters, en met name groepen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging en/of groepen met (een risico op) gezondheidsachterstanden, te beschermen en om te streven naar een evenredige gezondheidsdruk in de leefomgeving om gezondheidsverschillen in de stad te verkleinen.



1 Wegverkeer

Dit doen we al

Het gemotoriseerde wegverkeer is één van de meest vervuilende bronnen in Utrecht (bron: [RoyalHaskoningDHV](#)). Veertig procent van de NO_2 -concentratie komt uit Utrecht zelf en wegverkeer is daarvan de grootste bron. Maatregelen aan de bron, waarmee de uitstoot van wegverkeer vermindert, zijn daarom heel effectief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en reductie van uitstoot van koolstofdioxide (CO_2). We werken toe naar emissieloze aandrijving voor alle vormen van mobiliteit, en zetten onze stapsgewijze aanscherping van maatregelen voort. Op deze manier versnellen we de verschoning bij alle voertuigcategorieën. In het coalitieakkoord 2022 – 2026 staat dat de laadinfrastructuur in Utrecht gelijke tred moet houden met de toename van emissieloze voertuigen. Daarbij kijken we zowel naar personen- als goederenvervoer.



1.1. Milieu- en nul-emissiezone

In 2007 werden in Utrecht en Eindhoven de eerste milieuzones van Nederland ingevoerd, met als doel vervuilende vrachtwagens te weren uit de stadscentra. Dit zorgde voor minder uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof. In januari 2015 breidde Utrecht de regels van de milieuzone uit door ook oudere dieselpersonen- en bestelauto's (ouder dan 2001) te weren. Dit was de strengste maatregel op gebied van mobiliteit in Nederland op dat moment, en leidde (samen met de andere Utrechtse luchtkwaliteitsmaatregelen) tot een significante verbetering van de luchtkwaliteit in de stad. In de jaren na 2015 hebben we de eisen voor de milieuzones verder aangescherpt. Vanaf 2020 werden alleen nog dieselveertuigen (personen/bestel) met emissieklasse 4 en hoger toegelaten in de zone, en vanaf 2025 werd de eis voor dieselpersonenauto's minimaal emissieklasse 5. De zone voor vrachtwagens is ook stapsgewijs zwaarder geworden, totdat alleen emissieklasse 6 nog toegelaten werd (vanaf 2022). In dat jaar werden ook autobussen voor personenvervoer tot emissieklasse 6 geweerd.

In 2025 hebben we een nul-emissiezone voor stadslogistiek ingevoerd. Vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (met name bestelbussen) mogen enkel de zone in als ze emissieloos zijn. Tot 2030 zijn er overgangsregelingen en vrijstellingen van kracht. Daarnaast kan in bepaalde gevallen ontheffing aangevraagd worden, bijvoorbeeld als niet kan worden overgestapt vanwege netcongestie of als een voertuig nog niet emissieloos verkrijgbaar is.



Mijlpalen

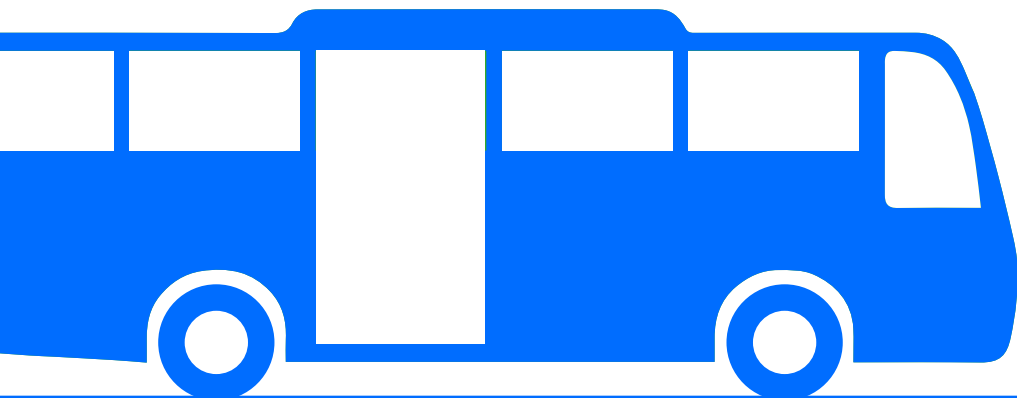
- 2007
 - Milieuzone Euro 3 voor vrachtwagens.
- 2013
 - Milieuzone Euro 4 voor vrachtwagens.
- 2015
 - Milieuzone emissieklasse 3 voor diesel personenvoertuigen.
- 2020
 - Milieuzone emissieklasse 4 voor diesel personenvoertuigen.
- 2025
 - Invoering nul-emissie zone stadslogistiek.

De invoering van de milieuzone voor vrachtwagens in 2007 zorgde voor 2 tot 7% reductie van fijnstofemissies in de binnenstad.

1.2 Emissieloos busvervoer

De provincie heeft in 2024 een concessie gegund voor bus- en tramvervoer. Met een concessie wordt een dienst (zoals het verzorgen van busvervoer) uitbesteed aan een externe partij. In de concessievoorwaarden is vastgelegd dat vanaf december 2025 alle stadsbussen emissieloos moeten zijn. De hoop is dat dat nog gaat lukken, maar de vervoerder Transdev heeft wel grote moeite met het vinden van voldoende netcapaciteit om alle bussen te laden.

De streekbussen (die deels ook door de stad rijden) worden in de jaren tot 2028 emissieloos. Dit is in lijn met het landelijke afspraken in het bestuursakkoord zero emissie busvervoer. We hebben geregeld overleg met de provincie over de verduurzaming van het busvervoer en proberen te helpen bij het vinden van netcapaciteit om de elektrificatie door te zetten.

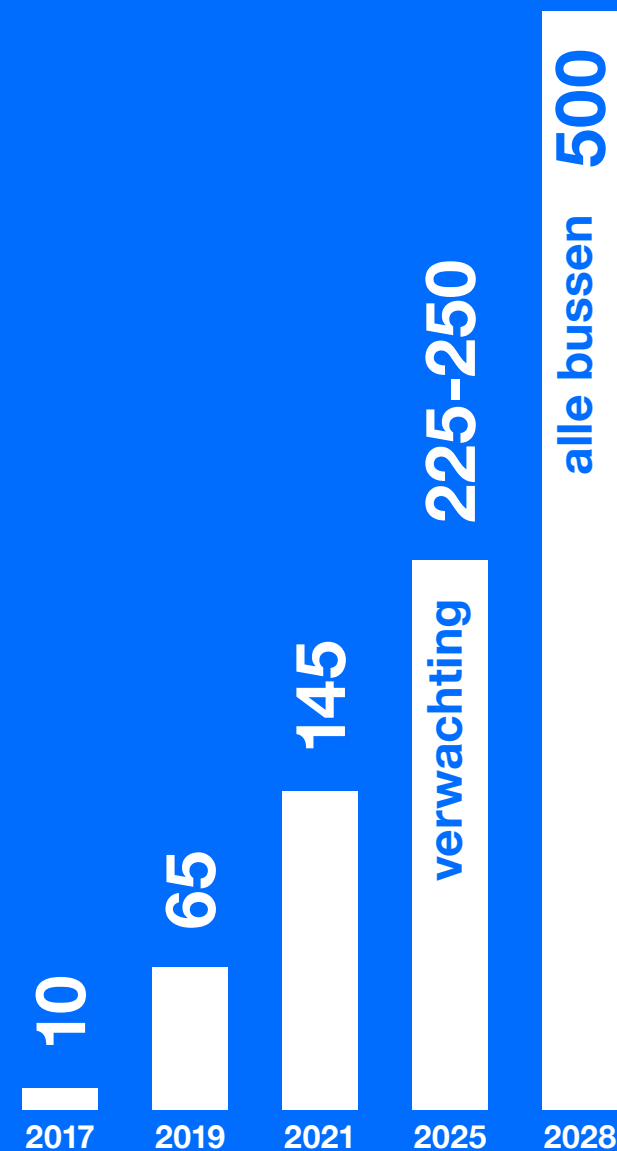


Mijlpalen

Aantal elektrische bussen:

- 2017 10 bussen
- 2019 65 bussen
- 2021 145 bussen
- 2025 225-250 bussen (verwachting)
- 2028 Alle bussen emissieloos (500)

Aantal elektrische bussen over de jaren



1.3 Emissieloos varen

Utrecht zet in op schone vaartuigen. We proberen dat voor gebruikers zo makkelijk mogelijk te maken. Bijvoorbeeld met voldoende laadpalen voor elektrische boten. Dit is een voorwaarde voor het invoeren emissieloos varen op stadswater.

De Beleidsnota Stadswater beschrijft het gemeentelijk beleid voor het gebruik van het stadswater. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het havengebied, dat in open verbinding staat met dit kanaal, vallen buiten de beleidsnota Stadswater. Daarin zijn ook maatregelen genomen voor emissieloos varen. We voeren gefaseerd emissieloos varen in, waarbij in 2030 alle motorvaartuigen in de stad emissievrij moeten zijn. Alleen historische schepen en varende woonschepen vallen buiten deze verplichting.

