

Inleiding

Voor u ligt het programma '*Schone lucht – we doen het samen –*' dat is opgesteld door het Platform Luchtkwaliteit Limburg. In het platform zijn, naast de Provincie en gemeenten, uiteenlopende organisaties betrokken die zich hard maken voor schone lucht, zoals: de GGD, de Milieufederatie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Dit programma biedt u inzicht in de aanpak van de luchtverontreiniging in de provincie Limburg.

De nadruk in het programma ligt op de gezamenlijke aanpak van de problemen. Door onze krachten te bundelen geven wij een extra impuls aan de uitvoering van het luchtkwaliteitsbeleid. Wij beogen hiermee de lucht in Limburg door uiteenlopende maatregelen zo schoon mogelijk te maken en in ieder geval de huidige wettelijke normen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Wij hebben het programma gesplitst in drie delen. Deze delen vormen samen een geheel, maar zijn ook afzonderlijk te lezen. Ieder deel heeft een ander accent en richt zich op een andere doelgroep.

➤ **Deel 1 - Visie op de gezamenlijke aanpak -**

Deel 1 is een verhaal op hoofdlijnen. U krijgt bij het lezen van deel 1 een algemeen beeld van de aanpak van de luchtverontreiniging in Limburg. In een relatief korte tijd raakt u bekend met: de huidige situatie van de luchtkwaliteit in Limburg, de meerwaarde van onze samenwerking, de uitvoering van gezamenlijke projecten en de organisatie van de uitvoering. Deel 1 is geschikt voor personen die op enige afstand of zijdelings bij het onderwerp betrokken zijn, zoals een bestuurder van een gemeente of het management van een betrokken organisatie.

➤ **Deel 2 - Gemeenschappelijk vertrekpunt -**

Deel 2 vormt het gemeenschappelijke kader voor de aanpak van de luchtverontreiniging in Limburg. Dit deel bevat inhoudelijke achtergrondinformatie voor iedereen die direct betrokken is bij de uitvoering van het luchtkwaliteitsbeleid. In dit deel besteden wij uitgebreid aandacht aan: de achtergrond van de luchtproblematiek, positionering van de partijen, doelstellingen, samenwerking, uitvoering van maatregelen en projecten, communicatie, middelen, organisatie en evaluatie. Een samenvatting van Deel 2 is opgenomen in Bijlage 6.

➤ **Deel 3: Projectenprogramma**

Deel 3 gaat over het uitvoeren van projecten. In dit deel ziet u welke activiteiten wij in de periode 2008-2011 gezamenlijk uitvoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij hanteren wij een projectmatige aanpak. Per project leest u meer over de achtergrond, doel, resultaat, aanpak, organisatie, van het project en middelen die we daarvoor inzetten. Deel 3 heeft daardoor een sterk uitvoeringsgericht karakter en is met name interessant voor personen die hierbij rechtstreeks betrokken zijn.

Het luchtkwaliteitsbeleid en de uitvoering van maatregelen is nog volop in beweging. Dit programma is daarom niet statisch. Regelmatig stellen wij op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen de koers bij en actualiseren we het projectenprogramma. Zo doen we recht aan de dynamiek van dit beleidsveld en houden wij u van de ontwikkelingen op de hoogte.

Schone lucht

- we doen het samen -

Deel 1: visie op de gezamenlijke aanpak van de
luchtverontreiniging in de provincie Limburg

Hoofdstuk 1: de situatie - luchtkwaliteit in Limburg -
Hoofdstuk 2: de samenwerking - samen staan we sterker -
Hoofdstuk 3: de uitvoering - gezamenlijke projecten 2008-2011 -
Hoofdstuk 4: de organisatie - projectmatige aanpak -

Programma Luchtkwaliteit Limburg

Voor u ligt deel 1 van het programma '*Schone lucht - we doen het samen -*'.

Wij beogen met de uitvoering van dit programma de lucht in Limburg zo schoon mogelijk te maken en in ieder geval de wettelijke normen voor luchtkwaliteit te realiseren. De nadruk binnen het programma ligt op samenwerking en het tot uitvoering brengen van praktische maatregelen. Het programma bestaat uit drie delen. Deze delen vormen samen een geheel, maar zijn ook afzonderlijk te lezen. Ieder deel heeft een ander accent en richt zich op een andere doelgroep.

Deel 1 geeft een algemene visie op de aanpak van de luchtverontreiniging in de provincie Limburg en is vooral bedoeld voor bestuurders en managers van betrokken organisaties.

Deel 2 bevat uitgebreide achtergrondinformatie voor ambtenaren en belangenorganisaties die bij de uitvoering zijn betrokken.

Deel 3 vormt het programma van gezamenlijke projecten.

1. De situatie

- Luchtkwaliteit in Limburg -

De luchtkwaliteit in de provincie Limburg wordt steeds beter. Desondanks lopen nog tienduizenden mensen in de provincie gezondheidsschade op door te hoge concentraties luchtverontreinigende stoffen. Het is de verwachting dat de lucht in Limburg de komende jaren schoner wordt. Lokaal blijven er echter knelpunten bestaan. Gezien het belang van schone, gezonde lucht is het zaak de handen ineen te slaan en met gerichte maatregelen de luchtverontreiniging in Limburg verder terug te dringen.

'De lucht in Limburg wordt steeds schoner.'

In de afgelopen jaren is de luchtverontreiniging door een intensieve aanpak aanzienlijk teruggedrongen. De uitstoot van diverse schadelijke stoffen is gedaald en de achtergrondconcentratie loopt terug. Deze trend zet zich door. Desondanks zal op veel plaatsen in Nederland de Europese norm voor fijn stof en stikstofdioxiden nog worden overschreden. Dit geldt ook voor Limburg. Hoewel de concentraties geleidelijk afnemen door het schoner worden van de industrie en het verkeer blijven er in Limburg knelpunten bestaan. Met name in de buurt van drukke verkeerswegen, intensieve landbouw en industriegebieden treden aanzienlijke negatieve gezondheidseffecten op.

'Ernstige gezondheidseffecten door luchtverontreiniging.'

Over de schadelijke effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid wordt steeds meer bekend. Daarbij kan de uitstoot en blootstelling ook steeds beter worden gemeten en berekend.

Luchtverontreiniging kan tot acute en chronische gezondheidsklachten leiden. Dit varieert van lichte keel- en neusirritaties tot zware astma en zelfs hart- en vaatziekten. Bepaalde groepen mensen, zoals ouderen en astmapatiënten, lopen een extra risico. Daarbij geldt dat hoe meer vervuiling iemand inademt hoe groter het risico voor de gezondheid.

Algemeen wordt aangenomen dat jaarlijks in Nederland enkele duizenden mensen vervroegd overlijden door de slechte kwaliteit van de lucht. In Limburg gaat dat om honderden mensen.

'Een probleem van heel de provincie Limburg.'

Het probleem van de luchtkwaliteit speelt in heel Limburg. Er is niet één gebied binnen de provincie waar de knelpunten zich concentreren. De achtergrondconcentraties zijn overal hoog. Daarnaast zijn er plaatselijke uitschieters wat betreft extra hoge concentraties schadelijke stoffen. Daarbij komt dat de probleemstoffen (fijn stof en stikstofdioxide) in heel de provincie worden uitgestoten door het wegverkeer, de industrie en de landbouw. Dit geeft aan dat het verbeteren van de luchtkwaliteit vraagt om een provinciebrede aanpak.

Verspreiding van de problemen binnen Limburg

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vindt verspreid plaats over heel de provincie. Enkele belangrijke bronnen in Limburg zijn:

- activiteiten in en rondom de grote steden, Luik en het Ruhrgebied
- belangrijke rijks- en provinciale wegen: voor rijkswegen de A2 en A73 van noord naar zuid en de A67 en A76 van oost naar west
- de intensieve veehouderij (en grootschalige glastuinbouw) in noord en midden Limburg
- binnen- en buitenlandse bedrijven

'Verdere verslechtering van de luchtkwaliteit door nieuwe projecten.'

Naast de effecten op de gezondheid speelt er nog een bijkomend probleem. Ruimtelijke projecten zoals wegverbredingen, bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken dreigen te stagneren, omdat de luchtkwaliteit door deze activiteiten nog verder verslechtert. In het verleden zijn om die reden al plannen voor wegverbredingen, bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken door de rechter vernietigd. In Limburg staan in heel de provincie enige tientallen projecten op stapel die de luchtkwaliteit negatief zullen beïnvloeden. Volgens de nieuwe wetgeving kunnen deze projecten alleen doorgang vinden, als de luchtkwaliteit door maatregelen per saldo verbetert.

'We staan voor een grote uitdaging.'

Het is zaak de uitstoot van verontreinigende stoffen in de provincie terug te dringen. Ten minste moeten daarmee de wettelijk verplichte luchtkwaliteitsnormen worden gehaald. Deze normen geven echter nog geen garantie voor de gezondheid van de burgers. Het uiteindelijke streven is een zo laag mogelijke uitstoot van schadelijke stoffen om de effecten te minimaliseren. Het gaat dan niet alleen om de gezondheid van mensen, maar ook om effecten op flora, fauna en het totale ecosysteem. Bij het treffen van maatregelen moet worden afgewogen wat nog redelijkerwijs haalbaar is.

Vooralsnog is het een hele klus om in het jaar 2010 onder de wettelijke normen te komen. Dit alleen al vraagt een aanzienlijke inspanning. En zelfs met die inspanning is het onmogelijk alle lokale knelpunten op te lossen. In grote steden en langs drukke wegen zullen waarschijnlijk overschrijdingen van de normen (fijn stof en stikstofdioxide) blijven optreden.

We zijn echter op de goede weg; de lucht in Limburg wordt steeds schoner. Toch is er nog veel werk aan de winkel om de gestelde doelen te realiseren. Het vraagt een maximale inspanning van alle betrokkenen: burgers, bedrijfsleven, overheden en belangenorganisaties. Deze doelgroepen mogen zich meer bewust worden van de schade die ze zelf veroorzaken (bijvoorbeeld als verkeersdeelnemer) en de mogelijkheden die zij zelf hebben om de problemen op te lossen. We kunnen het ons dan ook niet veroorloven dat er partijen aan de kant blijven staan. En sterker nog: zelfs als iedereen zijn eigen steentje bijdraagt, is het niet genoeg. Het is nodig tot samenwerking en met elkaar tot synergie te komen. Luchtverontreiniging is een collectief probleem dat vraagt om een gezamenlijke aanpak. In dit programma *'Schone lucht - we doen het samen'* geven we aan hoe we dat als Limburgse gemeenten en provincie gaan effectueren.

2. De samenwerking

- Samen staan we sterker -

Luchtverontreiniging is een breed maatschappelijk probleem. We zijn met elkaar verantwoordelijk voor de uitstoot van de vervuiling en de effecten daarvan. Ook hebben we allemaal belang bij de voortgang van ruimtelijke projecten. De economie moet blijven draaien. Los van de formele verantwoordelijkheden van verschillende partijen hebben we een gezamenlijke, maatschappelijke verantwoordelijkheid om de problemen op te lossen. Iedereen draagt daaraan zijn steentje bij. Samenwerking levert daarbij in bepaalde gevallen een belangrijke meerwaarde op. Door met elkaar maatregelen uit te voeren komen de gestelde doelstellingen dichterbij.

'Een gezamenlijk probleem vraagt om vereende krachten.'

De luchtverontreiniging kan niet alleen worden opgelost door degenen die de grootste problemen ondervinden. Mensen in zwaarbelaste gebieden zijn afhankelijk van anderen die rekening met hun houden. Gemeenten met acute knelpunten zijn afhankelijk van andere gemeenten die ook maatregelen nemen. Luchtverontreiniging houdt zich niet aan grenzen en de zwaarste 'vervuiler' ondervindt hiervan niet per se de grootste nadelige effecten. Als voorbeeld kan het forenzenverkeer vanuit de kleinere gemeenten worden aangehaald. Dit verkeer zorgt in de grote steden voor verkeersdruk die leidt tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Door maatregelen in de omliggende gemeenten te nemen zoals voldoende gratis of goedkope parkeerplaatsen bij OV-punten kan het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd worden op de plek waar de verkeersstromen ontstaan. Kortom: het is een gezamenlijk probleem dat ook alleen met een gezamenlijke inspanning kan worden opgelost. Ook mensen en organisaties zonder acute problemen kunnen helpen om de luchtkwaliteit (elders) te verbeteren.

'Verantwoordelijkheid nemen.'

Alle organisaties die betrokken zijn bij dit programma hebben eigen taken en verantwoordelijkheden. Een deel van die verantwoordelijkheden is vastgelegd in wet- en regelgeving.

Wettelijke taken

De Provincie, gemeenten met meer dan 100.000 inwoners en kleinere gemeenten met luchtkwaliteitsproblemen zijn op grond van de Wet milieubeheer (Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) verplicht om plannen te maken. Hierin wordt de situatie (binnen de provincie/gemeente) beschreven en staan maatregelen om de luchtverontreiniging terug te dringen. Daarnaast moeten voorschriften m.b.t. luchtkwaliteit worden opgenomen in vergunningen van bedrijven. Deze voorschriften moeten uiteraard ook worden gehandhaafd. Ten slotte moeten zowel de Provincie als gemeenten bij ruimtelijke plannen en plannen voor infrastructuur rekening houden met de normen voor luchtkwaliteit.

Allereerst is het van belang dat elke organisatie zijn eigen verantwoordelijkheid neemt. Dat is nog niet genoeg. Van de organisaties die zich aan dit programma verbinden vragen we een extra inspanning te doen vanuit een collectieve verantwoordelijkheid. Voor het oplossen van het gezamenlijke probleem van de luchtverontreiniging is het nodig om voorbij eigen taken, formele verantwoordelijkheden en eigen belangen te kijken. Het gaat om de vraag wat in het algemeen belang nodig is om de problemen op te lossen en hoe iedereen daar zijn steentje aan kan bijdragen. Dit vraagt om een andere manier van werken: niet jezelf en je eigen belang centraal stellen, maar het doel dat je met elkaar wilt bereiken.

Dit geldt overigens ook voor de verschillende afdelingen binnen organisaties. Elke afdeling heeft zo zijn eigen belangen: milieu, verkeer en vervoer, economische zaken, bouwen en wonen, ruimtelijke ordening. Het probleem van de luchtverontreiniging ligt op het kruispunt van deze belangen. Voor een krachtige aanpak van de luchtverontreiniging is het nodig dat deze deelbelangen samen komen en elkaar gaan versterken in het algemeen belang.

'Alleen samenwerken als het zinvol is.'

Het is niet altijd nodig om daadwerkelijk samen te werken aan een gezamenlijk probleem. Soms is het beter dat ieder voor zich zijn verantwoordelijkheid neemt. Er zijn echter gevallen dat samenwerking daadwerkelijk een meerwaarde oplevert. Dit programma gaat over die gevallen. We waken ervoor dat samenwerking een doel op zich wordt en dat het vertragend gaat werken op de uitvoering van taken. Wij zetten samenwerking in om versneld resultaten te bereiken, schaalvoordelen te behalen, kosten te besparen en investeringen te delen. Het moet voor alle betrokkenen een stimulans zijn om een extra stapje te zetten. Daarbij stimuleert de samenwerking het gevoel om met elkaar te werken aan het algemeen belang.

Schaalvoordeel

Aardgas is een relatief schone brandstof om op te rijden. Voor het realiseren van aardgaspompen is echter een bepaalde afname nodig om het rendabel te maken. Per pomp moeten minimaal 200 auto's jaarlijks 20.000-25.000 kilometer rijden. Wanneer gemeenten samenwerken bij het inrichten van aardgaspompen is dit volume makkelijker te realiseren. Zeker wanneer het openbaar vervoer en het eigen wagenpark op aardgas gaat rijden, kan een dergelijk initiatief van de grond komen.

'Samen doen, ervaren en leren.'

De samenwerking start met het uitvoeren van projecten die in dit programma zijn opgenomen. De meerwaarde van de samenwerking moet zichzelf gaan bewijzen. Door het bereiken van concrete resultaten en het boeken van successen ontstaat enthousiasme en nieuwsgierigheid bij partijen die nog niet participeren. Op die manier kan de samenwerking en het projectenprogramma gaan groeien. Het programma is niet statisch, maar juist dynamisch, waarbij jaarlijks projecten kunnen worden afgevoerd en toegevoegd. Nadrukkelijk is niet gekozen voor een benadering waarin de samenwerking wordt vastgezet middels formele structuren, beleidsnota's en vaststellingsprocedures. De inhoud van de projecten en de resultaten hiervan zijn leidend; de geschikte vorm volgt later.