Inmiddels is emissieloos varen voor alle verhuur- en rondvaartboten, en voor passagiersschepen met meer dan twaalf passagiers verplicht. De gemeentelijke vloot wordt in 2025 volledig emissieloos. De komende vijf jaar scherpen we onze maatregelen verder aan: voor recreatievaartuigen wordt in fasen emissieloos verplicht, vervolgens voor alle motorvaartuigen, voor werkschepen en tenslotte voor evenementenboten zoals ingezet bij de Canal Pride en de Sinterklaasintocht.

Mijlpalen

- 2015
 - Start verplichting emissieloos varen voor verhuurboten en rondvaartboten met maximaal 12 passagiers.
- 2024
 - Passagiersschepen (> 12 passagiers) moeten emissievrij varen.

- 2025
 - Alle gemeentelijke vaartuigen (incl. werkbotten) moeten emissieloos zijn.
- 2026
 - Recreatievaartuigen buiten de BRTN 9-route (Oostelijke stadsbuitengracht, Bilsche Grift, Zilveren Schaats, Leidsche Rijn en Merwedekanaal) moeten emissieloos zijn.
- 2028
 - Alle recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunning moeten emissievrij varen. Er geldt een overgangsregeling voor boten langs de Vaartsche Rijn en Vecht (BRTN 9) tot 2030.
- 2030
 - Alle motorvaartuigen in Utrecht (Amsterdam-Rijnkanaal uitgezonderd) moeten emissieloos varen. Dit geldt ook voor pleziervaartuigen van bezoekers zonder ligplaats en bedrijfsboten.
- 2030
 - Werkschepen moeten emissieloos zijn (uitzondering loopt af).
- 2030
 - Evenementenboten deelnemend aan officiële evenementen zoals Canal Pride, moeten emissieloos zijn.



Bierboot Willemmes, voorbeeld van goederenvervoer over water

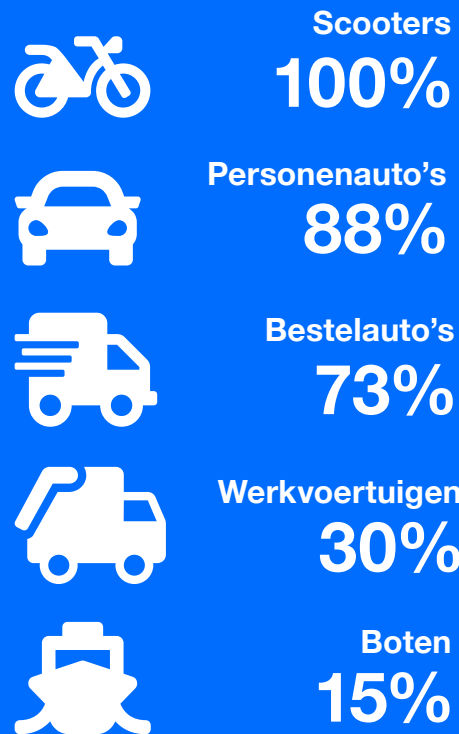
1.4 Gemeentelijk wagenpark en materieel

Als gemeente geven we het goede voorbeeld. We zetten maximaal in op het verschonen en uiteindelijk emissieloos maken van ons eigen wagen- en machinepark en onze vloot, onze inkoop en aanbestedingen en het doelgroepenvervoer. We hebben op dit gebied sinds 2010 veel bereikt, maar we signaleren dat de verschoning sneller zou kunnen. In het coalitieakkoord 2022 – 2026 is daarom aangekondigd dat we het wagenpark maximaal gaan verschonen.

Voor ons wagenpark is in 2011 in het actieplan Schoon Vervoer het uitgangspunt ‘elektrisch, tenzij...’ vastgelegd. Dit beginsel geldt ook nog in ons huidige beleid. Zo maken we ons wagenpark stapsgewijs emissieloos. Als we een voertuig afschrijven, bekijken we eerst of vervanging nodig is. Zo ja, dan kiezen we voor een elektrisch alternatief. Als dit (nog) niet mogelijk is, kiezen we voor hybride, vervolgens voor groen gas als brandstof, en als dat niet mogelijk is, aandrijving met biodiesel met 30% CO₂-reductie.

We kijken ook of we vervanging kunnen uitstellen totdat elektrische alternatieven wel beschikbaar zijn. Het was ons streven dat in ieder geval de lichte voertuigen in ons wagenpark in 2025 volledig emissieloos zijn, en de zware voertuigen (zoals de reinigingsvoertuigen) uiterlijk in 2030. We lopen hiermee vooruit op de in het Klimaatakkoord genoemde jaren: 2030 voor lichte voertuigen, en voor zware voertuigen zoveel mogelijk in 2030. Ook sluiten we hiermee aan bij het Schone

Begin 2025 was 46% van de gemeentelijke voertuigen emissieloos:



Lucht Akkoord, waarin we hebben toegezegd gezondheidsdoelen en emissie-eisen aan voertuigen op te nemen bij onze eigen inkoop.

Daarnaast bezit de gemeente 59 voertuigen die op CNG groengas rijden. Vanwege langdurige netcongestie op de hoofdlocatie van Stadsbedrijven

aan de Tractieweg (waar een groot deel van het wagenpark staat) is volledige elektrificatie vóór 2030 nog niet geheel haalbaar. Daarom is in juli 2025 een transitiepad vastgesteld (raadsbrief) om binnen de kaders van o.a. netcongestie toch maximale verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark te realiseren:

- Gefaseerde vervanging van het wagenpark (met name de zware voertuigen voor afvalinzameling) in twee tranches (2025–2029), met prioriteit voor emissieloze voertuigen in de binnenstad;
- Zoveel mogelijk benutten van alternatieve transportrechten, laadbronnen zoals batterij-systemen en stroomgeneratoren en secundaire laadlocaties. Zo bereiden we ons voor op maximale elektrificatie van het wagenpark, ondanks netcongestie;
- We vervangen tussentijds versneld fossiele voertuigen voor emissieloze varianten, zodra extra laadcapaciteit beschikbaar komt;
- Waar nodig wordt gebruik gemaakt van onthef-fingen (die ook voor ondernemers mogelijk zijn) vanaf 2030 voor voertuigen waarvoor elektrificatie technisch nog niet mogelijk is.

Onder ons eigen materieel vallen bijvoorbeeld de overslagkranen op de afvalscheidingsstations. Deze voldoen aan de Fase IV norm. Fasenormen (ook wel Stagenormen genoemd) zijn vergelijkbaar met de emissieklassen die voor voertuigen gehanteerd worden. Onze veegmachines zijn emissieklasse 5 of 6. Onze handmachines zijn zoveel mogelijk elektrisch. Een aandrijving met een accu heeft, bij dezelfde capaciteit, de voorkeur. Voor het

zwaardere werk, zoals het vellen van bomen, zijn nog geen goede elektrische alternatieven. Bij elke aanbesteding geldt net zoals bij het wagenpark 'elektrisch, tenzij...'. In groenbestekken geven we aan dat machines geluidarm moeten zijn. Dit alles nemen we mee in de gunningscriteria op gebied van duurzaamheid. In 2022 is de eis 'minimaal Fase IV' opgenomen in ons moederbestek.

Mijlpalen

- 2025
 - Aanbesteding laadinfrastructuur en energiesysteem gemeentewerf Tractieweg.
- 2025
 - Aanbesteding eerste deel elektrische voertuigen voor afvalinzameling.
- 2027
 - Inzet eerste elektrische vuilniswagens en veegwagens.
- 2027
 - Aanbesteding tweede tranche elektrische voertuigen voor afvalinzameling.
- 2029
 - Inzet tweede tranche elektrische vuilniswagens en veegwagens.
- 2030
 - Doelstelling om 95% van het gemeentelijke wagenpark emissieloos te hebben.



1.5 Duurzame bandenpompen

Een goede bandenspanning is een van de weinige maatregelen om fijnstofuitstoot door slijtage van banden te verminderen. Een goede bandenspanning draagt ook bij aan zuiniger rijden door minder brandstofverbruik, minder uitstoot van uitlaatgassen en financieel voordeel voor de automobilist. Daarom faciliteren we automobilisten door sinds 2015 gratis 'slimme' bandenpompen aan te bieden. Er staan pompen bij de afvalscheidingsstations De Stits en Tractieweg, en bij het NS-station Lunetten. De pompen worden veel gebruikt. We hebben de lease van de drie pompen tot en met 2030 verlengd.

Mede dankzij een bijdrage van het Rijk uit de Specifieke Uitkering (SPUK) bij het Schone Lucht Akkoord (SLA) hebben we dekking om vier extra pompen in de stad te plaatsen. Ze staan bij het Tango tankstation op de Franciscusdreef, tegenover Leuvenlaan 4 op het Utrecht Science Park, bij het Antoniusziekenhuis in Leidsche Rijn en op het parkeerterrein van de Praxis bouwmarkt aan de Amsterdamsestraatweg.



Voorbeeld duurzame
bandenpomp



2 Houtstook

Dit doen we al

We sturen op dit moment met onze communicatiecampagnes op minder houtstook. Daarmee maken we mensen bewust van de gevolgen van houtstook. De subsidieregeling voor het verwijderen van houtkachels en rookkanalen loopt tot 31 december 2025. Ook is per 1 januari 2025 sfeervuur maken met hout (bijvoorbeeld vuurkorven en kampvuren) en koken, bakken en braden op houtvuur buitenshuis niet meer toegestaan. Het verbod geldt zowel in de openbare ruimte als in tuinen, en tijdens evenementen in bijvoorbeeld parken of op festivalterreinen. Het geldt in de gehele gemeente; zo werken we aan gezonde lucht voor iedereen – ook in minder dicht bebouwde omgeving.





Stoken in de open lucht is de meest vervuilende vorm van houtstook. Het vindt plaats op straatniveau en veroorzaakt daardoor lokaal overlast en gezondheidsklachten en -schade door directe blootstelling aan houtrook. Houtstook buiten draagt ongeveer 2% bij aan de fijnstofconcentratie in Utrecht ([RoyalHaskoningDHV](#) onderzoeksrapport).

Hoewel het een kleiner effect op de Utrechtse luchtkwaliteit heeft dan binnenstook, is het – vanwege het wegnemen van directe blootstelling – wel een effectieve maatregel om gezondheidswinst te bereiken. Het is tevens een eerste kennismaking met een verbod en een stap richting een houtstook-vrije toekomst.



3 Emissieloos bouwen

Dit doen we al

Bouwwerktuigen behoren tot de top 3 lokale veroorzakers van luchtverontreiniging in Utrecht. Ook landelijk is deze categorie onderwerp van aandacht: vervuילend bouwmaterieel stoot, naast CO₂ en fijnstof zoals roet, ook stikstofoxiden uit. De landelijke bouwopgave zit gedeeltelijk op slot mede vanwege te grote uitstoot en depositie van stikstof. 'Fossiel' bouwmaterieel is daarin ook een factor: als een duurzaam woningbouwproject nabij een Natura 2000-gebied met vervuילende machines en vrachtwagens wordt gebouwd, krijgt dat project alsnog geen bouwvergunning. Ook stoot bouwmaterieel kankerverwekkende stoffen uit in de werkomgeving van bouwmederwerkers en omwonenden. Daarom worden de regels in de arbeidsomstandigheden wet aangescherpt. Bouwlogistiek drukt met zo'n 2,4 miljoen jaarlijkse rijbewegingen zwaar op de bereikbaarheid en leefbaarheid in Utrecht.



Om die reden is in 2023 door Utrecht het landelijke convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) medeondertekend (zie www.opwegnaarseb.nl) op ambitieus niveau. We tekenden hiermee voor een inspanningsverplichting tot en met 2030 op inkoopgebied, om in vrijwel al onze gemeentelijke werkzaamheden steeds hogere eisen te stellen aan uitstootvrije machine-inzet en uitstootvrij bouwtransport (voertuigen).

We werken sinds 2023 op vier deelgebieden aan emissieloos bouwen: via emissieloos inkopen (4.1), via regulering en handhaving (4.2), via het faciliteren van laadinfrastructuur voor de bouw (4.3) en via bouwlogistiek (4.4).

3.1 Emissieloos inkopen

Utrecht besteedt jaarlijks omstreeks € 205 miljoen aan projecten in de openbare ruimte (nieuwe aanleg of (riool)vervanging en onderhoud) en vastgoed (sloop, nieuwbouw, renovatie, onderhoud). Verplichte inkoop-eisen en aanvullende gunningscriteria zijn belangrijke instrumenten om emissieloos bouwen te stimuleren. Zo zetten we steeds meer emissieloos materieel in bij gemeentelijke projecten. Ook hebben we toegang tot de landelijke Specifieke Uitkering (SPUK) Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), waar we bij het Rijk extra dekking kunnen aanvragen voor eventuele meerkosten in de projecten.

In 2025 hebben we de 'Utrechtse Routekaart Inkoop Emissieloos Bouwen 2025-2030' vastgesteld, nadat deze routekaart uitvoerig besproken en gedeeld is met bedrijven uit de Utrechtse bouwsector. De Routekaart zet in op een stapsgewijze inzet van emissieloos bouw materieel, waarbij gestart wordt met eenvoudiger te elektrificeren klein materieel en later wordt ingezet op zwaarder materieel. Zo dienen op dit moment machines met een vermogen tot 19 kW (mini-materieel) in onze gemeentelijke inkoopprojecten emissieloos te zijn, deze eisen lopen richting 2030 in een aantal stappen op voor opdrachtnemers van gemeentelijke infra- en grond-weg- en waterbouwprojecten. Met deze meerjarige routekaart kunnen bedrijven zich goed voorbereiden op toekomstige eisen en hun investeringen in materieel en wagenpark optimaal plannen.



**Bouwwerktuigen
behoren tot de top 3
van de meest vervuilende
lokale veroorzakers van
luchtverontreiniging
in Utrecht.**

3.2 Regulering en handhaving

Naast stimuleren van emissieloos bouwen via de inkoop kan dit ook via regulering worden afgedwongen. In 2020 besloot de raad tot een verbod op het inzetten van verouderde mobiele (bouw)werktuigen met emissieklasse Fase (Stage) IIIb en lager. Er is invulling gegeven aan dit besluit door een beleidsregel vast te stellen, die het gebruik van verouderde dieselmachines op Utrechtse bouwplaatsen verbiedt. De toets wordt gedaan langs het minimumniveau van het landelijke convenant Schoon en Emissieloos Bouwen. Hiermee worden alle vergunningsaanvragers gestimuleerd over te stappen op schonere vormen van materieelinzet, want de minimale eisen gelden voor iedereen die een omgevingsvergunning aanvraagt voor bouw- of sloopwerk. Verouderd dieselmaterieel op bouw- en sloopplaatsen is met dit minimumniveau vanaf 2025 verboden. Meestal gaat het om materieel met motorklasse Stage IIIb of lager, afhankelijk van de vermogensklasse. Hiermee reguleren we de inzet van nieuwer en schoner bouwmaterieel. We kijken voortdurend of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Stap voor stap worden de eisen voor bouwmaterieel strenger.

Op de hierboven genoemde beleidsregel emissiereductieplicht (stikstof) bij bouw- en sloopwerkzaamheden vindt toezicht plaats. Bij overtredingen riskeren bouwers een bestuurlijke boete. Het Rijk werkt aan een landelijke koppeling met de Omgevingswet waardoor toezicht en handhaving in de toekomst eenvoudiger wordt geregeld.

Het bovenstaande is onderdeel van het 'Onderzoek naar aanvullende maatregelen voor mobiele werktuigen in projecten van anderen', zoals genoemd in de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen'. Wat we aanvullend gaan doen staat in B1.

3.3 Faciliteren van laadinfrastructuur voor de bouw

Emissieloos bouwen vraagt om nieuwe kennis, zowel bij ingenieursbureaus en bouwbedrijven, als bij de gemeente in de rol van opdrachtgever. Daarom werken we aan kennisopbouw rondom laden op en rond de bouwplaats. We oefenen in pilotprojecten, maken tevoren laadscans, en publiceren achteraf factsheets over de laadoplossingen. De inzichten worden verspreid, zowel binnen de gemeente (ingenieursbureau, projectleiders) als onder bedrijven via onder andere marktbijspraken. We hebben daarvoor de volgende activiteiten en producten opgezet:

Laden en stroom op de bouwplaats

- **Laadscans:** de gemeente biedt aannemers via laadscans hulp aan bij het voorzien van voldoende stroom op de bouwplaats om de bouw zo veel mogelijk emissieloos uit te voeren. In 2025 zijn laadscans beschikbaar gesteld voor Utrechtse projecten, waarmee vooraf kan worden gescand naar laadvermogen op of direct rond de bouwplaats. Dit ontzorgt de aannemer die het werk uiteindelijk gegund krijgt. Om het emissieloos bouwen ook echt te verankeren, kunnen we niet blijven leunen op externe deskundigheid.

In 2025 is gewerkt aan een tweedaagse cursus voor de ingenieursbureaus van de G4: 'hoe maak ik zelf een laadscan?'. Dit zetten we voort in 2026. Deze vaardigheid moet de komende jaren steeds meer als 'gewoon' worden ervaren, zowel bij projectleiders bij de gemeenten als bij engineeringafdelingen van bouwbedrijven.