Samenwerken is niet-alleen doen. Het voordeel van samen iets doen is dat je ook met elkaar kunt ervaren, reflecteren en leren. Tijdens het uitvoeren van maatregelen besteden we ook aandacht aan informatie-uitwisseling, kennisontwikkeling en het delen van projectervaringen.

3. De uitvoering

- Gezamenlijke projecten 2008-2011 -

De komende jaren voeren we diverse gezamenlijke projecten uit gericht op de invoering van praktische maatregelen in Limburg. De projecten sluiten aan bij ontwikkelingen elders en bij de activiteiten van het Platform Luchtkwaliteit Limburg. Kenmerkend voor de projecten is dat ze een toegevoegde waarde hebben omdat verschillende organisaties samenwerken bij het verminderen van de luchtverontreiniging. Daarbij hebben ze een positieve uitstraling zodat ook andere organisaties enthousiast worden om maatregelen uit te voeren.

'Aansluiten bij wat er al is.'

De ontwikkelingen met betrekking tot de aanpak van de luchtverontreiniging gaan snel. Er zijn talrijke initiatieven van uiteenlopende organisaties. Met name het Rijk is zeer actief met het ontwikkelen van wet- en regelgeving, stimuleringsubsidies, toepassing van fiscale instrumenten en proefprojecten. Het gezamenlijke projectenprogramma in Limburg is hierop aanvullend. Voorkomen moet worden dat het wiel in Limburg nogmaals wordt uitgevonden. Daarom bouwen we zo veel mogelijk voort op resultaten en initiatieven elders en zal het projectenprogramma zich voornamelijk richten op de uitvoering van praktische maatregelen in Limburg.

Sinds 2005 is het Platform Luchtkwaliteit Limburg actief. Het is een overlegorgaan van de Provincie, gemeenten, GGD, Milieufederatie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Het Ministerie van VROM en agentschappen als Infomil en SenterNovem nemen ook deel aan het Platform. In het Platform worden initiatieven van de verschillende partijen afgestemd en gecoördineerd. Ook starten zij voorzichtig gezamenlijke initiatieven op. De nieuwe gezamenlijke projecten in dit programma borduren voort op de activiteiten van het platform, dat via de volgende sporen werkt:

- Luchtkwaliteitskaarten: vergroten van het inzicht in de luchtkwaliteit;
- Luchtkwaliteitplannen: oplossingen om de luchtkwaliteit te verbeteren;
- Ontwikkelen van instrumentarium, zoals de handreiking 'Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening';
- Uitvoeren (pilot)projecten om ervaring op te doen en kennis uit te wisselen;
- Het structureren en uniformeren van communicatieactiviteiten.

'Kenmerken van gezamenlijke projecten.'

In overleg met de betrokken partijen zijn projecten geselecteerd die de komende jaren gezamenlijk worden uitgevoerd. De lijst met projecten is dynamisch. We spelen in op omstandigheden die veranderen en nieuwe ontwikkelingen. Bij de selectie passen we de volgende criteria toe:

- De gezamenlijke aanpak heeft aantoonbaar een toegevoegde waarde;
- Het project draagt daadwerkelijk bij aan het terugdringen van de luchtverontreiniging;
- Het project en de resultaten zijn geschikt om over te communiceren, hebben een positieve uitstraling en wekken enthousiasme op;
- Het project houdt rekening met verschillende belangen (economische ontwikkeling, innovatie, gezondheid, milieu, verkeer en vervoer, woningbouw, ruimtelijke ordening etc.).

Samenwerking (inter)nationaal

Venlo, Nijmegen, Krefeld en Duisburg onderzoeken in een gezamenlijk grensoverschrijdend project hoe zij luchtvervuiling kunnen verminderen en de luchtkwaliteit kunnen verbeteren door gerichte aanplant van groen. Elke stad doet dit op zijn eigen manier. Venlo wil zowel langs de snelwegen werken aan groene barrières, die met green engineering technieken ontworpen worden, als in een wijk naast de snelweg. Het voordeel van de samenwerking is dat iedere stad een ander onderzoek uitvoert, zodat met elkaar veel kennis wordt ontwikkeld en van elkaar kan worden geleerd. De resultaten van de deelprojecten worden gebundeld en in mei 2008 gepresenteerd tijdens een seminar.
Zie deel 3 projectplannen

'Projecten 2008-2011'

Een aantal projecten wordt de komende jaren gezamenlijk in de provincie Limburg uitgevoerd. Met de betrokken partijen is een lijst gemaakt met mogelijkheden. Die is hieronder opgenomen. Besloten is de bovenste drie projecten met voorrang uit te voeren. Van deze drie projecten is een uitgebreide beschrijving (doel, aanpak, resultaat, middelen) opgenomen in deel 3 van dit programma.

- 1. Stimuleren toepassen schone brandstoffen**
- 2. Schoner maken stedelijke distributie/instellen milieuzones**
- 3. Toepassen stedelijk groen**
4. Verbeteren doorstroom verkeer
5. Schoner maken eigen wagenpark
6. Differentiatie parkeertarieven

7. Verlagen maximum snelheid
8. Vervoersmanagement bij bedrijven
9. Stimuleren fietsgebruik
10. Groen aanbesteden
11. Gerichte communicatie met burgers
12. Voorbeeldfunctie eigen organisatie (zoals inkoopbeleid)
13. Stimuleren van het nieuwe rijden
14. Vervoerplannen in het kader van de mobiliteit rondom scholen
15. Overdrachtsmaatregelen en gevelmaatregelen (schermen en aanpassingen aan woningen)

Dit programma vervangt niet de reeds bestaande programma's van gemeenten en andere organisaties maar is hierop aanvullend.

'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit'

Het Rijk coördineert het opstellen van een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In dit nationale programma komen alle maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Uiteindelijk moeten de positieve effecten de negatieve effecten ruimschoots overtreffen. Voor de provincie Limburg moet eerst een 'Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' worden gemaakt met de positieve en negatieve effecten op de luchtverontreiniging in Limburg. Dit Limburgse programma wordt samen met de programma's van andere provincies, regio's en gemeenten in het nationale programma opgenomen.

4. De organisatie

- Projectmatige aanpak -

De uitvoering van gezamenlijke projecten is praktisch georganiseerd. Door projectmatig te werken wordt de inzet van de betrokkenen zo veel mogelijk gericht op het realiseren van concrete resultaten. Het Platform Luchtkwaliteit Limburg ondersteunt en coördineert de uitvoering van de projecten.

'Centrale rol voor het Platform Luchtkwaliteit Limburg.'

Het Platform Luchtkwaliteit Limburg coördineert en ondersteunt de uitvoering van gezamenlijke projecten. De plannen voor de projecten en (tussen)resultaten worden in het platform besproken en ook knelpunten in de voortgang komen aan de orde. De Provincie voert op dit moment de regie over het platform. Ook de nieuwe gezamenlijke projecten vallen onder deze regierol. Per project onderzoekt het platform wie de meest geschikte opdrachtgever is. In veel gevallen zal dat het bestuur zijn van de organisatie die de projectleider levert.

Van de vertegenwoordigers in het platform wordt veel verwacht. In feite vormen zij het schakelpunt tussen de eigen organisatie en het platform. In het platform behartigen zij de (deel)belangen van hun eigen organisatie zonder daarbij het algemeen belang uit het oog te verliezen. Ze weten verder de behoeften aan ondersteuning uit de eigen organisatie te bundelen in het platform en de producten die voortkomen uit het platform te toetsen op hun toepasbaarheid in de praktijk. Ten slotte zijn zij in staat om vanuit eigen enthousiasme en betrokkenheid ook anderen binnen en buiten hun organisatie te overtuigen en te enthousiasmeren.

'Projectleiding en projectplannen.'

Voor elk project zoekt het platform een projectleider. Hierbij wordt gekeken naar natuurlijke aansluitpunten. De gemeente Maastricht voert vanuit het eigen actieprogramma bijvoorbeeld een project uit gericht op het schoner maken van het wagenpark. Het ligt voor de hand dat deze gemeente dan ook trekker wordt van het gezamenlijke project.

De projectleider schrijft in overleg met het platform een projectplan en stelt een projectgroep samen. Bij gebrek aan tijd of expertise schakelt de projectleider externe ondersteuning in. Het projectplan bouwt voort op deel 3 van dit programma en bevat een beschrijving van: doel, aanpak, tussenresultaten, betrokkenen, communicatie en organisatie. Ook de benodigde middelen (menskracht en geld) staan in het projectplan vermeld.

'Communicatie is cruciaal.'

De communicatie in en rond het programma is cruciaal. De vertegenwoordigers in het platform hebben een taak om het belang van schone lucht binnen de eigen organisatie uit te dragen, te luisteren wat er leeft en hierop in te spelen. Ook bij het uitvoeren van de projecten heeft communicatie prioriteit. Het is van belang aan te sluiten bij de behoeften van de verschillende organisaties, draagvlak te creëren voor projecten en de resultaten professioneel te verspreiden.

Voordeel van de platformstructuur is dat projectgroepen elkaar ontmoeten en daarbij van elkaar kunnen leren. Dit hoeft zich niet alleen te beperken tot inhoudelijke informatie-uitwisseling. Het is juist van belang ervaringen uit te wisselen over het verloop van het proces, het uitdragen van de resultaten en persoonlijke belevenissen, teleurstellingen en successen. Hiervoor organiseert het platform aparte bijeenkomsten.

'Aansluiten bij andere programma's'

Het is ook van belang aan te sluiten bij andere programma's die niet primair gericht zijn op het terugdringen van de luchtverontreiniging, maar wel op het raakvlak hiervan liggen. Te denken valt aan subsidieregelingen en programma's voor: innovatie, duurzame ontwikkeling, gezondheid en milieu, energiebesparing en klimaatverandering, verkeer en vervoer, verbeteren van de leefbaarheid van steden, landbouw enzovoort. Het is voor zowel het platform als de projectgroepen nodig de financieringsbronnen te inventariseren en te onderzoeken of hiervan gebruik kan worden gemaakt.

'Stap voor stap laten groeien'

De projecten worden uitgevoerd om praktische resultaten te boeken, waar het betreft het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het is de bedoeling daardoor te enthousiasmeren en andere mensen en organisaties bij het platform en de gezamenlijke initiatieven te betrekken. Op deze manier zullen de projecten, het platform en het programma kunnen groeien.

Op termijn beziet het platform of het misschien nodig is de aanpak van de luchtverontreiniging in Limburg verder te structureren, te verankeren en te formaliseren. Eventueel leidt dit in de toekomst tot het uitgroeien van het platform in een Limburgs projectbureau 'Schone lucht'.

Schone lucht

- we doen het samen -

Deel 2: gemeenschappelijk kader voor de aanpak van de
luchtverontreiniging in de provincie Limburg

Programma Luchtkwaliteit Limburg

Voor u ligt deel 2 van het programma '*Schone lucht – we doen het samen* –'.

Wij beogen met de uitvoering van dit programma de lucht in Limburg zo schoon mogelijk te maken en in ieder geval de wettelijke normen voor luchtkwaliteit te realiseren. De nadruk binnen het programma ligt op samenwerking en het tot uitvoering brengen van praktische maatregelen. Het programma bestaat uit drie delen. Deze delen vormen samen een geheel, maar zijn ook afzonderlijk te lezen. Ieder deel heeft een ander accent en richt zich op een andere doelgroep.

Deel 1 geeft een algemene visie op de aanpak van de luchtverontreiniging in de provincie Limburg en is vooral bedoeld voor bestuurders en managers van betrokken organisaties.

Deel 2 bevat uitgebreide achtergrondinformatie voor ambtenaren en belangenorganisaties die bij de uitvoering zijn betrokken.

Deel 3 vormt het programma van gezamenlijke projecten.

Inhoudsopgave

1.	Achtergrond van de luchtproblematiek.....	1
1.1	<i>Historie.....</i>	<i>1</i>
1.2	<i>Maatschappelijk belang</i>	<i>2</i>
1.3	<i>Knelpunten en doelgroepen in Limburg.....</i>	<i>4</i>
1.4	<i>Externe ontwikkelingen en relaties met andere programma's</i>	<i>5</i>
1.5	<i>Draagvlak.....</i>	<i>6</i>
2.	Positionering van de partijen.....	8
2.1	<i>Plaats in de keten</i>	<i>8</i>
2.2	<i>Formele rollen en wettelijke taken</i>	<i>8</i>
2.3	<i>Autonome taken.....</i>	<i>10</i>
3.	Doelstellingen	12
3.1	<i>Actuele beleidsfase</i>	<i>12</i>
3.2	<i>Ambitieniveau.....</i>	<i>14</i>
3.3	<i>Beleidsmatige aanpak: de SAN-STAB-SAL-SA</i>	<i>16</i>
4	Samenwerking.....	23
5	Communicatie	25
6	Organisatie: taakverdeling en aansturing.....	28
6.1	<i>PLatform Luchtkwaliteit Limburg</i>	<i>28</i>
6.2	<i>Bestuurlijke verantwoordelijkheid.....</i>	<i>28</i>
6.3	<i>Opdrachtgevers.....</i>	<i>29</i>
6.4	<i>Programmamanager/voorzitter Platform Luchtkwaliteit Limburg</i>	<i>29</i>
6.5	<i>Deelnemers aan het Platform.....</i>	<i>29</i>
6.6	<i>Klankbordgroep</i>	<i>30</i>
6.7	<i>Werkgroepen</i>	<i>30</i>
6.8	<i>Externe ondersteuning.....</i>	<i>31</i>
7	Middelen: menskracht en geld.....	32
7.1	<i>Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit</i>	<i>32</i>
7.2	<i>Subsidieregelingen.....</i>	<i>34</i>
8	Periodieke evaluatie	35

1. Achtergrond van de luchtproblematiek

1.1 Historie

Eerst welvaart, dan welzijn

Vroeger waren rokende schoorstenen het toonbeeld van een goed draaiende economie. Het was een teken dat er geld werd verdiend. De hinder in de vorm van smog, roet, rook etc hoorde er gewoon bij. Het werd gezien als een onuitroeibaar noodzakelijk kwaad. Met de toenemende welvaart in de jaren vijftig kwam er echter meer aandacht voor het welzijn en de gezondheid van de mensen. Luchtverontreiniging kreeg meer belangstelling vooral omdat de ernst van de problemen zichtbaar werden.

Zo veroorzaakt luchtverontreiniging in Londen in 1952 een ramp. Tijdens een extreme periode van smog werd de luchtverontreiniging gemeten. Daaruit bleek dat de lucht zodanig zwaar vervuild was dat daardoor mensen overleden. Eind jaren '50 en begin jaren '60 zijn ook elders in Europa en in Nederland vergelijkbare periodes van ernstige luchtverontreiniging geconstateerd.

Daaruit mag niet worden geconcludeerd dat er voor die tijd niets aan de hand was. Metingen en onderzoek naar de effecten van luchtverontreiniging maakte de ernst van de problemen inzichtelijk; het bewustzijn groeide. Tot op de dag van vandaag is dit bewustwordingsproces nog gaande. Er ontstaat steeds meer inzicht in de aard en omvang van de problemen doordat de uitstoot, de blootstelling en de effecten van luchtverontreiniging beter in kaart worden gebracht.

Probleemstoffen

Sinds de industriële revolutie veroorzaakte het gebruik van steenkool voornamelijk de problemen met luchtverontreiniging. Steenkool werd tot halverwege de vorige eeuw gebruikt voor de opwekking van elektriciteit, verwarming van huizen en voor industriële processen. Het probleem vormde de zwavel in de kolen. Verbranding van steenkool leidde tot omvangrijke emissies van zwaveldioxide. Daarnaast was er sprake van emissie van stof. De grootschalige overschakeling naar aardgas heeft in Nederland veel van de zwavelproblemen opgelost. Door toename van verkeer, industrie en landbouw ontstonden in de tweede helft van de 20^e eeuw echter nieuwe probleemstoffen, zoals: stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen, ammoniak, koolmonoxide, lood, benzo(a)pyreen, zwarte rook en fijn stof.

In de afgelopen decennia is de aanpak van de luchtverontreiniging sterk geïntensiveerd. De concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn door uiteenlopende maatregelen, ondanks de sterke groei van het verkeer, de industrie en de landbouw, met tientallen procenten afgenomen. Er resteren op basis van de huidige inzichten nog twee stoffen die voor echte problemen zorgen, namelijk: stikstofdioxide en fijn stof. De aanpak van de luchtverontreiniging richt zich daarom met prioriteit op deze componenten. Dit is geen statisch gegeven. Het inzicht in de problematiek van uitstoot, blootstelling en effect van stoffen verfijnt zich nog steeds. Het kan best zijn dat in de loop der tijd door voortschrijdend inzicht andere stoffen dan hier genoemd extra aandacht gaan krijgen.

Over fijn stof en stikstofdioxide

Fijn stof is de verzamelnaam voor uiteenlopende stofdeeltjes in de lucht. Zowel de samenstelling als de grootte kunnen sterk verschillen. Over het algemeen zijn grote deeltjes minder schadelijk dan kleine, omdat grote deeltjes in het bovenste deel van de longen blijven zitten. Met name de deeltjes die kleiner zijn dan 10 micrometer (PM10, waarbij PM staat voor ‘particulate matter’), één duizendste deel van een millimeter, kunnen al in relatief lage concentraties klachten veroorzaken. Voor fijn stof geldt geen drempelwaarde, een waarde waaronder geen enkel effect wordt waargenomen. Ook bij lage blootstelling kan dus gezondheidsschade ontstaan. De belangrijkste bronnen van fijn stof zijn:

- Verkeer: dieselmotoren uit dieselmotoren: bussen, vrachtwagens, personenauto’s, schepen en locomotieven;
- Industrie: zoals mengvoederbedrijven en chemische industrie;
- Elektriciteitscentrales;
- Woningen: open haard, houtkachel, allesbrander, barbecue (sigarettenrook).

Net als fijn stof dringt *stikstofdioxide* (NO₂) door tot in de kleinste vertakkingen van de luchtwegen. Het kan bij hoge concentraties door de oxiderende eigenschappen irritatie veroorzaken aan ogen, neus en keel. Bij blootstelling aan lage concentraties wordt een lagere longfunctie waargenomen. Het kan ook leiden tot een toename van astma-aanvallen en ziekenhuisopnamen en een verhoogde gevoeligheid voor infecties.

Waarschijnlijk worden de effecten echter niet direct veroorzaakt door stikstofdioxide, maar een mengsel aan luchtverontreiniging waarbij stikstofdioxide als indicator wordt gebruikt. De belangrijkste bronnen zijn:

- Elektriciteitscentrales;
- Zware industrie;
- Wegtransport;
- Verbranding van biomassa.

1.2 Maatschappelijk belang

Gezondheidsschade

Het belangrijkste probleem van luchtverontreiniging is dat het de gezondheid schaadt. Er kan sprake zijn van acute effecten bij kortdurende hoge, piekconcentraties, zoals: hoesten, benauwdheid, afname van de longfunctie, verergering van luchtwegklachten, astma-aanvallen en verergering van hart- en vaatziekten. Meestal verdwijnen de klachten wanneer de concentratie van de stoffen in de lucht weer daalt. Naast acute effecten, zijn er chronische effecten door jarenlange blootstelling aan relatief lage concentraties. De effecten zijn vaak blijvend omdat er geen herstelperiode is. Het gaat daarbij wederom om uiteenlopende problemen met de luchtwegen en hart en vaatziekten. In het ergste geval leiden deze problemen tot een vroegtijdige dood.

De effecten op de gezondheid zijn moeilijk in getallen uit te drukken. Er ontstaat steeds meer een betrouwbaar beeld van de ‘orde van grootte’ van de gezondheidsschade door luchtverontreiniging. Op basis van de meest recente gegevens nemen we aan dat in Limburg jaarlijks:

- Duizenden mensen een blijvende vermindering van de longfunctie oplopen;
- Nog eens duizenden mensen chronische luchtwegklachten krijgen zoals bronchitis;
- Honderden mensen vroegtijdig (10 jaar eerder) overlijden.

Risicogroepen zijn het meest vatbaar voor de effecten van luchtverontreiniging. Het gaat daarbij om: ouderen, patiënten met al bestaande luchtweg- of hartaandoeningen en kinderen met al bestaande luchtwegklachten. Ook gezonde kinderen kunnen extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. Kinderen hebben namelijk een hogere blootstelling dan volwassenen, omdat ze relatief veel lucht inademen ten opzichte van hun lichaamsgewicht.

Schade aan de gezondheid, mindere levenskwaliteit en eventueel een vroegtijdige dood zijn maatschappelijk en persoonlijk gezien natuurlijk het belangrijkste effect van luchtverontreiniging. In de kantlijn levert dit ook een forse economische schadepost op. Eerste berekeningen wijzen uit dat de kosten van de gezondheidsschade in Nederland enkele miljarden euro's per jaar bedragen.

Wettelijk kader

Lang is er geen goed instrumentarium geweest om de luchtproblematiek aan te pakken. De Hinderwet was hiervoor geruime tijd de enige wettelijke basis. Deze wet was echter alleen gericht op het voorkomen en beperken van direct gevaar, schade en hinder in de omgeving van een bedrijf. De reikwijdte van de Hinderwet was te beperkt om structureel iets te doen aan problemen op een groter schaalniveau.

Pas in 1970 komt er adequate wetgeving om de luchtverontreiniging aan te pakken. Met de Wet luchtverontreiniging werd een start gemaakt voor een integrale aanpak. Er kwamen luchtkwaliteitseisen voor zwaveldioxide, koolmonoxide en rook. Ook stelde het rijk emissieplafonds vast voor zwaveldioxide. Wat in de daaropvolgende jaren volgde was een uitbreiding en verscherping van de regelgeving. Niet alleen voor de luchtkwaliteit maar ook op het terrein van emissie-eisen en brandstofsamenstelling.

Eind jaren tachtig van de vorige eeuw wordt de basis gelegd voor het Europese luchtkwaliteitsbeleid. In de jaren '90 komt dit echt van de grond. Europa neemt hiermee het voortouw bij de aanpak van luchtverontreiniging. In 1996 stelt de Europese Unie de kaderrichtlijn voor luchtkwaliteit vast. Nederland heeft de Europese Richtlijnen omgezet in nationale wetgeving in het Besluit luchtkwaliteit (2001, gevolgd door een gewijzigde versie in 2005) en vanaf 15 november 2007 in de Wet luchtkwaliteit.

Overschrijding van de wettelijke normen

De Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, van 15 november 2007, vormt op dit moment het wettelijke kader voor de aanpak van de luchtverontreiniging. In de Wet staan luchtkwaliteitsnormen, termijnen waarbinnen de normen gehaald moeten worden en wie daarvoor verantwoordelijk is. Ook stelt de Wet eisen aan:

- Het meten en berekenen van de luchtkwaliteit;
- Het rapporteren daarover in een luchtkwaliteitsrapport;
- Het nemen van maatregelen bij overschrijding van de normen (actieplan).

In de Wet milieubeheer staan *grenswaarden* voor: benzeen, lood, koolmonoxide, stikstofoxiden, zwaveldioxiden en fijn stof. Bij overschrijding van de grenswaarden is de gemeente verantwoordelijk om maatregelen te treffen zodat aan de norm wordt voldaan. Eerst maakt de gemeente inzichtelijk wat de oorzaak is van de overschrijding, waarna zij op basis van een actieplan maatregelen treft. Als de Provincie of het rijk verantwoordelijk blijkt voor de bron (bedrijf, weg), dan neemt de gemeente het initiatief tot samenwerking.

De grenswaarde voor stikstofdioxide geldt per 2010. Tot die tijd werken de overheden geleidelijk naar die norm toe. Dat gebeurt door middel van een *plandrempel*. Als de concentraties stikstofdioxide de plandrempel overschrijden maakt de gemeente of het rijk een luchtkwaliteitplan. Hierin geven zij aan welke maatregelen worden genomen om in 2010 onder de grenswaarde te komen.

Het wettelijke kader in de Wet milieubeheer is de uitkomst van een maatschappelijk proces over de vraag wat we als samenleving nog aanvaardbaar vinden en wat niet. De normen die in de wetgeving zijn opgenomen en taken die zijn verdeeld ziet het rijk als minimale inspanning. Wat in de wet staat moet in ieder geval gebeuren. Vervolgens moet goed worden beseft dat voor luchtverontreiniging geen drempelwaarde bestaat waarbij geen enkel effect optreedt op de gezondheid. Met andere woorden: ook wanneer de concentraties vervuilende stoffen zich onder de vastgestelde grenswaarden bevinden, treden negatieve gezondheidseffecten op. Daarbij geldt hoe hoger de concentratie, hoe groter de schade.

Schade aan het ecosysteem

Voor de natuur spelen niet alleen de concentraties van stikstofoxide en ammoniak in de lucht een rol maar vooral ook de depositie hiervan. Te hoge deposities van zuur en stikstof zorgen voor een afname van de bodemkwaliteit, wortelaantasting van planten en bomen, verhoogde stressgevoeligheid van bomen, te hoge concentraties van aluminium en nitraat in het grondwater en verandering van de vegetatiesamenstelling (biodiversiteit). De soortenrijkdom van het ecosysteem komt daarbij onder druk te staan (verdringing van soorten door grassen, bramen, brandnetels, e.d.).

Economische en ruimtelijke ontwikkelingen

Vanaf 2002 ontstond er naast de schade aan mens en milieu nog een bijkomend maatschappelijk probleem. Dit probleem was meer economisch van aard. Verschillende ruimtelijke projecten zoals wegverbredingen, bedrijventerreinen en nieuwbouwwijken werden namelijk door uitspraken van de Raad van State stilgelegd omdat lokaal de luchtkwaliteit verder verslechterde. Dit veroorzaakte in het hele land veel commotie. Allerlei maatschappelijke ontwikkelingen dreigde gefrustreerd te worden, Nederland ging ‘op slot’.

Het probleem van de stagnatie van ruimtelijke en economische ontwikkelingen is in 2005 gedeeltelijk ondervangen door de aanpassing van het Besluit luchtkwaliteit 2001. In het verlengde daarvan volgde de ontwikkeling van de ‘Wet luchtkwaliteit’, die op 15 november 2007 is afgerond met de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Deze Wet integreert het luchtbeleid en het beleid gericht op de ruimtelijke ordening zodanig dat ruimtelijke ontwikkeling gewoon door kunnen gaan zonder dat het de luchtkwaliteit verder verslechtert.

1.3 Knelpunten en doelgroepen in Limburg

Bronnen

Emissies in het buitenland en andere provincies, evenals de eigen emissies, veroorzaken voornamelijk de achtergrondconcentratie van luchtverontreinigende stoffen in Limburg. Daarnaast draagt de provincie Limburg ook weer bij aan de verontreiniging buiten de provinciegrenzen. Binnen de provincie Limburg zijn de belangrijkste bronnen: het verkeer, de industrie en de landbouw.

Knelpunten

Het gaat in Limburg al met al om een enorme hoeveelheid kleine puntbronnen die met elkaar bijdragen aan de achtergrondconcentratie en hoge piekconcentraties veroorzaken. Acute problemen doen zich daarom voor in de grote steden en langs drukke verkeerswegen.

Gemeenten met knelpunten

Gemeenten met meer dan 100.000 inwoners en gemeenten met lokale knelpunten (normen worden overschreden) moeten een luchtkwaliteitsplan maken. In Limburg gaat het om de volgende gemeenten:

- Maastricht;
- Venlo;
- Heerlen;
- Sittard-Geleen;
- Roermond;
- Weert.

Op grond van de gemeentelijke rapportages over 2005, en de provinciale luchtkwaliteitskaarten over 2005 waarop de Rijks- en provinciale wegen zijn doorgerekend, zijn de knelpunten vooral gelegen rond de Rijks- en provinciale wegen zoals de A2 en A73 van noord naar zuid en de A67 en A76 van oost naar west, en in de verstedelijkte gebieden. In de resterende (kleinere) gemeenten zullen evt. knelpunten vooral een gevolg zijn van Rijks- en provinciale wegen of de ontsluitingswegen van de hoofdwegenstructuur. Daarnaast kunnen in de kleinere gemeenten in Noord- en Midden-Limburg nog mogelijke knelpunten aanwezig zijn als gevolg van de uitstoot van fijn stof uit de intensieve veehouderijen. Deze problematiek wordt in landelijk kader verder onderzocht.

Doelgroepen

De aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek richt zich primair op het beperken van de emissies van de doelgroepen, verkeer, industrie en landbouw. Hierbij vervult het bronbeleid een belangrijke rol: het moge duidelijk zijn dat dit vooral een (inter)nationale ‘generieke’ aanpak vereist. Emissie-eisen aan voertuigen, industriële installaties en stallen, eventueel te bereiken met nageschakelde technieken (roetfilters, gaswassers), dienen in (inter)nationaal verband te worden gesteld. Daarnaast wordt onderscheiden: het regionale generieke beleid op het niveau van de provincie en/of regio, zoals eisen met betrekking tot openbaar vervoer én het meer specifieke lokale beleid op het niveau van de gemeenten, bijvoorbeeld milieuzones.

1.4 Externe ontwikkelingen en relaties met andere programma’s

Het dossier luchtverontreiniging heeft veel raakvlakken met andere beleidsterreinen en programma’s. Het is vanuit het perspectief van het verbeteren van de luchtkwaliteit nodig hierbij aan te sluiten, zodat verschillende ontwikkelingen elkaar kunnen versterken in plaats van tegenwerken. Dit vraagt een bepaalde alertheid en een ‘omgevingsgevoeligheid’ bij degenen die aan het verbeteren van de luchtkwaliteit werken. Het belang van een schone lucht kan zo worden meegenomen in nieuwe plannen, programma’s, handreikingen en de uitvoering van maatregelen, projecten en activiteiten.

Enkele beleidsterreinen die nauw verwant zijn aan beleid met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn:

- Klimaatbeleid en energiebesparing;
- Mobiliteitsbeleid (verkeer en vervoer);
- Ruimtelijke ordening;
- Gezondheid en leefomgeving.

Voorbeelden

Nederland gaat de komende jaren zwaar inzetten op de ontwikkeling van duurzame energie en energiebesparing. In het kader van het klimaatbeleid is het streven de inzet van fossiele brandstoffen zo veel mogelijk terug te dringen. Hierdoor zal niet alleen de uitstoot van kooldioxide (CO₂) afnemen, ook de concentraties stikstofdioxide en fijn stof nemen hierdoor af. Een positief effect dus op de luchtkwaliteit. Een negatief effect heeft echter de inzet van biobrandstoffen. Daardoor neemt eveneens de uitstoot van kooldioxide af, maar zal de uitstoot van stikstofdioxide juist toenemen.

Verder is het van belang nauwkeurig de landelijke en Europese ontwikkelingen te volgen. Het luchtbeleid wordt de laatste jaren steeds centraal gecoördineerd en aangestuurd. Een voorbeeld hiervan is het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL): in dit programma werken Rijk, Provincie, regio's en gemeenten samen aan de aanpak van de grootste knelpunten. Het Rijk draagt landelijk ruim € 90 miljoen bij aan de uitvoering van maatregelen om met name de 'hardnekkige knelpunten' op te lossen. Vaststelling van het *Limburgse samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit* als onderdeel van het nationale programma zal gelijktijdig met onderhavig Programma plaatsvinden. Dan zal ook duidelijk zijn welk deel van de kosten van de uitvoeringsmaatregelen voor rekening gaat komen van rijk, provincie en gemeenten.

Daarbij komt dat luchtverontreiniging zich niets aantrekt van grenzen. Ongeveer tweederde van het fijn stof dat gevonden wordt in achtergrondconcentraties in Nederland komt uit het buitenland. Ondanks deze hoge bijdrage is gebleken dat de omvang van de export van de in Nederland 'geproduceerde' fijn stof driemaal zo groot is als deze import. Dat onderstreept het belang van een Europese aanpak. De Limburgse activiteiten moeten aansluiten bij de initiatieven die in Den Haag en Brussel worden genomen en voeding geven aan deze plannen.

1.5 Draagvlak

De verontreiniging van de lucht is een maatschappelijk probleem. De hele samenleving is collectief verantwoordelijk voor het terugdringen van de uitstoot en de effecten daarvan. Daarbij heeft iedereen economisch belang bij de voortgang van ruimtelijke projecten. Iedereen moet zijn of haar steentje bijdragen om de gestelde normen te halen en de achtergrondconcentratie tot een minimum terug te dringen. In het kader van de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' wordt zwaar ingezet op landelijke en regionale samenwerking.

Een groot aantal organisaties in Limburg is inmiddels actief betrokken bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het is de verwachting dat hun betrokkenheid en activiteit de komende jaren groeit. Dit is ook nodig om de gestelde doelen te kunnen realiseren. Voor afstemming en coördinatie van de verschillende initiatieven is in 2005 het Platform Luchtkwaliteit Limburg ingesteld.

Er gebeurt echter nog niet genoeg. Gezien de ernst van de problemen en de uitdagingen die er nog liggen kan niemand aan de kant blijven staan. Het is nodig dat organisaties die nog niet actief en betrokken zijn hun (maatschappelijke) verantwoordelijkheid nemen. Want ook organisaties, zoals kleinere gemeenten, die zelf geen acute knelpunten ondervinden moeten hun steentje bijdragen. Pas dan wordt met een maximale inzet het probleem tot een minimum gereduceerd.