- **Bouwlaadpas en stroomkaart.nl:** bij bouwwerkzaamheden kan voor de stroomvoorziening gebruik worden gemaakt van publieke laadpalen. Om dat veilig te doen is de bouwlaadpas ontwikkeld. Deze maakt van een autolaadpaal een continu stroomleverpunt die voor bouwdoeleinden kan worden ingezet, inclusief de technische ondersteuning en de administratieve afhandeling richting aannemer en exploitant van de laadpaal. Op www.stroomkaart.nl staat een overzicht van alle toegankelijke stroompunten in Utrecht. Ook kan een stroompunt direct worden aangevraagd voor de bouwperiode.
- **Beschikbaarheid verloopkabels naar krachtstroomaansluiting:** op het Stads Kantoor zijn verloopkabels voor een krachtstroomaansluiting te leen die we uitdelen en naar projecten brengen. We onderzoeken of we op aanvullende plekken in de stad, bijvoorbeeld wijkbureaus, ook verloopkabels voor krachtstroom beschikbaar kunnen stellen, om een bredere beschikbaarheid in de wijk te faciliteren.

Laadnetwerk voor bouw en utiliteit

- **Oplaadpaal voor meerdere doeleinden gebruiken:** een oplaadpaal kan worden gebruikt voor het laden van auto's, maar is (tijdelijk) ook prima in te zetten als (kracht)stroompunt

voor een evenement, een onderhoudsbedrijf van een woningcorporatie, of een bouwplaats. Dat is mogelijk met een verloopkabel en de eerdergenoemde bouwlaadpas. Ook voor de business case van een laadpunt is dit voordelig: (tijdelijk) gebruik voor bouwladen levert extra omzet op voor de exploitant of eigenaar van het laadpunt op het moment dat de laadpaal door werkzaamheden vaak tijdelijk toch niet bereikbaar is voor voertuigen.

- **Fijnmazig netwerk bestaande laadpunten:** bouwmaterieel kan niet kilometers op en neer rijden vanaf een bouwplaats om bij te laden, laadpunten moet dichterbij bereikbaar zijn. We werken toe naar een fijnmazig netwerk van bestaande laadpunten (waaronder laadpalen), waarbij in elke buurt voldoende laadpunten zijn om middelgrote machines op te laden. In 2025 zijn meerdere snelladers gerealiseerd verspreid over 20 locaties in Utrecht, die zijn ingericht zodat ook het meeste bouwmaterieel er kan opladen met een aantal voertuigen. Daarnaast lukt het soms om versneld reguliere autolaadpalen aan te leggen, voordat de straatinrichting plaatsvindt. Dan heeft de bestratingsaannemer direct stroom op zijn projectlocatie.
- **Hoogvermogen laadpunten voor (logistiek) transport:** er ontstaan in en rondom Utrecht ook mondjesmaat steeds meer hoogvermogen laadpunten voor (logistiek) transport, vanuit de markt. Deze zijn soms ook bruikbaar voor het opladen van batterijen voor bijvoorbeeld graafmachines.
- **Ontsluiten bestaande aansluitingen in de stad:** omdat bouwplaatsen tijdelijk zijn en wisselende

locaties hebben, is het aanleggen van vaste stroompunten niet optimaal. Daarom werken we aan het ontsluiten van bestaande aansluitingen in de stad. Denk aan een evenementenpark met een grote aansluiting, dat maar 2 keer per jaar een festival kent, of de tramremise in de nachtelijke uurtjes. Het contractvermogen van die evenementenaansluiting of remise kan worden gebruikt voor het laden van werktuigen of het geven van stroom aan een bouwplaats. Op dit moment richten we ons op gemeentelijke aansluitingen en die van andere overheden. Daarnaast liggen er kansen in het ontsluiten van contractvermogens in bruggen, gemalen, sport- of cultuuraccommodaties, markten en walstroom (zie B1 hoofdstuk 4.3). De laadpunten kunnen soms ook tijdelijk worden gebruikt voor het opladen van trucks en logistieke voertuigen.

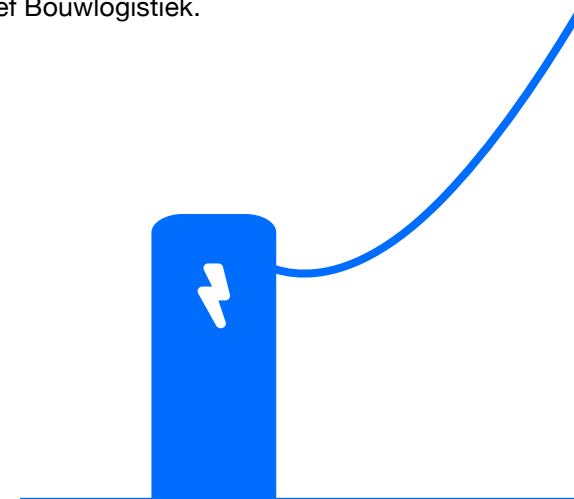
3.4 Bouwlogistiek

In 2023 is het uitvoeringsprogramma Bouwlogistiek vastgesteld. We streven van daaruit naar minder ritten voor bouwlogistiek, en - waar wel gereden wordt - om dat zo schoon mogelijk te doen. Daarnaast willen we verandering in de bouwlogistiek, door vervoer van de weg naar het water te brengen waar dit mogelijk is. Grote bouwprojecten of projecten op een gevoelige bestemming moeten bij de aanvraag van een bouwvergunning ook een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) aanleveren. Sommige gebieden (zoals Merwedekanaalzone, Stationsgebied, Leidsche Rijn, Wervengebied)

hanteren al een eigen gebiedskader met specifieke afspraken met aannemers om de leefbaarheid tijdens de bouw op peil te houden. Hierin kunnen afspraken worden vastgelegd over venstertijden voor bezorgen, voorgeschreven rijroutes, aflevering materialen op een centraal punt (bouwhub), of op maat aanleveren bouwmaterialen vanuit een hub elders in de stad. Zo kan het aantal ritten verminderd worden.

Bedrijven worden daarnaast door onze logistiek makelaars ondersteund in schonere en efficiënte bouwlogistiek. Daarbij zoeken we ook de samenwerking met Port of Utrecht en wordt door onze medewerkers bouwlogistiek advies gegeven bij gemeentelijke projecten. Voor gemeentelijke bouw-werkzaamheden zetten we in op zo min mogelijk kilometers en op emissieloos vrachtvervoer.

Zie B1 welke aanvullende maatregelen we de komende jaren nemen rondom Emissieloos Bouwen, inclusief Bouwlogistiek.



Mijlpalen

- 2023
 - Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen op ambitieus niveau ondertekend.
- 2024
 - Moederbestek: minimeis dieselmachines Fase (Stage) IV of hoger in gemeentelijke projecten.
- 2024
 - Machines < 19 kW verplicht emissieloos in gemeentelijke projecten.
- April 2025
 - Beleidsregel emissiereductieplicht (stikstof) bij bouw- en sloopwerkzaamheden vastgesteld: verbod op gebruik Fase IIIb of lager bouwwerktuigen op bouwplaatsen.
- Juli 2025
 - Routekaart Emissieloos inkopen Utrecht 2025 – 2030 vastgesteld.

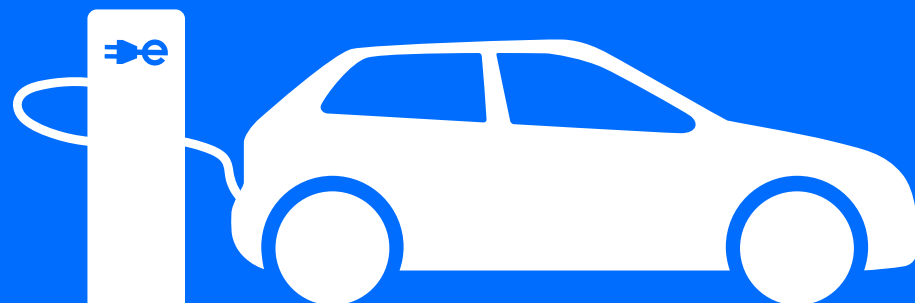




Dit doen we al

4 Laadinfrastructuur

We verwachten
80 snelladers bij
tankstations in 2030.
Het eerste waterstof-
station in Utrecht is
in 2023 geopend.



4.1 Aanbestedingen en concessies (snel)laden

Er zijn op dit moment zes concessies voor publieke laadinfrastructuur in Utrecht uitgegeven: drie voor reguliere publieke laadpalen, één voor deelautoladers en twee voor snelladers. Nieuwe publieke laadpalen werden tot en met september 2024 geplaatst door concessiehouder Equans, daarna heeft Total Energies de plaatsing tot en met 2028 overgenomen. Total Energies plaatst de komende tijd ook snelladers in de stad. De andere concessies zijn voor onderhoud, beheer en exploitatie van de bestaande laadpalen.

Na 2028 moet een nieuwe concessiehouder gevonden worden. De voorbereiding daarvoor start ongeveer een jaar eerder. Tussentijds kunnen er, afhankelijk van de behoefte, nog concessies uitgezet worden voor snelladers voor verschillende doelgroepen zoals taxi's en logistiek vervoer.