Dit vraagt ook om een bundeling van krachten binnen organisaties. Nog te vaak werken verschillende disciplines langs elkaar heen. Het is nodig elkaar te gaan versterken en

samen te werken aan het (algemeen) belang van schone lucht. Aandachtspunt daarbij is de samenwerking tussen ambtenaren en bestuur.

Bestuurders zijn nog onvoldoende doordrongen van de ernst van de problemen en de rol die zij kunnen spelen om de problemen met de luchtkwaliteit op te lossen. Daarvoor is het nodig de blik ook over de grenzen van de eigen organisatie en naar de wat verdere toekomst te richten.

De inwoners van de provincie Limburg veroorzaken als bijvoorbeeld verkeersdeelnemer een belangrijk deel van de problemen en ondervinden ook de grootste schade. Zij mogen zich meer bewust worden van de effecten van luchtverontreiniging en de mogelijkheden die zij zelf hebben om de problemen op te lossen. Daarom is voor het uitvoeren van maatregelen goede communicatie nodig, die gericht is op het informeren van burgers en het beïnvloeden van hun houding en gedrag. Dit verhoogt het draagvlak en betreft de burger bij de problematiek.

2. Positionering van de partijen

2.1 Plaats in de keten

Vroeger maakten Europa en het Rijk regels en de Provincies en gemeenten moesten ze uitvoeren. Dat is niet meer de realiteit van dit moment. Op elk niveau in de keten vindt bij de aanpak van de luchtverontreiniging beleidsontwikkeling, implementatie en uitvoering van maatregelen plaats. Uiteraard verschilt wel het schaalniveau waarop beleid, regels en concrete acties betrekking hebben. De maatregelen vanuit de Europese Unie zijn bijvoorbeeld heel algemeen en hebben een grote reikwijdte; maatregelen van gemeenten zijn vaak specifiek en gericht op de lokale situatie. Duidelijk wordt dat als iedereen zijn bijdrage levert de schakels gaan aansluiten en een sterke keten ontstaat.

2.2 Formele rollen en wettelijke taken

Europa

De Europese Unie heeft het voortouw bij het ontwikkelen van Europese wet- en regelgeving. In 1999 is een Europese Kaderrichtlijn luchtbeleid in werking getreden met daarin de grondbeginselen van het luchtkwaliteitsbeleid. Vervolgens zijn verschillende dochterrichtlijnen gemaakt met kwaliteitseisen en normen voor verschillende stoffen. Via uitvoeringsstrategieën geven deze richtlijnen aan welke emissie-eisen bepaalde bronnen, zoals verkeer en industrie, moeten voldoen.

Eind 2007 is binnen de EU een akkoord bereikt over een nieuwe, geactualiseerde en verbeterde Richtlijn luchtkwaliteit. Daarin houdt zij meer dan nu rekening met de wens tot flexibiliteit. Zo geeft de richtlijn - onder voorwaarden - de mogelijkheid tot derogatie (afwijking van de bepalingen), die met name bedoeld is om uitstel te krijgen van de data waarop aan de grenswaarden voldaan moet worden: 2011 voor fijn stof (is nu 2005) en 2015 voor stikstofdioxide (is nu 2010). Dit is voor Limburg waarschijnlijk voldoende om alle knelpunten op tijd op te kunnen lossen.

Rijk

Het Rijk vertaalt Europese wet- en regelgeving naar nationale wet- en regelgeving en beleid. Daarbij verplicht de Europese Unie het rijk om jaarlijks te rapporteren over de nationale emissies en de situatie in Nederland. De rapportage geeft tevens antwoord op de vraag of Nederland op koers ligt om de gestelde doelen te halen en wat de kosten/baten zijn van het gevoerde beleid. Het rijk heeft afspraken gemaakt met het RIVM, provincies en gemeenten die de bouwstenen aanleveren voor de rapportage.

Rijksbeleid op hoofdlijnen

Het rijk onderscheidt zelf vier hoofdlijnen bij de aanpak van de luchtverontreiniging:

- *Internationale inzet:* stimuleren Europese aanpak bij de bron, zoals strengere Europese normen voor de uitstoot van auto's en vaartuigen;
- *Wet- en regelgeving:* Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007, Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) 2007;
- *Doorwerking naar de praktijk:* samen met de betrokken overheden de problemen rond luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening in kaart brengen en effectieve oplossingen zoeken, bijvoorbeeld door proefprojecten 'saldering';
- *Algemene maatregelen* om de luchtverontreiniging door verkeer, landbouw, woningbouw en industrie te verminderen.

Provincie

Het beleid van de Europese unie en het rijk vindt zijn doorwerking naar de provincie en de gemeenten. De provincie vertaalt op basis van de Wet milieubeheer het Europese en rijksbeleid door in het provinciale milieubeleidsplan. Ook op grond van de Wet milieubeheer neemt de provincie voorschriften op in vergunningen voor bedrijven. De vergunde emissies worden getoetst aan de landelijke luchtkwaliteitsnormen. De Provincie Limburg heeft hiervoor het ‘Kader vergunningverlening Wet milieubeheer’ opgesteld. De Provincie controleert en handhaaft de voorschriften uit de vergunningen. In het kader van de handhaving voert de Provincie zelf luchtmetingen uit die ook zelf worden geanalyseerd.

In de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, is een koppeling gemaakt met andere wetten zoals de Wet op de ruimtelijke ordening, de Tracéwet en de Planwet verkeer en vervoer. Bij ruimtelijke en infrastructurele plannen houdt de provincie rekening met de luchtkwaliteitseisen. De aanpak is opgenomen in de ‘Handreiking luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening’. De toetsende en adviserende taak van de Provincie op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening biedt in het verlengde daarvan de mogelijkheid bijvoorbeeld luchteisen op te nemen in de concessie voor het openbaar vervoer.

Zoals al eerder beschreven hebben alle provincies afspraken gemaakt met het rijk over het leveren van gegevens over de provinciale luchtkwaliteit. De Provincie rapporteert jaarlijks over de luchtkwaliteit binnen het grondgebied. Daarbij vervult de Provincie een regierol bij het verzamelen van gemeentelijke rapportages. Ook worden gemeenten gestimuleerd actieplannen op te stellen en uit te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Gemeenten

Net als de Provincie hebben gemeenten een wettelijke taak om eisen voor lucht op te nemen in de vergunningen op grond van de Wet milieubeheer en de handhaving van deze voorschriften. Gemeenten met meer dan 100.000 inwoners en gemeenten met (vermoede) luchtkwaliteitsproblemen zijn daarnaast verplicht om te rapporteren over luchtkwaliteit en dienen, als grenswaarden worden overschreden, luchtkwaliteitplannen op te stellen en adequate maatregelen te nemen. Voor andere gemeenten geldt dat zij knelpunten kunnen hebben door rijks- en provinciale wegen die hun grondgebied doorkruisen of door lokale wegen, industrie en/of veehouderij. Voor alle gemeenten geldt dat zij in ruimtelijke plannen en plannen voor infrastructuur rekening moeten houden met de luchtkwaliteitsnormen uit de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen.

GGD

Er is toenemende aandacht voor luchtkwaliteit en gezondheid. In het licht hiervan groeit de noodzaak om hierover te communiceren richting burgers. De GGD is een kenniscentrum op het gebied van milieu en gezondheid en kan gemeenten en provincie ondersteuning bieden op dit terrein. Burgers zullen met vragen over de luchtkwaliteit in hun directe omgeving en de gevolgen voor hun eigen gezondheid in veel gevallen aankloppen bij de GGD. Naast deze toenemende behoefte vanuit de burgers speelt er ook nog een andere ontwikkeling in dit kader een grote rol. De overheden hebben naast een morele plicht, sinds de inwerkingtreding van het Europese verdrag van Aarhus in 2001 ook een uitgebreidere formele plicht om hun burgers te informeren over de mogelijke

gezondheidseffecten van milieufactoren in hun omgeving. Door burgers te informeren over mogelijke gezondheidsrisico's worden zij beter in staat gesteld zelf actie te ondernemen om deze risico's te beperken.

Milieufederatie Limburg

De luchtkwaliteit in Limburg voldoet niet altijd aan de normen. Dit heeft gevolgen voor zowel de volksgezondheid als het milieu. De Milieufederatie Limburg zet zich, samen met de 100 bij haar aangesloten organisaties, in om bewustwording te creëren en luchtverontreiniging tegen te gaan. De federatie vindt dat overheden en bedrijven maatregelen moeten treffen om de uitstoot van vervuilende stoffen zoals fijn stof en stikstofdioxide te verminderen. Bovendien moet bij bouwplannen rekening gehouden worden met de kwaliteit van de lucht.

Om hier een bijdrage aan te leveren beoordeelt de Milieufederatie onder andere de vergunningen van bedrijven. Daarnaast neemt de Milieufederatie deel aan het Platform Luchtkwaliteit Maastricht en is zij lid van het Platform Luchtkwaliteit Limburg, samen met de andere hier genoemde partijen.

Ook burgers hebben invloed op de luchtkwaliteit in hun omgeving. De Milieufederatie Limburg verzorgt daarom voorlichtingsbijeenkomsten voor burgers om hen te informeren over de invloed van slechte lucht op de gezondheid en om hen manieren aan te reiken om zelf luchtverontreiniging tegen te gaan.

Rijkswaterstaat

In opdracht van en samenwerking met de ministeries Verkeer en Waterstaat en VROM onderzoekt IPL (Innovatie Programma Luchtkwaliteit) oplossingen die een bijdrage kunnen leveren voor het verbeteren van de luchtkwaliteit langs en rondom snelwegen. Het IPL is onderdeel van Rijkswaterstaat en werkt samen met kennis- en onderzoeksinstituten, andere departementen, provincies, gemeenten en marktpartijen. Onderzoeken richten zich o.a. naar:

- Dynamische Verkeersmanagement waarmee verkeersstromen beter kunnen worden geleid, files worden beperkt teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren. Zichtbare hulpmiddelen hierbij zijn o.a. verkeerssignalering, spitsstroken en doseerinstallaties;
- Schermwerking van geluidsschermen en innovatie op gebied van filteren zoals het toepassen van katalytische coatings en aanbrengen van vegetatie;
- Wegdekreiniging middels nat sproeien van het wegdek.

Enkele maatregelen vanuit het Innovatie Programma Lucht worden, daar waar het mogelijk is, door Rijkswaterstaat in uitvoering gebracht.

2.3 Autonome taken

Naast de wettelijke taken die de verschillende partijen moeten uitvoeren is er voor de aanpak van de luchtverontreiniging behoefte aan eigen initiatief. Niet alles is wettelijk te regelen. Sommige dingen blijven liggen en kunnen alleen in de praktijk worden ingevuld. Het is dan wel nodig dat iemand de aanvullende mogelijkheden ziet en het initiatief neemt om de kansen te pakken. Daarbij zou het mooi zijn als de motivatie niet alleen voortkomt uit het eigen belang, maar dat ook gezamenlijk verantwoordelijkheid wordt genomen voor het algemeen belang. Waarom zou bijvoorbeeld een kleine gemeente zonder wettelijke verplichting en zonder dat de normen worden overschreden binnen de

gemeentegrenzen, investeren in een pomp voor het tanken op aardgas? Of vanuit een voorbeeldfunctie richting burgers en bedrijven het gemeentelijke wagenpark op aardgas laten rijden? Niet om er zelf beter van te worden, maar als bijdrage aan het oplossen van een maatschappelijk probleem.

Enkele voorbeelden van eigen initiatieven in Limburg:

- Het zelf meten van de luchtkwaliteit door een aantal gemeenten en de Provincie;
- Het adviseren, ondersteunen en subsidiëren van onderzoeksprojecten van derden;
- Het Platform Luchtkwaliteit Limburg, waarin verschillende partijen samenwerken;
- Regierol bij de uitvoering van projecten en maatregelen gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Naar meer eigen verantwoordelijkheid

Er is een tendens waarneembaar van de inzet van wettelijke instrumenten naar inzet van meer autonome bevoegdheden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening. De positie, verantwoordelijkheden en instrumenten van de diverse overheden veranderen. Minder sturing door verboden en geboden met doorwerking naar een lagere bestuurslaag, meer regie, overleg en afstemming. Elke bestuurslaag zal explicieter dan voorheen haar eigen belangen moeten definiëren en zelf verantwoordelijk zijn voor de bescherming ervan. Om vervolgens tot echte realisatie van beleid te komen, is samenwerking tussen de verschillende overheden en met intermediaire organisaties nodig. Er wordt een meer proactieve houding van het bestuur (provincie en gemeenten) verwacht. Dit programma wil dit stimuleren en bouwt hierop voort. Geen verplichtingen of taak, maar een gezamenlijke aanpak vanuit ieders eigen en gezamenlijke verantwoordelijkheid.

3. Doelstellingen

3.1 Actuele beleidsfase

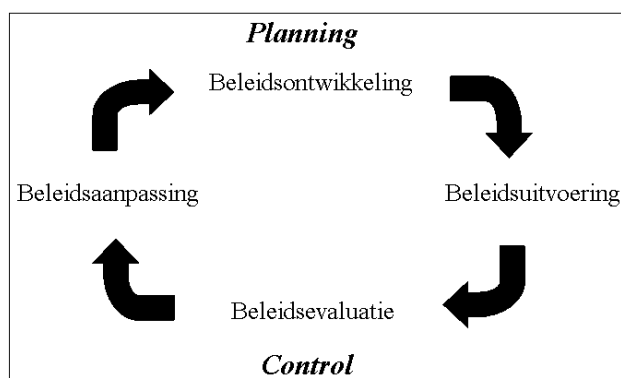
Beleidsontwikkeling

De ontwikkelingen binnen het werkveld luchtkwaliteit gaan snel. Nieuwe wetten en regels uit Brussel en Den Haag volgen elkaar in hoog tempo op. Het is niet altijd gemakkelijk om op de hoogte te blijven van de actuele stand van zaken. De verwachting is dat het de komende tijd nog wel even onrustig blijft. Binnenkort verschijnt bijvoorbeeld de herziene Europese Richtlijn luchtkwaliteit die doorvertaald dient te worden in de eveneens nieuwe nationale ‘Wet luchtkwaliteit’ (als onderdeel van de Wet milieubeheer) en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten en -regelingen. Kortom: het beleid is volop in ontwikkeling. Aandachtspunt is de vertaling van de ontwikkelingen naar de uitvoering op provinciaal en gemeentelijk niveau. De ervaring leert dat het meestal wel een paar jaar duurt voordat het nieuwe beleid is geland bij de verschillende betrokkenen organisaties. Met de ontwikkeling van dit programma ‘*Schone lucht – we doen het samen*’ starten de betrokken partijen met een nieuwe cyclus van beleidsontwikkeling, waarbij nadrukkelijk tegelijkertijd een doorsteek wordt gemaakt naar de beleidsuitvoering.

Beleidsuitvoering

Tegelijkertijd met het nieuwe beleid wordt zwaar ingezet op de uitvoering. Gezien de ernst van de problemen is het nodig om snel praktische maatregelen te nemen die daadwerkelijk effect sorteren. Het lijkt erop dat de uitvoering goed van de grond komt. Europa en het Rijk nemen een groot aantal maatregelen. Daarnaast komen ook provincies, regionale samenwerkingsverbanden en grote gemeenten steeds meer met uitvoeringsgerichte plannen. Aandachtspunt is de inspanning van regio’s en gemeenten die niet acuut zelf een probleem hebben, maar die wel mee moeten doen om de problemen elders op te kunnen lossen.

Verder is het belangrijk dat de uitvoering niet te veel versnipperd raakt. Er is behoefte aan coördinatie en afstemming van initiatieven. Het past niet binnen de cultuur van het werkveld luchtkwaliteit om hiervoor allerlei overleggroepen op te richten. Het ligt meer in de lijn om uitvoeringsgerichte samenwerkingsverbanden te ontwikkelen, die projecten uitvoeren, informatie uitwisselen en van elkaar leren. Het belang van een goede ‘regie’ speelt op elk niveau: Rijk, provincie, regio, gemeente. Dit geldt ook voor organisaties waar verschillende beleidsterreinen samen moeten werken aan het hogere doel van een schone lucht.