De laadpaalexploitanten betalen een concessie-vergoeding per geladen kWh aan de gemeente. Deze vergoeding dekt de project- en contractkosten die nodig zijn om de laadpalen op straat te krijgen. De inkomsten uit de laadpalen lopen door een toename van het gebruik de komende jaren op.

Mijlpalen

- 2025
 - Concessie laders truckparking Proostwetering en Isolatorweg.
 - Concessie/uitgifte 1 of 2 locaties snelladen vrachtvervoer.
- 2025
 - Plaatsing taxiladers Moreelsepark.
- 2026
 - Concessie/uitgifte aanvullende locaties snelladen (als nodig).
- 2028
 - Nieuwe concessie reguliere laadpalen.

4.2 Transitie tankstations

Utrecht telt 33 tankstations. In januari 2025 is het uitvoeringsprogramma Transitie Tankstations vastgesteld met de aanpak om 'traditionele' tankstations in de stad te transformeren of uit te faseren. Al meerdere jaren is een beweging gaande waarbij het aantal binnenstedelijke tankstations vermindert: de gewenste transitie is al deels gestart. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich de komende jaren voortzet (een vermindering van circa 7 stations) waardoor ruimte ontstaat voor andere functies. We verwachten dat we in 2030 80 snelladers bij tankstations hebben geplaatst. Het eerste waterstofstation in Utrecht is in 2023 geopend op het bedrijventerrein Haarrijn, de volgende is gepland op Lage Weide.

Het uitvoeringsprogramma Transitie Tankstations biedt de kaders op basis waarvan stationhouders de transitie kunnen maken. Het bepaalt bijvoorbeeld op welke locaties we meewerken aan het plaatsen van snelladers op tankstations, onder welke voorwaarde nieuwe gronduitgifte mogelijk is en hoe we omgaan met marktinitiatieven voor bijvoorbeeld waterstofstations of clean energy hubs. Het initiatief daarvoor ligt bij de markt en het programma biedt de kaders om deze initiatieven aan te toetsen en maakt invulling daarvan mogelijk.

4.3 Laden buiten de openbare ruimte voor VvE's en bedrijven

In het Plan laadinfrastructuur 2030 is de doelstelling opgenomen dat - met een gebalanceerd stedelijk netwerk voor oplaadinfra - in 2030 in 40% van de laadbehoefte wordt voorzien door het publieke netwerk. Private laadinfrastructuur bij bewoners en bedrijven voorziet naar verwachting in de overige 60% van de laadbehoefte.

Binnen dit uitvoeringsprogramma valt ook de maatregel om zo veel mogelijk laadpunten buiten de openbare ruimte te (laten) ontwikkelen. Het gaat daarbij om laadpunten bij kantoren, winkels en bedrijven, die mogelijk ook deels toegankelijk kunnen worden gemaakt voor bewoners en bezoekers. Ook de laadpunten in en bij appartementengebouwen (vaak in beheer van Verenigingen van Eigenaren - VvE's) vragen specifieke aandacht.

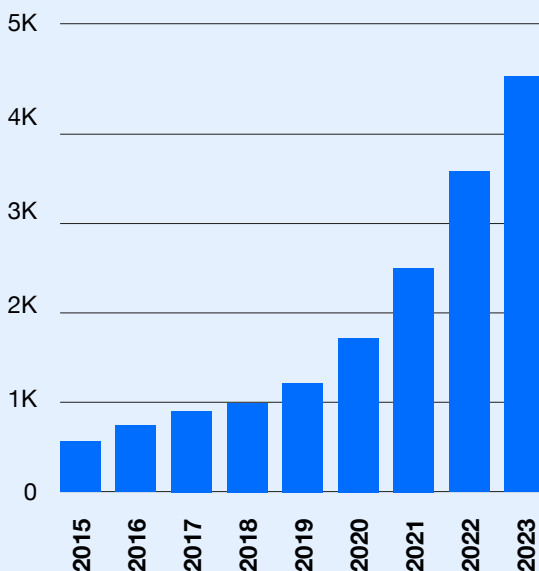
De aanpak hiervoor is ontwikkeld in G4-verband, de uitvoering is lokaal. Het uitgangspunt is dat bewoners en bedrijven de private laadinfrastructuur zelf kunnen laten aanleggen en daarbij gebruik kunnen maken van regelingen van het Rijk. We adviseren VvE's middels het platform www.vveladen.nl, aangevuld met webinars. Daarnaast lobbyen we bij het Rijk om voor VvE's en bedrijven zo weinig mogelijk obstakels en zoveel mogelijk kansen te creëren. We leveren maatwerk voor Utrechtse ondernemers via de inzet van twee logistiek makelaars. Zij helpen ondernemers bij zowel de overstap van een fossiel naar een uitstootvrij of alternatief wagenpark, als bij het vinden van oplossingen voor de eventuele laadvraag die daaruit voortvloeit.

Voor bedrijven organiseren we informatiebijeenkomsten op bedrijventerreinen waarbij er zo veel mogelijk wordt opgetrokken met aanpalende programma's als energietransitie en mobiliteit. Fiscale- en subsidieregelingen voor bedrijven bij aankoop van voertuigen en/of laadinfrastructuur zijn van belang om bedrijven over de streep te trekken. Daarvoor voeren we lobby bij het Rijk waarna er verschillende regelingen zijn ingesteld. We bieden bedrijven in de logistiek een gezamenlijke kennisbank op OpWegNaarZes.nl.

4.4 Datamanagement en monitoring

We plaatsen laadinfrastructuur datagestuurd. Dat betekent dat we op basis van de gebruiksdata van de laadpunten bepalen of meer laadpalen in de

Aantal gebruikte laadpunten, per jaar



Bron: www.evdata.nl

buurt nodig zijn. We sturen onze exploitant aan en rekenen af op basis van deze data.

Datagestuurd plaatsen verbetert onze processen en daarmee onze dienstverlening aanzienlijk. Het vraagt echter veel van datamanagement en de monitoring daarvan. In samenwerking met het Rijk is een landelijk systeem opgezet waarin alle publieke laaddata opgeslagen gaan worden. Dit systeem wordt gehost door het Nationale Dataportaal Wegverkeer (NDW). Deze dienst is onderdeel van Rijkswaterstaat en slaat al verkeersdata op van diverse overheden. Ook wordt deze data gedeeltelijk publiek gemaakt via www.evdata.nl.

Aantal laadpunten in Utrecht

Periode	Aantal palen
2015	253
2016	341
2017	415
2018	464
2019	563
2020	786
2021	1162
2022	1498
2023	1872
2024	2070

Bron: www.evdata.nl



Mijlpalen

- Najaar 2023
- Start dataverwerking naar NDW.
- 2024
- Data dashboard gereed.



4.5 Anders laden

Het draagvlak voor publieke laadpalen in de stad is broos: de ruimte is beperkt en niet iedereen zit te wachten op veel laadpalen in de buurt. Dit kan onze ambities op het gebied van emissieloos vervoer in de weg staan. Met de aanpak 'Anders Laden' werken we aan alternatieve laadoplossingen, die tevens kunnen bijdragen aan meer draagvlak in de stad. Hiermee werken we aan oplossingen voor het inpassen van laadinfrastructuur in straatmeubilair zoals lantaarnpalen. Ook onderzoeken we op welke wijze laadpalen een aanvullende maatschappelijke functie kunnen krijgen naast het opladen van auto's. Denk aan het leveren van stroom voor bouwplaatsen, evenementen, AED's en aan het toevoegen van groen aan de omgeving.

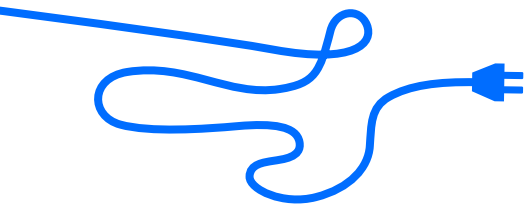
Mijlpalen

- Voorjaar 2023
 - Opening eerste laadpunt op bestaande lantaarnpaal.
- Zomer 2023
 - Plaatsing AED's op laadpalen.
- 2024
 - Opschaling 50 laadlantaarns binnen concessie van Total Energies.
- 2025
 - Nieuwbouwplan met enkel laadlantaarns.