Beleidsevaluatie

Het is, zeker in een beleidsveld dat zo in beweging is, nodig om goed de vinger aan de pols te houden. Zijn we wel met de goede dingen bezig? Op de goede manier? Bereiken we resultaten? Moeten we de koers misschien iets verleggen? Het is nodig dat deze vragen worden gesteld. Aan de andere kant is het ook nodig door te gaan op de ingeslagen weg. Niet te veel omkijken en niet te veel bezinnen, maar een tijdje doen: maatregelen uitvoeren en projecten draaien. De valkuil van te veel meten, monitoren en evalueren is dat het de uitvoering kan vertragen. Zeker wanneer ‘meten’ een doel op zich wordt, gaat er onnodig veel tijd en energie inzitten. Voorlopig is het in de komende jaren van belang op korte termijn een grote stap te zetten bij het terugdringen van de luchtverontreiniging. Hoe lager de uitstoot en de blootstelling hoe beter, want elk niveau van luchtverontreiniging is schadelijk. Daarbij is het nodig om te bekijken of de maatregelen en projecten hiertoe bijdragen.

Beleidsaanpassing

Gezien de dynamiek in het werkveld moet het mogelijk zijn direct aanpassingen te doen aan het beleid en de uitvoering ervan. Het werkt niet om eerst een paar jaar te wachten op de eerstvolgende evaluatie. De beleidscyclus moet kort zijn om direct in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen, kansen en bedreigingen. Eigenlijk is het streven niet zozeer een cyclus, maar een parallel traject van beleidsvorming, uitvoering, evaluatie en aanpassing van het beleid. Deze stappen moeten niet (alleen) op strategisch niveau worden gecombineerd, maar juist bij de uitvoering. Met dit programma ‘*Schone lucht – we doen het samen*’ willen we een voorbeeld stellen. Het is een dynamisch programma gericht op de uitvoering dat regelmatig, maar in ieder geval jaarlijks, wordt aangepast en geactualiseerd.

3.2 Ambitieniveau

Dit gemeenschappelijke kader voor de aanpak van de luchtverontreiniging in Limburg is een programma van de verschillende overheden in Limburg. Ook andere partijen, zoals de GGD, Rijkswaterstaat en de Milieufederatie Limburg hebben zich bij dit initiatief aangesloten. Andere organisaties die mogelijk een bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit kunnen zich hierbij aan sluiten.

Algemene doelstelling

Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Limburg tot een minimum te beperken. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan een zo schoon mogelijke lucht binnen, maar ook buiten, de provincie. Luchtverontreiniging houdt zich niet aan provinciale en nationale grenzen. Limburg voelt zich mede verantwoordelijk voor de uitstoot die uiteindelijk in andere Nederlandse provincies en in andere landen terecht komt.

Prioriteit heeft het terugdringen van de blootstelling van mensen aan luchtverontreiniging. Het streven is de belasting aan luchtverontreinigende stoffen zo veel mogelijk terug te dringen om zodoende gezondheidsschade te beperken. Dit streven is tweeledig:

- Het verlagen van de achtergrondconcentraties om te voorkomen dat chronische effecten ontstaan door relatief lage concentraties luchtverontreiniging;
- Het voorkomen of beperken van piekconcentraties zodat minder acute gezondheidsproblemen optreden.

Limburg rekent bij het realiseren van de gestelde doelstellingen op de bijdragen van andere Nederlandse provincies en het buitenland, omdat een (belangrijk) deel van de luchtverontreiniging daar wordt veroorzaakt.

Doelstelling voor 2010

Op korte termijn is het streven te gaan voldoen aan de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Het zal nog een hele klus worden om in heel de provincie onder de gestelde normen voor fijn stof en stikstofdioxide uit te komen. Zelfs met een maximale inspanning van alle betrokkenen blijven er eind 2010 naar verwachting normoverschrijdingen optreden in grote steden en langs drukke verkeerswegen. De lat ligt dus erg hoog.

Doelstelling

De hoofddoelstelling van dit programma is:

‘Eind 2010 voldoet de luchtkwaliteit in Limburg ten minste bij alle woningen – en vergelijkbare plaatsen waar mensen verblijven – aan de in Europees verband gestelde grenswaarden m.b.t. luchtkwaliteit.

Uitgangspunt hierbij is dat geplande ruimtelijke en economische ontwikkeling de komende jaren moeten doorgaan. In Limburg zijn enkele tientallen projecten gepland die de luchtkwaliteit duidelijk negatief beïnvloeden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- Woningbouw;
- Aanleg van bedrijventerreinen en kantoorlocaties;
- Vestiging en reconstructie van intensieve veehouderij en glastuinbouw;
- Verbreding en aanleg van wegen.

De negatieve invloed van deze projecten op de luchtkwaliteit moeten worden gecompenseerd door het treffen van extra maatregelen. Dit om te voorkomen dat de luchtkwaliteit per saldo achteruitgaat.

Juridische en milieuhygiënische knelpunten

Er is een verschil tussen milieuhygiënische en juridische knelpunten. Als op een locatie of gebied een grenswaarde wordt overschreden is er sprake van een juridisch knelpunt, zelfs als er niemand woont. Het is echter maar de vraag of ook sprake is van een milieuhygiënisch knelpunt en of er een risico is op gezondheidsschade. Is dit niet het geval, dan heeft de aanpak van dit, strikt juridische, knelpunt geen prioriteit. Daarbij speelt mee dat het (juridisch) knelpunt door het treffen van generieke maatregelen en algemeen beleid de komende jaren veelal vanzelf oplost. Voor het oplossen van deze juridische knelpunten wordt aangesloten bij het spoor van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL) en de daarbij te realiseren mogelijkheid tot derogatie, d.w.z. uitstel om aan de grenswaarden te voldoen. De nieuwe Europese Richtlijn Luchtkwaliteit kent een dergelijk principe, het ‘toepasbaarheidsbeginsel’.

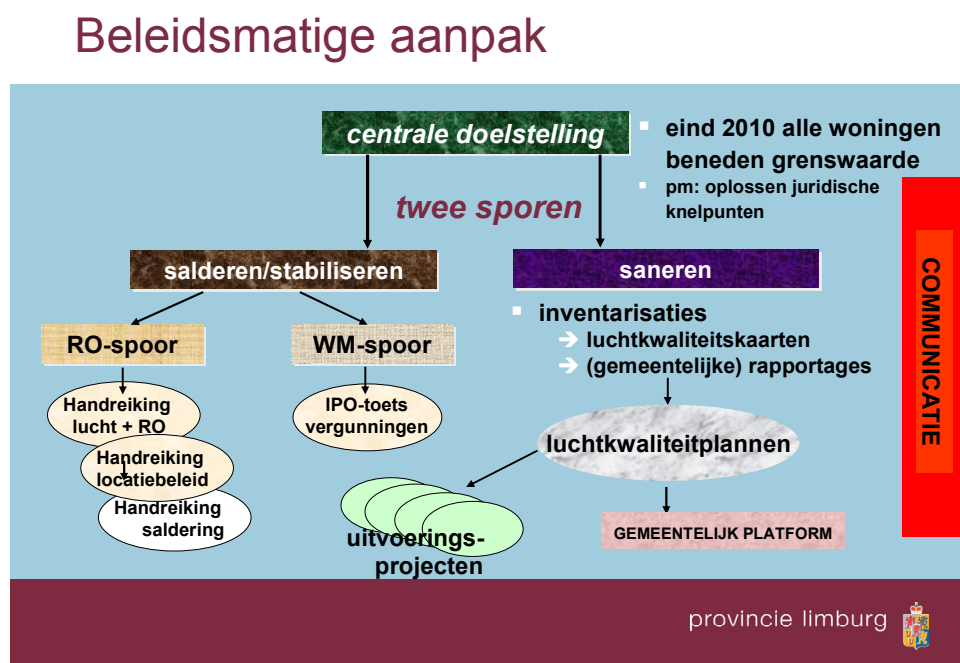
3.3 Beleidsmatige aanpak: de SAN-STAB-SAL-SA

Om de luchtkwaliteit te verbeteren is een aanpak langs twee sporen noodzakelijk. Om te beginnen moeten we eerst de reeds bestaande overschrijdingen van grenswaarden ongedaan maken: **saneren**. Daarnaast is het uiteraard van belang om te voorkomen dat als gevolg van nieuwe projecten en ontwikkelingen in de toekomst weer nieuwe knelpunten ontstaan. Dit vereist een proactieve aanpak waarbij die projecten en ontwikkelingen vooraf worden getoetst aan de grenswaarden waarbij **stabiliseren** van de bestaande luchtkwaliteit wordt nagestreefd. Omdat dit mogelijk zou leiden tot stagnatie van veel projecten is daarbij een ontsnapingsmogelijkheid nodig waarbij een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van een belangrijk project wordt gecompenseerd door een verbetering elders; dit noemt men **saldereen**.

Het toekomstgerichte spoor - ‘**stabiliseren en salderen**’ – is uiteraard een instrumenteel spoor. Het gaat om een toekomstige situatie waarvoor we nu nog geen concrete acties kunnen ondernemen. Met geschikte rekenmethoden maken we straks prognoses om de toekomstige effecten van een project/activiteit op de luchtkwaliteit te voorspellen. Hiertoe ligt een serie instrumenten – *Handreikingen* – paraat en deze gebruiken we voor de planvorming in het ruimtelijke- en vergunningenspoor.

Saneren heeft betrekking op het oplossen van bestaande knelpunten met betrekking tot de luchtkwaliteit. Bij dit spoor gaat het erom inzicht te krijgen in de aard en omvang van de problemen – inventariseren -, het in kaart brengen van mogelijke oplossingen – planning - en het treffen van gerichte maatregelen - uitvoering.

Deze aanpak is op hoofdlijnen als volgt schematisch weergegeven.



Spoor 1: Stabiliseren en salderen

Bij stabiliseren en salderen is het uitgangspunt dat nieuwe bronnen als gevolg van activiteiten en projecten niet leiden tot een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit spoor zorgt ervoor dat het luchtbeleid niet dweilen wordt met de kraan open. Het effect van maatregelen zou anders aan de ene kant direct teniet worden gedaan door nieuwe vervuiling aan de andere kant. Zoals hiervoor al aangegeven gaat het om een instrumenteel spoor. Dit werken we uit in een serie instrumenten – *Handreikingen* – die gebruikt dienen te worden bij de planvorming in het ruimtelijke- en vergunningenspoor. Daarbij onderscheiden we de volgende *Handreikingen*:

➤ *Handreiking 'luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening'*

Deze Handreiking is bedoeld om het belang van de luchtkwaliteit mee te nemen in de ruimtelijke ordening. Deze handreiking geeft aan hoe initiatiefnemers voor ruimtelijke plannen de luchtkwaliteitsaspecten in acht kunnen of moeten nemen en welke criteria daarbij een rol spelen. De Handreiking luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening geeft de wettelijke speelruimte aan die een initiatiefnemer heeft voor zijn project. Ook geeft deze handreiking inzicht hoe bijvoorbeeld bij kleinschalige projecten op voorhand beargumenteed kan worden dat ze geen of verwaarloosbare invloed hebben op de luchtkwaliteit. Zo kan de initiatiefnemer in een vroeg stadium beoordelen of een onderzoek naar de luchtkwaliteit nodig is.

De nieuwe '*Wet luchtkwaliteit*' als onderdeel van de Wet milieubeheer van 15 november 2007 biedt ruimere mogelijkheden aan projecten en ontwikkelingen; zo kunnen projecten doorgaan wanneer de luchtkwaliteit met niet meer dan 1% verslechterd ('niet in betekenende mate bijdragen'). Ter illustratie: de bouw van 500 woningen valt onder deze 1% regel.

➤ *Handreiking 'locatiebeleid'*

De Handreiking locatiebeleid gaat een stap verder dan de Handreiking Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening: laatstgenoemde Handreiking geeft aan wat **wettelijk** gezien mogelijk is, de Handreiking locatiebeleid geeft aan wat – vanuit de optiek van gezondheid - **wenselijk** is. Deze Handreiking is bedoeld om 'gevoelige gebieden of locaties' extra te beschermen door beperkingen te stellen aan de wettelijke mogelijkheden. Het gaat bijvoorbeeld om locatiekeuze voor projecten zoals scholen, ziekenhuizen, astmacentra etc. Nieuwe initiatieven mogen op kwetsbare locaties hoe dan ook de luchtkwaliteit niet nadelig beïnvloeden. Hierbij zal worden aangesloten bij de wettelijke *Amvb gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)*. In deze Amvb sluit het Rijk het ontwikkelen van bepaalde functies (scholen, kinderdagverblijven) uit in de buurt van drukke (snel)wegen.

➤ *Handreiking 'luchtkwaliteit en vergunningen'*

Naast ruimtelijke plannen kunnen ook industriële emissies de luchtkwaliteit verder verslechteren. In dat geval biedt de Wet milieubeheervergunning het aangrijpingspunt om het initiatief te toetsen. Binnen het Interprovinciaal Overleg (IPO) is daartoe een Handreiking ontwikkeld: de *IPO-luchtkwaliteitstoets*. Deze toets is mogelijk minder

geschikt voor het toetsen van aanvragen voor veehouderijen; daarvoor is nog aanvullend een instrument nodig. Mogelijk dat het Rijk hierin voorziet.

➤ *Handreiking Projectsaldering*

De Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 biedt de mogelijkheid om projecten uit te voeren in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden. Plaatselijk kan daardoor de luchtkwaliteit iets verslechteren, als elders – met maatregelen die samenhangen met het plan – de luchtkwaliteit maar verbetert. Dit noemt men ‘projectsaldering’ omdat per saldo de luchtkwaliteit niet verder verslechtert. De regeling stelt eisen aan overheden om besluiten, bijvoorbeeld op grond van de Wet milieubeheer en Wet op de ruimtelijke ordening, goed te onderbouwen en te motiveren. Het Ministerie van VROM heeft hierbij de *Handreiking projectsaldering luchtkwaliteit* uitgebracht.

Een voorbeeld van salderen is de aanleg van de rondweg. Weliswaar zorgt die nieuwe weg voor een toename van de concentratie aan verontreiniging langs die weg, maar levert per saldo een aanmerkelijke verbetering op voor de bewoners in de dorpskern. Een ander voorbeeld is de aanleg van een industrieterrein, waardoor ter plaatse de luchtkwaliteit achteruit gaat. Door middel van doorstromingsmaatregelen bij aan- en afvoerwegen kan deze verslechtering echter weer worden gecompenseerd, zodat het netto winst oplevert.

➤ *Programmasaldering: lijst met “IBM-projecten”*

Binnen de nieuwe ‘Wet luchtkwaliteit’ is een belangrijke rol weggelegd voor het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL) als het overkoepelende kader voor de aanpak van de luchtverontreiniging. In het programma komen aan de ene kant alle maatregelen van Rijk, provincies en gemeenten die de luchtkwaliteit verbeteren en aan de andere kant alle projecten die de luchtkwaliteit ‘in betekenende mate’ verslechteren. Het NSL maakt hiertussen de balans op. Het NSL biedt dus de mogelijkheid tot ‘programmasaldering’ voor die projecten die op de lijst van IBM-projecten zijn gemeld. Deze lijst dient daarom ook in Limburg aanwezig te zijn en actueel te worden gehouden.

Projecten die ‘niet in betekenende mate’ bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit maken deel uit van de autonome ontwikkeling van de ruimtelijke ordening waar het NSL zich op baseert. Deze projecten worden in het NSL dus niet expliciet zichtbaar in beeld gebracht, maar maken er wel deel van uit. De gesommeerde effecten van deze projecten worden dus wel meegenomen bij het bepalen van de luchtkwaliteit in het programmegebied.

‘Het NSL en de Wet luchtkwaliteit’

De kern van de ‘Wet luchtkwaliteit’ is de introductie van een ‘planmatige aanpak’. Door middel van een ‘Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit’ moeten de normen voor luchtkwaliteit zo snel mogelijk worden gerealiseerd. In het programma komt te staan hoe en wanneer dat gaat gebeuren. Daarbij maakt de wetgever onderscheid tussen generieke rijksmaatregelen en meer locatiespecifieke maatregelen van de andere overheden.

De ‘Wet luchtkwaliteit’ introduceert verder het begrip ‘in betekenende mate’. Projecten die naar verwachting niet ‘in betekenende mate’ bijdragen aan overschrijding van de normen kunnen, zonder verdere toetsing op luchtkwaliteit, gewoon doorgaan. Dit zijn landelijk gezien waarschijnlijk ca. 5000 projecten. Andere projecten, die de lucht naar verwachting wel ‘in betekenende mate’ negatief beïnvloeden, moeten binnen het gebied waar ze worden uitgevoerd met maatregelen worden gecompenseerd. In Nederland zijn dit waarschijnlijk ca. 150 projecten.

Spoor 2: Saneren

Het tweede spoor gaat over het daadwerkelijk oplossen van bestaande knelpunten met betrekking tot de luchtkwaliteit. Dit is het saneringsspoor. In het kader van dit spoor brengen overheden eerst de problematiek door middel van *inventarisaties* in de vorm van *luchtkwaliteitskaarten* in beeld, waarna zij plannen en verbetervoorstellen ontwikkelen: *actieplannen luchtkwaliteit*. Vervolgens volgen hieruit concrete *maatregelen* om de geconstateerde knelpunten op te lossen.

1. Inventarisaties en Luchtkwaliteitskaarten

Luchtkwaliteitskaarten zijn het resultaat van een inventarisatie en geven inzicht in de aard en omvang van de luchtverontreiniging en maken duidelijk waar grenswaarden worden overschreden. Van belang daarbij is dat de grenswaarde voor stikstofdioxide pas in 2010 van kracht wordt – en mogelijk na het verkrijgen van uitstel van de Europese Commissie pas in 2015 – en we dus een prognose moeten maken voor dat jaar om te bezien welke overschrijdingen dan nog resteren. Immers, door het (inter)nationale generieke bronbeleid verbetert de luchtkwaliteit steeds meer en lost een aantal problemen zich in dat spoor op.

Zowel het Rijk, de provincies als bepaalde gemeenten maken luchtkwaliteitskaarten die op elkaar aansluiten. Zij actualiseren deze kaarten periodiek en als gevolg van nieuwe inzichten. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de gegevens over het rijkswegennet, de Provincie voor het provinciale wegennet en de gemeente voor het gemeentelijke wegennet.

➤ *Luchtkwaliteitskaarten Rijks- en provinciale wegen*

In Limburg heeft de Provincie een luchtkwaliteitskaart beschikbaar gesteld van de rijks- en provinciale wegen. De meest recente kaarten hebben betrekking op het basisjaar 2005 en er is een prognose gemaakt voor het jaar 2010. Voor de jaren tussen 2005 en 2010 kunnen de concentraties worden geschat door interpolatie. Voor het gebruik van de gegevens is een *Handreiking luchtkwaliteitskaarten* opgesteld.

De kaarten tonen concentratieprofielen rond de (drukke) rijks- en provinciale wegen, waarbij ook op de rasterpunten de concentraties kunnen worden afgelezen. Het invloedsgebied van een weg reikt tot ca. 1000 meter aan weerszijden van de weg. Buiten dit invloedsgebied geeft de kaart de waarde aan van de door het Milieu en Natuur Planbureau (MNP) berekende Grootschalige Concentratiegegevens Nederland (GCN), waarin de zogenaamde achtergrondbelastingen zijn opgenomen.

De kaarten bevatten alleen gegevens van de rijks- en provinciale wegen; gemeentelijke wegen zijn hierin, met uitzondering van de gemeentelijke wegen die behoren tot het Regionaal Verbindend Wegennet, niet opgenomen. Met name in binnenstedelijke gebieden, en de bebouwde kom, geeft de kaart dus een onderschatting van de daadwerkelijke concentraties.

De kaarten kunnen worden gebruikt voor het bepalen van de bijdrage van de betreffende wegen in het kader van de toetsing van ruimtelijke plannen aan de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen – zie de eerder uitgebrachte *Handreiking Luchtkwaliteit en RO* – en bij het opstellen van de gemeentelijke *Rapportages luchtkwaliteit*.

De kaarten en *Handreiking luchtkwaliteitskaarten* zijn beschikbaar via de website:

www.limburg.nl >> Beleid >> Milieu en Energie >> Lucht >> Luchtkwaliteitskaarten

➤ *Gemeentelijke Rapportages Luchtkwaliteit*

Voor de gemeenten met overschrijdingen van grenswaarden - Maastricht, Venlo, Heerlen, Sittard-Geleen, Roermond en Weert – stellen gemeentelijke rapportages luchtkwaliteit op. De overige gemeenten inventariseren periodiek overeenkomstig de wettelijke bepalingen en gebruiken daarbij de Provinciale luchtkwaliteitskaarten en bijbehorende *Handreiking*.

➤ *Luchtkwaliteit en (intensieve) veehouderij*

In 2006 heeft Energie Centrum Nederland (ECN) een inventarisatie uitgevoerd van de concentraties fijn stof in de provincies met concentraties veehouderijen (*Fijn stof uit stallen – Berekeningen i.h.k.v. het NSL*). Deze berekeningen ondergaan nog een verfijningsslag om ze bruikbaar te maken voor gemeenten.

➤ *Inventarisatie ‘hardnekkige knelpunten’: Saneringstool*

Ondanks alle inspanningen zullen er waarschijnlijk overschrijdingssituaties overblijven die niet voor 2010 met kosteneffectieve maatregelen zijn op te lossen. We spreken dan van ‘hardnekkige knelpunten’. Het oplossen van deze knelpunten vergt meer tijd om het generieke beleid werkzaam te laten zijn plus additionele lokale maatregelen. Onder de vigeur van de ‘Wet luchtkwaliteit’ is het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL) bedoeld voor deze knelpunten. Met dit Programma wil Nederland bij de Europese Commissie uitstel – derogatie – krijgen (tot uiterlijk 2011 voor fijn stof en 2015 voor stikstofdioxide) om te moeten voldoen aan de grenswaarden.

Om de hardnekkige knelpunten te bepalen wordt landelijk een instrument ontwikkeld – *Saneringstool* – dat alle partijen verplicht zijn te hanteren. In de Limburgse regionale uitwerking van het NSL – *Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* – dient de lijst met hardnekkige knelpunten te worden opgenomen. Op basis van de berekeningen met de *Saneringstool* begin 2008 blijkt dat de meeste hardnekkige knelpunten in de Randstad zijn gelegen en in Limburg slechts zeer beperkt hardnekkige knelpunten optreden.

Bezien zal worden in hoeverre de diverse inventarisaties gestroomlijnd en op elkaar afgestemd kunnen worden binnen het kader van de *Saneringstool* om tot een eenduidige set van gegevens te komen.

2. Luchtkwaliteitplannen

Op basis van de inventarisaties en luchtkwaliteitskaarten worden actieplannen luchtkwaliteit opgesteld om de geconstateerde knelpunten te kunnen oplossen. Ook hier volgen we een aanpak op diverse niveaus.

➤ *Actieplan Luchtkwaliteit overschrijdingen rijks- en provinciale wegen*

De knelpunten die blijken uit de luchtkwaliteitskaarten met de luchtkwaliteit rond de rijks- en provinciale wegen, zoals door de Provincie berekend, lenen zich voor een aanpak onder regie van de probleembezitters. Dit zijn Rijkswaterstaat en de Provincie. Zij nemen het voortouw voor een Actieplan. Bij dit Actieplan streven zij synergie na met de Actieplannen geluid, die de bronbeheerders moeten opstellen in het kader van het Besluit omgevingslawaaï. De hiertoe benodigde inventarisaties – geluidsbelastingkaarten – rond Rijks- en provinciale wegen zijn in juni 2007 afgerond. Ook hier moet worden gezien in hoeverre deze overschrijdingen overeenkomen met de berekeningen van de *Saneringstool*, of deze zich na het verkrijgen van derogatie nog voordoen, en welke extra lokale maatregelen dan nog getroffen moeten worden.

➤ *Gemeentelijke Luchtkwaliteitplannen*

De gemeenten met overschrijdingen van grenswaarden - Maastricht, Venlo, Heerlen, Sittard-Geleen, Roermond en Weert – stellen een gemeentelijk *luchtkwaliteitplan* op. De plannen in Maastricht, Roermond, Sittard-Geleen en Heerlen zijn inmiddels gereed en in uitvoering genomen. De betreffende gemeenten stellen dergelijke plannen op met daarin verbetervoorstellen om overschrijdingen van de normen te saneren. Hieruit vloeien maatregelen voort. Verder rapporteert de gemeente jaarlijks over de stand van zaken en ontwikkelingen betreffende de luchtkwaliteit en maatregelen die zij heeft uitgevoerd.

➤ *Actieplan Luchtkwaliteit en (intensieve) veehouderij*

De overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van de concentraties fijn stof rond de veehouderijen worden aangepakt met een gezamenlijk Actieplan van de betreffende gemeenten. Hierbij zoeken we optimale aansluiting bij de andere reconstructie-provincies en de (landelijke) aanpak in het kader van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL).

➤ *Aanpak ‘hardnekkige knelpunten’: Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*

Voor het oplossen van de ‘hardnekkige knelpunten’ is een op de specifieke situatie toegesneden aanpak noodzakelijk. De betreffende knelpunten zullen – voor zover een gevolg van het verkeer – zich voordoen rond rijks- en provinciale wegen en in sterk verstedelijkte situaties. In het eerste geval lift de aanpak mee in het *Actieplan Luchtkwaliteit overschrijdingen Rijks- en provinciale wegen* en in het tweede geval bij het *Luchtkwaliteitplan* van de betreffende gemeente.

De aanpak van de hardnekkige knelpunten nemen we op in de Limburgse regionale uitwerking van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* (NSL): het *Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*. Overigens blijkt op basis van de berekeningen met de *Saneringstool* begin 2008 dat in Limburg slechts zeer beperkt hardnekkige knelpunten optreden.

3. Maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit

De gezamenlijke overheden ontwikkelen een pakket maatregelen dat in samenhang tot de gewenste reductie van de luchtverontreiniging moet leiden. De verschillende maatregelen variëren in effectiviteit. Het Rijk heeft de *Saneringstool* ontwikkeld als rekeninstrument om inzicht te krijgen in de mate waarin het doel wordt bereikt. Dit instrument dient om te inventariseren in welk jaar grenswaarden worden gerealiseerd langs bijvoorbeeld het hoofd- en onderliggend wegennet na het treffen van verschillende maatregelen.

Het gaat hierbij om drie soorten maatregelen:

- **nationaal-generieke maatregelen:** het nationale pakket generieke maatregelen van de rijksoverheid voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het uitgangspunt voor het vaststellen van de totale saneringsopgave. Een overzicht van het totale pakket aan generieke maatregelen is opgenomen in Bijlage 1.
- **regionaal-generieke maatregelen:** regionaal-generieke maatregelen overstijgen het gemeentelijke niveau. Vaak zijn het activiteiten die in overleg en in onderlinge samenwerking worden uitgevoerd. De Provincie kan echter zelfstandig maatregelen invoeren die toch een regionale uitstraling hebben. In Bijlage 2 is een overzicht opgenomen van regionaal-generieke maatregelen die in Limburg worden uitgevoerd.
- **locatiespecifieke maatregelen:** gemeenten voeren voornamelijk locatiespecifieke maatregelen uit. Dit zijn maatregelen die specifieke problemen rondom luchtkwaliteit ter plaatse oplossen. Gemeenten voeren deze locatiespecifieke maatregelen in beginsel zelfstandig uit. Succesvolle of vernieuwende maatregelen op lokaal niveau kunnen ook eventueel worden opgeschaald naar het provinciale niveau. Een opsomming van de locatiespecifieke maatregelen is opgenomen in Bijlage 3.

Onder de paraplu van het *Platform Luchtkwaliteit Limburg* kan een aantal maatregelen gezamenlijk worden uitgevoerd wanneer er behoefte blijkt te bestaan aan uitwisseling van kennis en ervaring. Alleen als het een meerwaarde heeft worden maatregelen opgeschaald tot gezamenlijk project en gecoördineerd uitgevoerd. De meerwaarde moet echter duidelijk zijn in een hogere milieuwinst, lagere kosten en/of een gedeelde investering. Ook kan de meerwaarde betrekking hebben op: het bundelen van expertise, ervaring en kwaliteiten, het uitwisselen van informatie en het leren van elkaar. De samenwerking in projectvorm onder de vleugels van het Platform mag geen doel op zich worden en niet belemmerend werken. Het moet stimulerend en succesvol zijn voor alle partijen.

In Bijlage 4 is een uitgebreide inventarisatie opgenomen van mogelijke projecten die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Omdat het Platform gelet op de personele bezetting en op de middelen niet alle projecten tegelijkertijd kan uitvoeren zijn er prioriteiten gesteld. Dit heeft ertoe geleid dat het Platform in 2008 start met het uitwerken en uitvoeren van de volgende drie projecten:

- *Stimuleren toepassen schone brandstoffen/ realiseren van een netwerk van aardgas- en/of multifuelvulpunten;*
- *Schoner maken stedelijke distributie/instellen milieuzones;*
- *Toepassen stedelijk groen ter bestrijding luchtverontreiniging.*

4 Samenwerking

De meerwaarde van samenwerking

De aanpak van een weerbaarstig probleem als luchtverontreiniging vereist een aanpak op Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau. Een groot aantal organisaties is inmiddels actief betrokken bij de aanpak van de luchtverontreiniging. Het is de verwachting dat het aantal betrokkenen en de hoeveelheid initiatieven die zij nemen de komende jaren alleen maar zal toenemen. Van daaruit ontstaat een groeiende behoefte aan coördinatie, afstemming en regie. Dit om te voorkomen dat versnippering optreedt en de samenhang bij de uitvoering van maatregelen verloren gaat. Het is juist de bedoeling door middel van samenwerking synergie te krijgen, meer dan de som der delen. Dit wordt bereikt door de kwaliteiten van elkaar te benutten, informatie en ervaringen uit te wisselen en te leren van elkaar. Daarbij kunnen door samenwerking aanzienlijke schaalvoordelen optreden: lagere kosten en investeringen en hogere opbrengen en milieuwinst. Kortom: niet samenwerken als doel op zich, maar omdat het echt een meerwaarde oplevert.

Internationale samenwerking

Wat betreft de samenwerking op internationaal gebied zal gebruik gemaakt worden van de bestaande formele en informele overlegstructuren. Momenteel bestaat de formele internationale samenwerking op het gebied van onder andere luchtkwaliteit uit de Gemeenschappelijke Milieuverklaring tussen Gelderland, Limburg, Overijssel en Noord-Rhein-Westfalen. Onder de structuur van dit overleg ressorteert een bestuurlijk overleg, een stuurgroep en een programma-commissie. De samenwerking met ons buurland België beperkt zich vooral tot informele contacten.

Samenwerking op landelijk niveau

De samenwerking over luchtkwaliteit op landelijk niveau krijgt vorm via het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*. Hierin werken diverse Ministeries, acht Provincies, een aantal grote steden, Rijkswaterstaat, IPO en VNG samen onder de regie van het Ministerie van VROM aan de gezamenlijke aanpak van de problematiek. Zij werken aan het opstellen en de uitvoering van het *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* dat is opgebouwd uit een aantal regionale programma's.

Samenwerking in Limburg

In 2005 hebben de belangrijkste Limburgse partijen - gemeenten, Rijkswaterstaat Directie Limburg, GGD, Milieufederatie Limburg en Provincie - het Platform Luchtkwaliteit Limburg in het leven geroepen om met gebundelde krachten de luchtkwaliteit in de provincie te verbeteren. Het Platform onderhoudt nauwe contacten met de aanpak op nationaal niveau – het Ministerie van VROM en agentschappen als Infomil en SenterNovem – en, meer op afstand, het Europese niveau.

De samenwerking moet leiden tot aantoonbare resultaten; samenwerking is geen doel op zich. De activiteiten die door het Platform worden uitgevoerd moeten leiden tot aantoonbaar minder milieubelasting en schaalvoordelen (kostenbesparing). Het Platform functioneert onder het motto: “Samen voor gezonde lucht”. Het uiteindelijke streven is de luchtkwaliteit te verbeteren. Doelstelling is dat in 2010 binnen de provincie Limburg de in Europees verband gestelde grenswaarden m.b.t. luchtkwaliteit ten minste bij alle woningen – en vergelijkbare plaatsen waar mensen verblijven – worden gehaald.

Het Platform stemt initiatieven af en coördineert. Daarnaast ondersteunt het de uitvoering van gezamenlijke projecten, die vanuit het Platform worden opgestart. In het Platform

worden projectplannen en (tussen)resultaten van de gezamenlijke projecten besproken. Ook knelpunten in de voortgang komen aan de orde. De Provincie Limburg voert op dit moment de regie over het Platform.

Gezamenlijke projecten

Het Platform voert projecten uit om praktische resultaten te boeken en successen te behalen. Het is de bedoeling daardoor te enthousiasmeren en andere mensen en organisaties bij het Platform en de gezamenlijke initiatieven te betrekken. Op deze manier zullen de projecten, het Platform en bijvoorbeeld ook dit programma groeien. Op termijn beziet het Platform of het misschien nodig is de aanpak van de luchtverontreiniging in Limburg verder te structureren, te verankeren en te formaliseren.