1.000e publieke laadpaal in Utrecht (met AED)

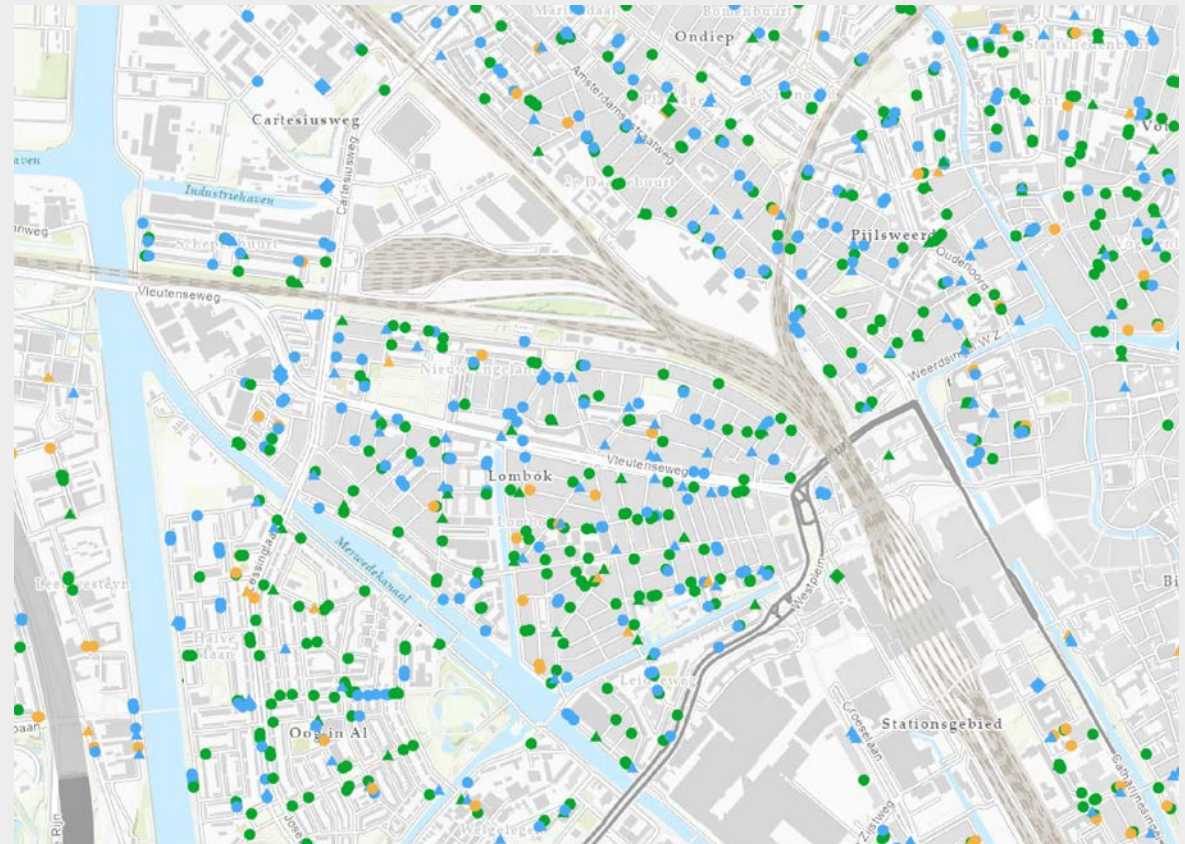
4.6 Locatieplannen en verkeersbesluiten

We hebben in 2020 een locatieplan opgesteld voor 2.500 locaties voor publieke laadpalen. Ook zijn in dit plan 61 locaties voor snelladers vastgelegd. Jaarlijks worden er aan het locatieplan een paar honderd locaties toegevoegd, zodat we voldoende plaats houden om aan de vraag te kunnen voldoen. Vanuit het locatieplan stellen we periodiek verkeersbesluiten op. Na publicatie daarvan verzenden we een wijkbericht. Ook de afhandeling van de verkeersbesluiten, vragen en klachten van bewoners (mail en telefonisch) en bezwaarprocedures vallen hieronder.



Locatieplan openbare laadinfrastructuur

Locatieplan openbare laadinfrastructuur



Laadpalen gemeente Utrecht, bestaande en toekomstige

- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">● Hier staat een laadpaal● Hier gaan we binnenkort een laadpaal plaatsen● Hier komt mogelijk in de toekomst een laadpaal◆ Hier staat een snellaadpaal◆ Hier gaan we binnenkort een snellaadpaal plaatsen | <ul style="list-style-type: none">◆ Hier komt mogelijk in de toekomst een snellaadpaal■ Hier staat een laadlantaarn▲ Hier staat een laadpaal voor deelauto's▲ Hier gaan we binnenkort een laadpaal voor deelauto's plaatsen | <ul style="list-style-type: none">▲ Hier komt mogelijk in de toekomst een extra laadpaal voor deelauto's● Hier staat een truck- en bouwlaader● Hier gaan we binnenkort een truck- en bouwlaader plaatsen● Hier komt mogelijk in de toekomst een extra truck- en bouwlaader |
|--|--|---|



5 Lobby

Dit doen we al

In de beleidsnota 'Gezonde lucht voor iedereen 2025-2030' beschrijven we op welke manier we andere partijen willen aanzetten tot het nemen van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. In onderstaande paragrafen beschrijven we verschillende netwerken en samenwerkingsverbanden waarbinnen wij onze lobby realiseren. Een overzicht van de specifieke lobby-boodschappen die we willen uitdragen staat vermeld in de beleidsnota en wordt hier niet herhaald.



5.1 Samenwerkingsverbanden op het gebied van luchtkwaliteit

Ons belangrijkste samenwerkingsverband is het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het SLA is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten, die samen streven naar een gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030 ten opzichte van 2016. Sinds onze ondertekening van het akkoord in 2020 nemen we deel aan verschillende pilots en thematische werkgroepen op het gebied van houtstook, mobiele werktuigen, hoog blootgestelde gebieden en binnenvaart. Op bestuurlijk niveau vertegenwoordigen we de G4 in de stuurgroep van het SLA en zitten we aan tafel met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Naast het SLA werken we ook samen met andere gemeenten via de VNG en in G4-verband. Door met meerdere gemeenten te communiceren richting, bijvoorbeeld, het Rijk of de Europese Unie verhogen we de impact van onze lobby. Ons doel is om landelijke of Europese regels en kaders te realiseren die de luchtvervuiling tegengaan. Voor het behalen van de WHO-advieswaarden is het nodig dat ook de luchtkwaliteit in de rest van Nederland en de landen om ons heen verbetert.

We werken in de regio ook samen met andere gemeenten, de provincie en de omgevingsdienst op het gebied van vergunningverlening en toezicht en handhaving. Dit heeft bijvoorbeeld geresulteerd in een regionale uitvoerings- en handhavingsstrategie. Hierin hebben we voor het thema luchtkwaliteit

afgesproken om strenger te vergunnen, prioriteit te geven aan de grootste vervuilers en meer in te zetten op beter toezicht.

Op Europees niveau zijn we aangesloten bij het Eurocities netwerk. Via dit netwerk hebben we contact met andere Europese steden voor kennisdeling, inspiratie en gezamenlijke lobby richting de EU. Door aan te haken bij Europese netwerken vergroten we onze invloed op Europese regelingen en eisen.

5.2 Samenwerkingsverbanden op het gebied van emissieloos vervoer

Elektrische mobiliteit is, naast 'Utrecht fietsstad', hét onderwerp waarop onze stad zich onderscheidt. Dit uitdragen draagt bij aan het Utrechtse profiel van Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen en verstevigt onze internationale positie en aanzien. Het kan daarmee bijdragen aan een gunstig vestigingsklimaat en economische ontwikkeling. Daarom dragen we actief bij aan het ontvangen van internationale delegaties, deelname aan internationale congressen en kennisdeling over de grens. De AVERE E-mobility Conference 2023 die in Utrecht werd gehouden is een uitstekend voorbeeld. In november 2025 volgen het eindcongres van het Europese SCALE-project en hosten we in Utrecht de POLIS conferentie, een jaarlijks internationaal mobiliteitscongres. We zetten in op het binnenhalen van het grootste elektrisch vervoer congres ter wereld in 2028, de Electric Vehicle Summit (EVS41).

Ook binnen Nederland en de G4 vindt kennisdeling en samenwerking plaats. We nemen actief deel aan diverse landelijke werkgroepen, zoals privaat laden, randstedelijk snelladen en slim laden. Dit levert veel op, zowel kennis als gezamenlijke besluitvorming, met als doel uniformiteit richting de markt en elektrisch rijders.

We sturen via lobby en overleg met het Rijk doorlopend aan op betere wet- en regelgeving, met name gericht op het voorkomen van netcongestie, het organiseren van rijksbijdragen aan emissieloos vervoer, nul-emissiezones en verschoning van gebruikersgroepen (subsidieregelingen taxi, bestel en vracht). Ook thema's zoals de aanleg van laadinfrastructuur in het vernieuwde bouwbesluit pakken we actief op.

Hoe we samenwerken op gebied van emissieloos vervoer is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de NAL G4 regio. Utrecht levert momenteel de bestuurlijk vertegenwoordiger en de projectcoördinator voor de NAL G4 regio. Ook de financiering van emissieloos vervoer maatregelen vindt voor een groot deel plaats via deze route. Daarom is het van belang deze samenwerking goed te onderhouden.