Raakvlakken met andere programma's

Het Platform is alert op de ontwikkeling van programma's die niet primair gericht zijn op het terugdringen van de luchtverontreiniging, maar wel op het raakvlak hiervan liggen. Te denken valt aan subsidieregelingen en programma's voor: innovatie, duurzame ontwikkeling, gezondheid en milieu, energiebesparing en klimaatverandering, verkeer en vervoer, verbeteren van de leefbaarheid van steden, landbouw enzovoort. Onderhavig Programma Luchtkwaliteit Limburg is integraal onderdeel van het provinciale *Programma Bereikbaar en Duurzaam Limburg*.

Bundeling van krachten

Het is de verwachting dat de betrokkenheid bij het thema luchtkwaliteit van andere organisaties ook in Limburg de komende jaren groeit, evenals het aantal activiteiten en de diversiteit aan acties die zij zullen ondernemen. Het Platform biedt deze organisaties de mogelijkheid aansluiting te zoeken. Door bundeling van daadkracht en uitvoering kan het effect van projecten en maatregelen worden vergroot.

5 Communicatie

Inleiding

De communicatie in en rond dit programma is cruciaal. De ambtenaren en medewerkers van de organisaties die betrokken zijn bij het Platform Luchtkwaliteit Limburg hebben een taak om het belang van schone lucht binnen de eigen organisatie uit te dragen, te luisteren naar wat er leeft en hierop in te spelen. Ook bij het uitvoeren van de projecten heeft communicatie prioriteit. In dit hoofdstuk zal een nadere beschrijving gegeven worden van een aantal uitgangspunten voor het communicatiebeleid rond dit programma.

Uitgangspunten communicatiebeleid

Luchtverontreiniging is een collectief probleem dat vraagt om een gezamenlijke aanpak. De uitstoot van verontreinigende stoffen in de provincie Limburg moet teruggedrongen worden. Het uiteindelijke streven is gericht op een zo laag mogelijke uitstoot van schadelijke stoffen om de effecten te minimaliseren, waarbij in ieder geval in het jaar 2010 onder de wettelijke norm moet worden gekomen. Dit vraagt om een maximale inspanning van alle betrokkenen: consumenten, bedrijfsleven, overheden en belangenorganisaties.

De missie van het Platform Luchtkwaliteit Limburg zou als volgt omschreven kunnen worden:

Het Platform Luchtkwaliteit Limburg coördineert en ondersteunt de uitvoering van gezamenlijke projecten op lokaal en regionaal niveau met als doelstelling terugdringing van de luchtverontreiniging. Bij deze projecten wordt de meerwaarde van samenwerking optimaal benut.

Organisatiestrategie

Het Platform Luchtkwaliteit Limburg zet dus in op concrete projecten die als gezamenlijk kenmerk hebben dat zij een bijdrage leveren aan de gewenste reductie van luchtverontreiniging en in die zin passen binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dus alleen daar vindt samenwerking rondom projecten plaats waar dit een meerwaarde oplevert. Er is een grote mate van vrije ruimte binnen de samenwerking. Vanuit alle partijen ligt er de wens om samen te werken en zo tot een gezamenlijke aanpak van de luchtverontreiniging te komen. Er is voor geen van de betrokken partijen een verplichting om aan dit samenwerkingsverband mee te doen.

Kernwaarden

Ten behoeve van het Platform Luchtkwaliteit Limburg zijn de volgende kernwaarden geformuleerd die door alle deelnemers worden onderschreven:

- alleen samenwerken als het zinvol is; luchtverontreiniging is een collectief probleem dat vraagt om een gezamenlijke aanpak. Door met elkaar maatregelen uit te voeren komen de gestelde doelstellingen dichterbij. Samenwerking levert dus in dit soort gevallen een meerwaarde op. De projecten die vanuit het Platform worden opgezet voldoen aan dit criterium.
- Daadkracht; het streven is erop gericht om ook daadwerkelijk concrete dingen te realiseren.
- Het gemeenschappelijke doel staat centraal; niet het eigen doel staat centraal maar het gemeenschappelijke doel. Voor een krachtige aanpak van

luchtverontreiniging is het nodig dat deze deelbelangen samen komen en elkaar gaan versterken in het algemeen belang.

Doelgroepen

Externe doelgroepen

- Lokale doelgroepen; burgers, lokale bedrijven;
- Bovenlokale doelgroepen; gemeenteoverschrijdende bedrijven en industrieën;
- Overige externe doelgroepen en andere relevante overheden, belangengroepen, kenniscentra;

Interne doelgroepen

- Platformdeelnemers en de achterliggende organen/instellingen;
- Verantwoordelijke bestuurders;
- Kleinere gemeenten; betrokken ambtenaren en bestuurders.

Doel van het communicatiebeleid

Met een doeltreffend communicatiebeleid is het mogelijk om een verandering op kennisniveau, houding en gedragsintentie teweeg te brengen bij de doelgroepen. Afhankelijk van de doelgroep zal het communicatiebeleid zich richten op informeren en bewust maken (kennis), overtuigen/enthousiasmeren (houding) en/of ‘van plan zijn om’ (gedragsintentie).

Intern

Belangrijk bij de intern gericht communicatie is de communicatie over de kracht van het gemeenschappelijke optreden en dat er daardoor ook bij de deelnemende organisaties en bij de betrokken bestuurders voldoende draagvlak is voor het gezamenlijk uitvoeren van projecten en het delen van kennis en capaciteit. Verder dienen de verantwoordelijke medewerkers werkbare instrumenten en middelen te hebben om voor de betreffende projecten een [passende en bruikbare aanpak te realiseren. In dit kader is het ook van belang om aandacht te besteden aan de kleinere gemeenten (bestuurlijk en ambtelijk). Weliswaar kan gezegd worden dat de omvang van de knelpunten bij kleinere gemeenten op het terrein van luchtkwaliteit van een geheel andere orde zijn dan bij de grotere gemeenten, echter geconstateerd kan worden dat de rol van de kleinere gemeenten op het gebied van de noodzakelijke samenwerking niet onderschat mag worden.

Extern

Extern is het belangrijk om de kracht van het gezamenlijke optreden zichtbaar te maken. En verder uiteraard ook gedragsverandering bewerkstelligen bij bedrijven en burgers. Deze externe communicatie is het meest effectief als deze verbonden is aan een concreet project. In het algemeen communiceren over luchtkwaliteit richting burgers en bedrijven is een taak die niet past bij de doelstelling en taakopvatting van het Platform. Overigens kan via communicatie slechts een deel van de gedragsverandering bewerkstelligd worden. Bij gedragsverandering spelen ook economische, psychologische en sociale factoren een rol.

De gezamenlijke lijn in communicatie die geldt voor alle projecten komt vooral tot uitdrukking in de uitgangspunten. Er is geen standaard voor alle projecten gelet op het verschil in aard, doelstelling en doelgroep. Het moet echter wel mogelijk zijn om voor alle projecten één blauwdruk op te zetten die als basis dient bij elk project en van waaruit per project een aanpak opgezet kan worden.

Vormgeving

Zowel bij het interne als bij het externe communicatiebeleid is het van belang om de communicatie visueel kracht bij te zetten. Dit kan via een volledig uitgewerkte huisstijl, maar dit ligt in dit geval niet voor de hand. Het gaat hier meer om een functionele verzorgde vormgeving, die niet te opdringerig is. Naast het ontwerpen van een logo als basis gaat het daarbij ook om een wat meer uitgewerkte vormgeving die gebruikt kan worden in een aantal middelen/producten. Hierbij valt te denken aan een template die gebruikt kan worden bij powerpointpresentaties (in- en extern) en ook voor producten zoals de handreikingen en andere media.

Beeldmateriaal

Goed bruikbaar beeldmateriaal maakt ook een belangrijk deel uit van de interne en externe communicatie. Er zal een beeldbank opgezet worden van een 25-tal afbeeldingen die voor verschillende doeleinden, dus ook voor de communicatie rondom projecten, gebruikt kunnen worden.

Centrale boodschap communicatie

‘In Limburg willen we werk maken van het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat er een gezonder leefklimaat komt. Samen bereiken we daar meer in dan alleen. Iedereen is daarbij nodig. Ook U!’

Uitwerking communicatie projecten

Bij de individuele projecten wordt, zoals hierboven reeds aangegeven, specifieke aandacht besteed aan het onderdeel communicatie. Hiervoor kan geen standaard format worden ontwikkeld gelet op de verschillen in doel, doelgroep en de aard van het project. Voor alle projecten worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd.

Uitgangspunten:

- De centrale boodschap komt terug als kader voor de projectboodschap.
- De gemeenten/provincie/GGD/milieufederatie/RWS zijn afzender van de communicatie richting de eigen doelgroep en gebruiken daarbij eigen huisstijl, middelen en kanalen volgens de gebruikelijke regels.
- De deelnemers gebruiken waar mogelijk hetzelfde ondersteunende beeldmateriaal.
- Het platform wordt in principe niet in communicatie genoemd tenzij de doelgroep bestaat uit bovenlokale partijen en/of interne communicatie richting bestuurders en richting kleinere gemeenten.

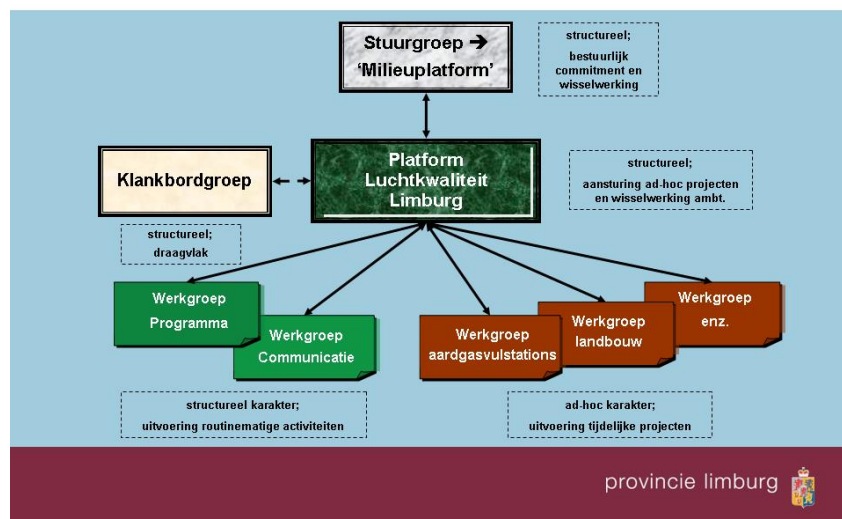
Deze projectcommunicatie wordt nog verder gedetailleerd uitgewerkt.

Doelgroep, doel communicatie en instrumenten

Bovenstaande uitgangspunten zullen vertaald worden in een meer concrete omschrijving van de voor elke doelgroep passende communicatiedoelstelling en de daarbij behorende instrumenten.

6 Organisatie: taakverdeling en aansturing

Organisatie



6.1 Platform Luchtkwaliteit Limburg

Het Platform Luchtkwaliteit Limburg coördineert en ondersteunt de uitvoering van gezamenlijke projecten in dit programma. Het Platform bespreekt de plannen en projecten en (tussen)resultaten. Ook knelpunten in de voortgang komen aan de orde. De Provincie voert op dit moment de regie over het Platform. De nieuwe gezamenlijke projecten in dit programma vallen onder deze regierol.

Van de vertegenwoordigers in het Platform wordt veel verwacht. In feite vormen zij het schakelpunt tussen de eigen organisatie en het Platform. In het Platform behartigen zij de (deel)belangen van hun eigen organisatie zonder daarbij het algemeen belang uit het oog te verliezen. Ze weten verder de behoeften aan ondersteuning uit de eigen organisatie te bundelen in het Platform en de producten die voortkomen uit het Platform te toetsen op hun toepasbaarheid in de praktijk. Ten slotte zijn zij in staat om vanuit eigen enthousiasme en betrokkenheid ook anderen binnen en buiten hun organisatie te overtuigen en te enthousiasmeren.

6.2 Bestuurlijke verantwoordelijkheid

Om het bestuurlijke draagvlak op het gebied van luchtkwaliteit te verstevigen en om voeling te houden met de wensen van de bestuurlijke achterban is het nodig om éénmaal per jaar een bijeenkomst te houden bedoeld voor alle milieuportefeuillehouders in Limburg. Mogelijk kan hiervoor aansluiting gezocht worden bij het Milieupanel of de op te richten stuurgroep in het kader van Duurzaam Limburg. De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor facilitering van het Platform Luchtkwaliteit Limburg ligt bij de gedeputeerde Milieu van de Provincie Limburg.

6.3 Opdrachtgevers

Er zijn in het kader van de organisatie en structuur van het Platform Luchtkwaliteit Limburg twee verschillende soorten opdrachtgevers. Opdrachtgever van het Platform Luchtkwaliteit Limburg is de gedeputeerde Milieu van de Provincie Limburg. De opdrachtgever is uiteindelijk eindverantwoordelijk voor alle activiteiten die in het kader van het Platform worden uitgevoerd. Hij stuurt de projectleider aan.

Voor het uitvoeren van de gezamenlijke projecten die in dit programma zijn beschreven onderzoekt het Platform wie de meest geschikte opdrachtgever is. De opdrachtgever van het project is eindverantwoordelijk voor het verloop van het project. In veel gevallen zal de opdrachtgever het bestuur zijn van de organisatie die de projectleider levert.

6.4 Programmamanager/voorzitter Platform Luchtkwaliteit Limburg

De Provincie Limburg levert de programmamanager van het Platform. De programmamanager is de spin in het web en verantwoordelijk voor de uitvoering van de volgende activiteiten:

- Voorzitten van het Platform;
- Voorzitten van de klankbordgroep;
- Opdracht geven voor de diverse werkgroepen;
- Opstellen jaarlijks actieprogramma;
- Opstellen jaarlijkse voortgangsrapportage waarin verantwoordelijkheid wordt afgelegd voor de uitgevoerde activiteiten, resultaten en de inzet van menskracht en middelen;
- Voorbereiden en bijwonen van vergaderingen van de stuurgroep;
- Opstellen tussenevaluatie van het Platform in 2009;
- Direct betrokken bij landelijk en provinciaal overleg;
- Communiceren met gemeenten die niet aan het Platform deelnemen en met name informeren van de kleinere gemeenten (deze activiteit wordt na verloop van tijd door het Platform overgenomen);
- Aansturen externe adviseurs die onder verantwoordelijkheid van de Provincie worden ingeschakeld;
- Verantwoording afleggen aan de opdrachtgever;
- Overleggen met en knelpunten signaleren bij de opdrachtgever.

De programmamanager wordt bijgestaan door een secretaris die ook wordt geleverd door de Provincie Limburg. De secretaris verzorgt de vergaderstukken en verslaglegging van de bijeenkomsten van de stuurgroep, het Platform en de klankbordgroep.

6.5 Deelnemers aan het Platform

Het streven is dat in ieder geval gemeenten vanaf circa 40.000 inwoners aan het Platform deelnemen. Ook kleinere geïnteresseerde gemeenten met lokale luchtkwaliteitsproblemen kunnen zich hierbij aansluiten. Daarnaast participeren Rijkswaterstaat, de Milieufederatie en de GGD. De deelnemers aan het Platform vertegenwoordigen de organisatie waarvoor zij werkzaam zijn. In beginsel zijn het de beleidsmedewerkers ‘milieu’ die het Platform bemensen. Het staat de deelnemers echter vrij een vertegenwoordiger vanuit een ander werkveld, bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, af te vaardigen. Het belang van overleg, coördinatie en afstemming binnen de eigen organisatie is groot. Van de

vertegenwoordigers aan het Platform wordt verwacht dat zij dit binnen hun organisatie zowel ambtelijk als bestuurlijk organiseren.

Van de deelnemers aan het Platform wordt een (pro)actieve houding verwacht. Elke deelnemer is verantwoordelijk voor de volgende werkzaamheden:

- Voorbereiden van bijeenkomsten van het Platform binnen de eigen organisatie (zowel ambtelijk als bestuurlijk);
- Bijwonen van bijeenkomsten van het Platform;
- Terugkoppelen van de resultaten van bijeenkomsten van het Platform binnen de eigen organisatie (zowel ambtelijk als bestuurlijk);
- Eventueel leiden van een werkgroep waarin gezamenlijke activiteiten worden uitgevoerd via een projectmatige aanpak;
- In ieder geval deelnemen aan een werkgroep waarin gezamenlijke activiteiten worden uitgevoerd;
- Eventueel presenteren van resultaten van de werkgroepen aan de projectleider, het Platform, de klankbordgroep en indien zinvol de stuurgroep;
- Voortouw nemen bij het invoeren van de resultaten van de diverse werkgroepen binnen de eigen organisatie.

Het Platform komt regelmatig bijeen. Gedurende een dagdeel worden taken verdeeld, (tussen)resultaten van de werkgroepen besproken en actuele onderwerpen gepresenteerd.