5.3 Samenwerkingsverbanden op het gebied van emissieloos bouwen

In 2023 hebben we het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) op ambitieus niveau ondertekend. Hierin werken Rijksoverheid, andere overheden, marktpartijen en brancheorganisaties uit de bouw- en infrasector en kennisinstellingen samen om zich met maatregelen in te zetten voor de transitie naar een schonere en duurzamere bouw. Dit bereiken we met verduurzaming van bouwmaterieel, waaronder werktuigen, voertuigen en vaartuigen die worden ingezet in de bouw, onderhoud en sloop.

Samen werken we aan uitdagende, maar haalbare maatregelen om emissies van stikstof, fijnstof en koolstofdioxide in de bouw te reduceren. Convenantpartners komen regelmatig samen kennis uit te wisselen en vanuit praktijkervaringen aanpassing of verruiming van het convenant te bespreken. Het Ondersteuningsprogramma SEB helpt gemeenten met het invoeren van SEB binnen gemeenten, ziet best practices en ontwikkelt standaarden. Zie voor meer informatie over het Convenant SEB en de convenantpartners www.opwegnaarseb.nl.

Door ons te committeren aan het landelijke programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) werken we mee aan Natuurherstel (NOx), dragen we bij aan het behalen van de doelen in het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering, in het Klimaatakkoord en niet in de laatste plaats in het Schone Lucht Akkoord. We verschonen de inzet

van bouwmaterieel stapsgewijs om uiteindelijk, in 2030, alleen nog elektrisch materieel in te zetten bij bouwprojecten die we als gemeente zelf aansturen.

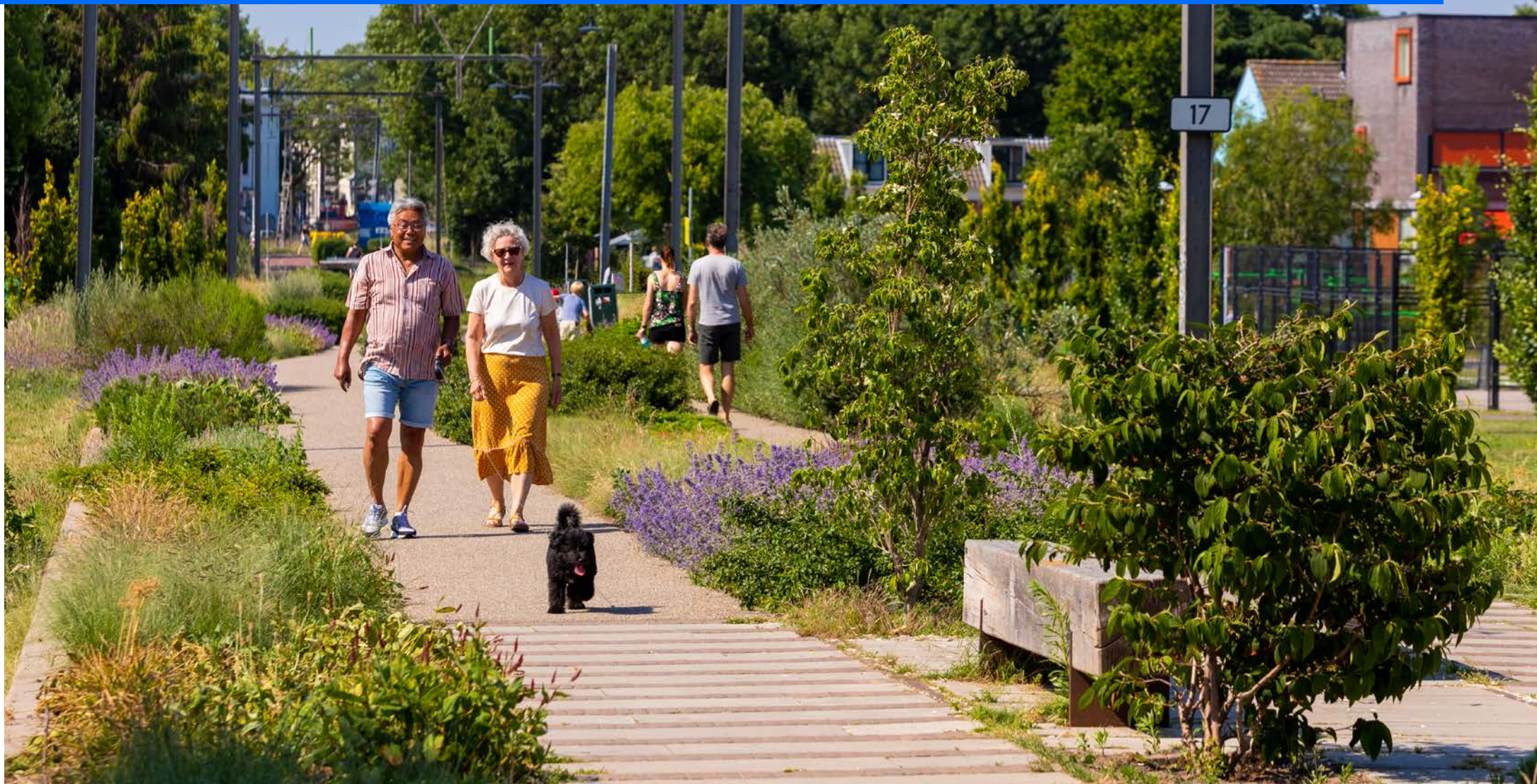
Samen met een aantal andere SEB-gemeenten loopt Utrecht voorop, ook landelijk, in de vormgeving en invoering van emissieloze inkoopbeisen in de bedrijfsvoering. We proberen ook invloed uit te oefenen op het verloop en de jaarlijkse aanpassingen in de (spelregels rondom) de subsidieregelingen voor emissieloos bouwen en andere regelgeving bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Samen met gemeente Breda wisselt Utrecht af in de invulling van de zetel namens gemeenten in de landelijke Task Force SEB. Hierin bespreken vertegenwoordigers van provincies, waterschappen, gemeentes en brancheorganisaties de voortgang, de subsidies, en of de gewenste effecten (in materieelinzet en stikstofemissiereductie) voldoende optreden.

We hebben er direct belang bij om meer gemeenten in de regio bij het convenant te laten aansluiten. In onze dialoog met de bouw- en infrasector dringen regionale aannemers daar ook op aan. We zetten in op kennisdeling en gelijke inzet van inkoopinstrumenten bij deelnemende regiogemeenten. Met het aansluiten bij het convenant SEB gaan de gemeenten om ons heen in hun inkoop (ook) sturen op stimulering van minder bewegingen voor bouwtransport. En, bij meer opdrachten in de regio krijgen onze regionale aannemers meer draaiuren voor hun emissieloze materieel, waardoor het risico

op meerkosten afneemt. Daarnaast zijn bedrijven erbij gebaat als er regionaal meer eenduidig inkoopbeleid wordt gevoerd. In 2025 ondertekenden 10 nieuwe regiogemeenten het Convenant SEB: gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Bunnik, Montfoort, Oudewater, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Vijfheerenlanden, Woudenberg en Woerden. Al eerder tekenden gemeenten Utrecht, Zeist, IJsselstein, Amersfoort en Leusden het convenant SEB, evenals de Provincie Utrecht en de waterschappen Amstel Gooi en Vecht, Rivierenland, Vallei en Veluwe en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

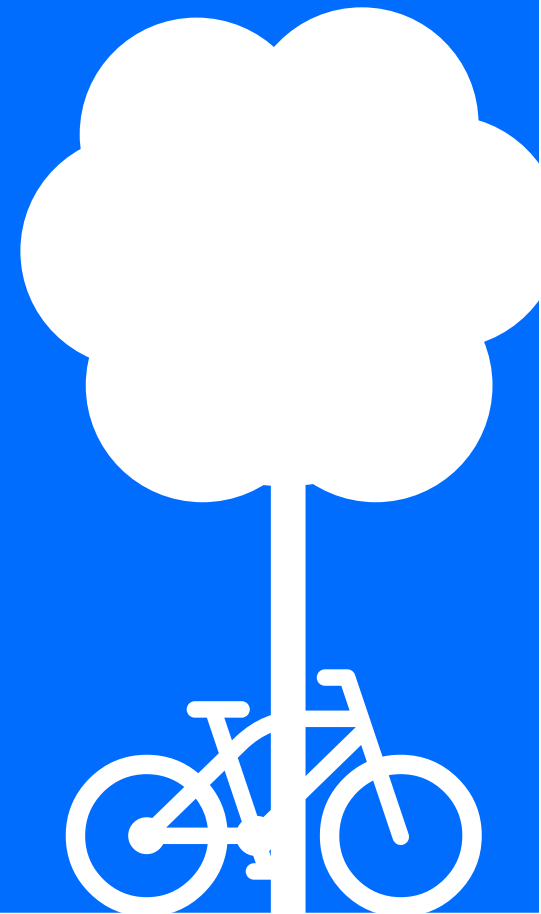
C Monitoren sturen en verantwoorden





1 Indicatoren

Met de EU-grenswaarden en WHO-advieswaarden hebben we heldere effectindicatoren waarop we monitoren hoe ver we op weg zijn naar het behalen van onze doelstellingen. De jaargemiddelde concentraties voor NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀ zijn opgenomen als indicatoren in de Programmabegroting.





De effect-indicatoren vormen een centraal onderdeel van de jaarlijkse Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit. Deze rapporteert over het Utrechtse meetnet voor NO₂-concentraties en over de berekende concentraties voor NO₂ en fijnstof volgens de landelijk vastgestelde methodiek van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Omdat metingen en berekeningen al geruime tijd worden uitgevoerd, zijn jaargemiddelde concentratie indicatoren uitermate geschikt om de trends in (verbetering van de) Utrechtse luchtkwaliteit te volgen. Met 64 Utrechtse meetlocaties voor NO₂ en 3 meetlocaties van het RIVM binnen de stad hebben we adequate instrumenten om de

luchtkwaliteit over de hele stad in kaart te brengen. Inwoners ondervinden hinder van slechte luchtkwaliteit. Dit wordt uitgevraagd in het kader van de Utrecht Monitor. We nemen het percentage inwoners dat last ondervindt van luchtvervuiling mee als belevingsindicator voor de kwaliteit van de lucht in Utrecht. We onderzoeken verder of we dit specifiek kunnen maken voor de verschillende thema's (bv. houtstook, verkeer). De belevingsindicatoren zijn opgenomen in de [Utrecht Monitor](#) en de [Volksgezondheid Monitor](#). Tenslotte rapporteren we in het jaarlijkse [Duurzaamheidsverslag](#) over de luchtkwaliteit.

De maatregelen in dit uitvoeringsprogramma zijn gericht op het verminderen en voorkomen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in Utrecht. De verandering in aantal, type, klasse en locatie van bronnen als gevolg van ons beleid kan voor een aantal maatregelen goed in kaart worden gebracht. Denk hierbij aan het aandeel emissieloze voertuigen in het wagenpark van de gemeente Utrecht, het aantal verkeersbewegingen in bouwprojecten, het aantal toegekende subsidies in een sloopregeling, of de emissieklasse van het materieel in bouwprojecten.

Tabel 1: Effect-indicatoren Programmabegroting (in jaargemiddelde concentraties)

Effect-indicator	0-meting 2023	EU Nieuw 2030	WHO-2021 streefwaarde
Fijnstof (PM ₁₀)	16,5 µg/m ₃	20,0 µg/m ₃	10,0 µg/m ₃
Fijnstof (PM _{2,5})	9,0 µg/m ₃	10,0 µg/m ₃	5,0 µg/m ₃
Stikstofdioxide (NO ₂)	18,5 µg/m ₃	20,0 µg/m ₃	15,0 µg/m ₃

Tabel 2: Belevingsindicator voor luchtkwaliteit (Utrecht Monitor/Volksgezondheid Monitor)

Effect-indicator	2023	2026	2028
% inwoners dat last ervaart van luchtvervuiling	17%	< 17%	< 17%

2 Financiën

In deze paragraaf geven we inzicht in de dekkingsbronnen (zoals opgenomen in de Programmabegroting) van waaruit we onze inspanningen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit gaan betalen, en in de globale kosten van maatregelen in de periode 2025-2031.



Het uitvoeren van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma vraagt tot en met 2031 ruim €19 miljoen. Dit wordt met name gedekt uit het programma 'Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed', doelstelling 6 Leefomgeving en ondergrond. Daarnaast is er dekking uit diverse Rijksregelingen, de concessie-inkomsten uit de laadinfrastructuur en het programma Bereikbaarheid, doelstelling mobiliteitsgedrag.

De Rijksbijdragen voor de maatregelen op gebied van emissieloos vervoer zijn gekoppeld aan specifieke projecten en zijn gebaseerd op een samenwerkingsovereenkomst met het Rijk die is gesloten in 2023. Rijksbijdragen aan diverse andere maatregelen zijn afkomstig uit de Specifieke Uitkering Schone Luchtakkoord (SPUK SLA) waarvoor een cofinancieringseis van 100% uit gemeentelijke middelen geldt: tegenover elke euro SPUK SLA staat een euro uit eigen middelen. Ook de SPUK SLA is gelabeld aan specifieke maatregelen. Een deel van de (externe) middelen is onzeker. Maatregelen worden alleen uitgevoerd bij daadwerkelijke beschikbare dekking.

Een steeds groter deel van de inkomsten wordt gegenereerd uit de opbrengsten van de concessies laadinfrastructuur. Deze inkomsten zijn gebaseerd op een inschatting van de toekomstige omzet en kunnen afhankelijk van het gebruik van de laadpalen hoger of lager uitvallen. De verschillen vallen in de orde grootte van plus of min tien procent. Deze fluctuaties worden opgevangen met de egaliseringsreserve Aanpak Luchtkwaliteit en Emissieloos vervoer.

In het raadsbesluit over de beleidsnota luchtkwaliteit 'Gezonde lucht voor iedereen' is opgenomen dat voor enkele activiteiten op gebied van emissieloos bouwen (vanaf 2026) nog geen dekking beschikbaar was. Deze dekking is alsnog gevonden binnen de middelen voor luchtkwaliteit en emissieloos vervoer in het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed (doelstelling Leefomgeving en ondergrond).

In dit uitvoeringsprogramma is een overzicht van de beschikbare dekking en geraamde kosten van maatregelen weergegeven. Ten opzichte van de financiële tabel in de beleidsnota zijn diverse wijzigingen doorgevoerd: voortschrijdend inzicht ten aanzien van de kosten van maatregelen, zowel tegenvallende als meevallende inkomsten, verwerking van de hervormingsbezuinigingen die ná de beleidsnota werden vastgesteld.

De onderdelen Emissieloos Varen en Gemeentelijk Wagenpark en Materieel vallen onder diverse uitvoerings- en onderhoudsbudgetten binnen de Programmabegroting, onder de doelstellingen Beheer openbare ruimte (Stadswater, Eigen materieel en deels het wagenpark) en Afval voorkomen (Eigen wagenpark). De meerkosten op inkoop voor emissieloos bouwen vallen onder de diverse uitvoeringsprojecten van openbare ruimte en groen. Deze onderdelen worden voor de volledigheid genoemd als maatregelen op gebied van luchtkwaliteit en emissieloos vervoer in dit uitvoeringsprogramma, maar worden niet vanuit de programma-organisatie uitgevoerd of gefinancierd.



Maatregelen	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Doelstelling 1: Lokale maatregelen							
Milieuzones en nul-emissiezones auto's en brommers: voorbereiding, handhaving, beheer	800	1.595	275	275	875	275	275
Subsidies: sloop diesel personenauto's / sloop / vervanging brommers	-	1.200	-	-	-	-	-
Houtstook: subsidie t/m 2025, doorlopende campagne, verbod vanaf 2030	235	50	50	50	100	110	110
Communicatie, burgerparticipatie en burgerwetenschap, meetnet, slimme bandenpompen	242	110	95	95	95	95	95
Emissieloos vervoer	1.280	1.100	950	850	850	850	750
Emissieloos bouwen	630	400	325	425	425	395	100
Doelstelling 2: Lobby en overige ambtelijke inzet							
Inzet op lobby en overige ambtelijke inzet (beleidsadvies en programmateam)	520	450	450	450	450	450	450
Totale inzet op maatregelen	3.707	4.905	2.145	2.145	2.795	2.175	1.780

Dekkingsbronnen	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed (doelstelling 6)	2.244	2.111	756	551	551	551	551
Programma Bereikbaarheid (doelstelling 2)	100	91	-	-	-	-	-
Rijksbijdragen SPUK SLA (aan diverse maatregelen)	307	633	-	-	-	-	-
Rijksbijdragen CDOKE (t.b.v. emissieloos vervoer en nul-emissiezone)	838	350	350	350	350	350	-
Rijksbijdragen Nationale/Regionale Agenda Laadinfra (NAL/RAL)	941	-	-	-	-	-	-
Concessie-inkomsten (<i>prognose</i>)	931	900	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totale dekking	5.361	4.085	2.106	1.901	1.901	1.901	1.551

Saldo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Saldo (inkomsten minus uitgaven)	1.654	-820	-39	-244	-894	-274	-229
Saldo "Aanpak Luchtmaatregelen" (begroting 2025)	846						
Saldo na verrekening (t.b.v. uitgaven in het volgende jaar)	2.500	1.680	1.641	1.397	503	229	0

Colofon

utrechtselucht@utrecht.nl

In opdracht van

Afdeling Openbare Ruimte, Klimaat en Groen
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

www.utrecht.nl/luchtkwaliteit

Tekst

Gemeente Utrecht

Concept en lay out

DDK

September 2025

Kenmerk: 30188593

Versie 0.3

Concept voor opmaak