6.6 Klankbordgroep

Nader bezien wordt of het zinvol en wenselijk is een klankbordgroep in het leven te roepen. De klankbordgroep zou eventueel het Platform kunnen adviseren en ondersteunen. Tot de deelnemers van een dergelijke klankgroep zouden ook belangenorganisaties kunnen behoren afkomstig uit bijv. het bedrijfsleven en het transport. De deelnemers aan de klankbordgroep vertegenwoordigen in dat geval hun eigen (deel)belangen en geven hun visie op de activiteiten van het Platform. Daarbij kunnen zij de deelnemers van het Platform voorzien van deskundigheid en advies. Enkele aangrijpingspunten voor de klankbordgroep:

- Het jaarlijkse actieprogramma en de voortgangsrapportage;
- Plannen voor uit te voeren activiteiten door het Platform en de diverse werkgroepen;
- Resultaten en tussenresultaten van het Platform en de werkgroepen.

6.7 Werkgroepen

Werkgroepen die onder verantwoordelijkheid staan van een deelnemer uit het Platform ('*werkgroepleider*') voeren de gezamenlijke projecten uit. In beginsel bestaat een werkgroep uit circa 5 personen die allemaal meewerken aan vastgestelde eindproducten. Naast deelnemers uit het Platform kunnen ook andere betrokkenen deelnemen aan de werkgroepen. Te denken valt daarbij aan specialisten: communicatie, verkeer en vervoer, welzijn, ruimtelijke ordening, juridische zaken, economie, bouwen en wonen enzovoort. Het streven is de werkgroepen aan te vullen met vertegenwoordigers van organisaties die in de klankbordgroep zijn vertegenwoordigd.

De werkgroepleider is verantwoordelijk voor het bereiken van een vooraf vastgesteld resultaat. De volgende werkzaamheden worden van de werkgroepleider verwacht:

- Opstellen plan van aanpak (probleem, doel, resultaat, aanpak, communicatie, tijdsbesteding en kosten);
- Samenstellen projectgroep met voldoende kennis en ervaring;
- Aansturen werkzaamheden leden werkgroep;
- Bespreken knelpunten en voortgang met de projectleider, verantwoording afleggen aan de projectleider;
- Presenteren resultaten.

De werkgroepeliders hebben een belangrijke, maar tegelijkertijd ook lastige rol. Zij zijn verantwoordelijk voor de voortgang binnen de werkgroepen waar uiteindelijk de praktische resultaten moeten worden gerealiseerd. Hun positie is lastig, omdat ze te maken hebben met uiteenlopende belangen, verschillende personen en organisaties en een complexe inhoudelijke materie. De werkgroepeliders worden, indien zij dat wensen, (extern) ondersteund bij het begeleiden van het proces en hun persoonlijke ontwikkeling.

6.8 Externe ondersteuning

Voor het ondersteunen van de projectleider en de werkgroepen bij het uitvoeren van de gezamenlijke projecten wordt expertise en tijd ingehuurd te worden bij externen (zoals RIVM, TNO).

7 Middelen: menskracht en geld

7.1 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

De Provincie Limburg ontvangt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit een financiële bijdrage voor het opstellen en uitvoeren van een Gebiedsgericht Programma Luchtkwaliteit, i.c. het Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Deze bijdrage verloopt in een aantal tranches: uit de 1^e en 2e tranche bedraagt de bijdrage totaal € 5.163.831.

De toewijzing 3e tranche bedraagt € 6.400.000 uit te betalen in jaarlijkse termijnen gedurende 4 jaar en is alleen bedoeld voor het oplossen van overschrijdingssituaties veroorzaakt door het verkeer. Deze tranche is echter afhankelijk van een mid-term review na 2 jaar zodat voorlopig alleen wordt uitgegaan van definitieve toewijzing voor de eerste 2 jaren tot een bedrag van € 3.200.000. De eventuele toewijzing van de laatste twee jaren wordt – afhankelijk van de uitkomsten van de mid-term review – voorlopig gereserveerd voor het opvangen van eventuele tegenvallers. Voor uitbetaling van de 3^e tranche aan de gemeenten geldt een percentage cofinanciering van 50%, dat wil zeggen dat de kosten van een te subsidiëren project voor 50% door de gemeenten gefinancierd moeten worden.

De financiële bijdrage in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is primair bedoeld voor het oplossen van de eerder gedefinieerde “hardnekkige knelpunten” en de lokale maatregelenpakketten die gemeenten dienen uit te voeren voor het oplossen van die knelpunten. De uitkomsten van de Saneringstool, gebaseerd op de beschikbare informatie begin 2008, tonen aan dat zich in Limburg dergelijke hardnekkige knelpunten op het gemeentelijke wegennet niet voordoen. Dit betekent dat de middelen kunnen worden ingezet op het (versneld) oplossen van de huidige knelpunten, gebaseerd op het basisjaar 2006 in de Saneringstool en het beeld dat op basis van de inventarisaties en rapportages in de Limburgse gemeenten is opgebouwd (met name het basisjaar 2005).

Concreet betekent dit dat de middelen gebruikt zullen worden voor de financiering van onderhavig Programma Luchtkwaliteit Limburg met daarin de centrale positie van de gemeentelijke luchtkwaliteitplannen in de 6 planplichtige gemeenten: Maastricht, Venlo, Heerlen, Roermond, Weert en Sittard-Geleen. Deze gemeenten hebben zich verplicht tot het opstellen en uitvoeren van een luchtkwaliteitplan waarin een samengesteld maatregelenpakket noodzakelijk is om de knelpunten op te lossen; het is dan ook terecht dat de middelen in hoofdzaak naar deze gemeenten gaan. De middelen worden verdeeld over deze 6 gemeenten op basis van het aantal inwoners.

Voor huidige overschrijdingssituaties langs wegen in de overige niet-planplichtige gemeenten – voor zover deze worden berekend met de Saneringstool - worden projectgelden beschikbaar gesteld die benut kunnen worden voor het – indien gewenst – versneld oplossen van die knelpunten. Gemeenten zijn overigens niet verplicht deze knelpunten versneld op te lossen omdat deze immers ook worden opgelost door het generieke maatregelenpakket.

Daarnaast worden middelen gereserveerd voor de collectieve acties die voor alle gemeenten van belang zijn – procesgelden Platform Luchtkwaliteit Limburg, stimuleren schone voertuigen i.c. realisering netwerk van aardgas/multifuelstations, handreikingen,

inventarisaties, actieplannen – en middelen voor het nader onderzoek naar de overschrijdingen rond de veehouderijen.

De Provincie Limburg draagt – indien noodzakelijk - vanuit het Programma Bereikbaar en Duurzaam Limburg een even groot bedrag bij aan de procesgeldten.

Besteding financiële middelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

<i>Activiteit</i>		<i>1^e/2^e tranche</i>	<i>3^e tranche</i>	<i>Cofinanciering</i>	<i>Totaal</i>
<i>Gemeentelijke luchtkwaliteitplannen</i>		<i>3.800.000</i>	<i>2.600.000</i>	<i>2.600.000 Gemeenten (planplichtig)</i>	<i>9.000.000</i>
<i>Stimuleren schone voertuigen (Multifuel/ aardgasvulstations)</i>		<i>1.000.000</i>	<i>-</i>	<i>PM (bedrijven))</i>	<i>1.000.000</i>
<i>Aanpak fijn stof in de landbouw</i>		<i>200.000</i>	<i>-</i>	<i>PM (bedrijven)</i>	<i>200.000</i>
<i>Projecten verkeers- knoelpunten</i>		<i>-</i>	<i>500.000</i>	<i>500.000 Gemeenten (niet- planplichtig)</i>	<i>1.000.000</i>
<i>Procesvoering Platform Luchtkwaliteit Limburg</i>		<i>163.000</i>	<i>100.000</i>	<i>263.000 Provincie</i>	<i>526.000</i>
<i>Totaal</i>		<i>5.163.000</i>	<i>3.200.000</i>	<i>3.363.000</i>	<i>11.726.000</i>

7.2 Subsidieregelingen

Voor informatie over andere subsidieregelingen waar mogelijk een beroep op gedaan kan worden, wordt verwezen naar Bijlage 5. Overigens is de informatie opgenomen in Bijlage 5 een momentopname en alleen maar actueel ten tijde van het opstellen van dit programma. Bij een daadwerkelijk beroep op een van deze regelingen dient de bestaande regeling opnieuw op actualiteit bekeken te worden. Verder is het niet de bedoeling om hier een volledige opsomming te geven.

8 Periodieke evaluatie

Op verschillende manieren en momenten wordt de voortgang van de aanpak van de luchtverontreiniging in Limburg gemonitord en geëvalueerd.

Enkele belangrijke activiteiten zijn:

- Het traject van het opstellen van luchtkwaliteitskaarten, luchtkwaliteitplannen en jaarlijkse rapportages waaruit blijkt hoe de luchtverontreiniging zich in Limburg ontwikkelt;
- De geplande (tussen)evaluatie van de samenwerking binnen het Platform Luchtkwaliteit Limburg in 2010;
- De evaluatie van dit programma, inclusief doelstellingen, in 2010;
- De evaluaties van de voortgang van de aanpak van maatregelen en gezamenlijke projecten die in dit programma zijn opgenomen.

Van belang bij de monitoring zijn de luchtkwaliteitskaarten van de Rijks-, provinciale- en gemeentelijke wegen, die de basis vormen van de inventarisaties van mogelijke overschrijdingssituaties van grenswaarden. Tevens dienen deze kaarten om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en het effect van landelijke-, regionale- en lokale maatregelen te monitoren. Ook vervullen de kaarten een functie bij de beoordeling van nieuwe plannen en ontwikkelingen. Gelet op de diverse bronbeheerders – Rijkswaterstaat, Provincie en gemeenten -, de veelheid aan rekenmethodieken, en de landelijk ontwikkelde Saneringstool, is een onderling op elkaar afgestemde methodiek noodzakelijk. Bij de rapportage over 2007 – in het jaar 2008 – zal de nieuwe methodiek voor het eerst worden ontwikkeld.

Schone lucht
- we doen het samen -

Deel 3: gezamenlijk projectenprogramma

Programma Luchtkwaliteit Limburg

Voor u ligt deel 3 van het programma '*Schone lucht – we doen het samen* –'.

Wij beogen met de uitvoering van dit programma de lucht in Limburg zo schoon mogelijk te maken en in ieder geval de wettelijke normen voor luchtkwaliteit te realiseren. De nadruk binnen het programma ligt op samenwerking en het tot uitvoering brengen van praktische maatregelen. Het programma bestaat uit drie delen. Deze delen vormen samen een geheel, maar zijn ook afzonderlijk te lezen. Ieder deel heeft een ander accent en richt zich op een andere doelgroep.

Deel 1 geeft een algemene visie op de aanpak van de luchtverontreiniging in de provincie Limburg en is vooral bedoeld voor bestuurders en managers van betrokken organisaties.

Deel 2 bevat uitgebreide achtergrondinformatie voor ambtenaren en belangenorganisaties die bij de uitvoering zijn betrokken.

Deel 3 vormt het programma van gezamenlijke projecten.

1 Inleiding

In dit deel zijn de projecten opgenomen die het Platform Luchtkwaliteit Limburg de komende jaren gezamenlijk uitvoert. Het gaat om projecten voor de periode 2008-2011. Het Platform voert deze projecten uit om praktische resultaten te boeken en de in deel 2 geschetste doelstellingen te bereiken. Het is de bedoeling met deze projecten anderen te enthousiasmeren en te activeren. Het platform heeft daarvoor allereerst een lijst met mogelijke projecten geïnventariseerd die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij om:

- Verbeteren doorstroom verkeer;
- Stimuleren schoon openbaar vervoer;
- Instellen milieuzones;
- Schoner maken stedelijke distributie;
- Schoner maken eigen wagenpark (vervoersplan);
- Differentiatie parkeertarieven;
- Stimuleren toepassen schone brandstof (vulpunten);
- Verlagen maximum snelheid;
- Toepassen stedelijk groen;
- Vervoersmanagement bij bedrijven;
- Stimuleren fietsgebruik;
- Groen aanbesteden;
- Specifieke communicatie (bijvoorbeeld richting burgers);
- Voorbeeldfunctie eigen organisatie (zoals inkoopbeleid);
- Stimuleren van het nieuwe rijden (organiseren van een cursus, bijvoorbeeld voor het platform, wethouders en burgers);
- Vervoerplannen in het kader van de mobiliteit rondom scholen;
- Overdrachtsmaatregelen en gevelmaatregelen (schermen, aanpassingen aan woningen).

Deze lijst is niet compleet. Gedurende de komende jaren zal het platform deze lijst verder uitbreiden en actualiseren. Ook kan het platform gelet op de personele bezetting en middelen deze projecten niet allemaal tegelijkertijd uitvoeren. Er zijn daarom keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld. De volgende criteria zijn hierbij gehanteerd:

- Het project heeft daadwerkelijk een milieurendement;
- Het project is communicatief en werkt enthousiasmerend;
- Verschillende deelbelangen zijn vertegenwoordigd (verkeer en vervoer, gezondheid, milieu, economische zaken enzovoort);
- De haalbaarheid van het project (ook in tijd en geld voor bijvoorbeeld kleinere gemeenten);
- De samenwerking heeft een duidelijke meerwaarde.

Op basis hiervan heeft het platform gekozen om in 2008 te starten met het uitwerken en uitvoeren van de volgende drie projecten:

- **Stimuleren toepassing schone en duurzame brandstoffen (2.1);**
- **Schoner maken stedelijke distributie/ instellen milieuzones (2.2);**
- **Toepassing stedelijk groen ter verbetering luchtkwaliteit (2.3).**

Deze projecten zijn hierna in projectenplannen uitgewerkt.

2 Projectbeschrijvingen

2.1 Projectbeschrijving

‘Stimuleren toepassing schone en duurzame brandstoffen’

Datum laatste wijziging: 29 mei 2008

I. Algemeen

Omschrijving	Het vervangen van vervuilende brandstoffen door schone en duurzame brandstoffen is een belangrijke maatregel aan de bron van de luchtproblematiek: schone lucht door het gebruik van schone brandstof. Er zijn verschillende schone en duurzame alternatieven, zoals aardgas, elektriciteit en biobrandstof, die op termijn de huidige meer vervuilende brandstoffen, zoals diesel en benzine (deels) kunnen gaan vervangen. Daarvoor is het nodig vraag, aanbod en infrastructuur te stimuleren en op elkaar af te stemmen. De aandacht zal zich steeds moeten richten op de zwakste schakel in de keten. Prioriteit heeft op dit moment het ontwikkelen van een (optimaal) netwerk aan vulpunten voor aardgas en biobrandstoffen binnen de provincie.
Legitimatie/achtergronden	De transitie naar schone en duurzame brandstoffen is ingegeven door de volgende ontwikkelingen: - verbeteren luchtkwaliteit; - tegengaan van klimaatverandering en de uitstoot van CO₂; - minder afhankelijk zijn van de toepassing van fossiele brandstoffen; - ontwikkelen van een zogenoemde ‘bio-based economy’.
Opdrachtgever	Het bestuur van de organisatie waar de projectleider werkzaam is.
Projectleider	Provincie Limburg
Begeleidingsstructuur	De projectleider geeft leiding aan een werkgroep. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van organisaties uit het platform en specialisten uit de betreffende organisaties. Eventueel ondersteunt een procesbegeleider of inhoudelijk deskundige de projectleider en de werkgroep (ad hoc). De projectleider overlegt regelmatig resultaten en eventuele knelpunten tijdens bijeenkomsten van het platform. Het platform heeft daarbij de rol van klankbordgroep. De projectleider legt verantwoording af aan de opdrachtgever, die het project aanstuurt.
Projectplannen	In de gemeenten Maastricht en Venlo zijn er reeds plannen gemaakt voor het inrichten van aardgas/multifuel vulpunten.
Prioriteit	Hoog
Betrokkenen	Leveranciers van brandstoffen, leveranciers van voertuigen, individuele brandstofpunten (benzinestations), bezitters van relatief grote wagenparken, gemeenten, Provincie, onderzoeksinstituten, onderwijsinstellingen, andere provincies, partijen over de grens in Duitsland en België/Vlaanderen.
Fasering uitvoering	De gemeenten Maastricht en Venlo hebben binnen de provincie Limburg het voortouw genomen bij het realiseren van een vulpunt voor aardgas/multifuel. Landelijk ontstaan er in hoog tempo initiatieven vanuit overheden, maar ook ingezet door marktpartijen.
Projectkosten	Los van de investeringskosten van infrastructuur, omvormen

	wagenpark en eventueel stimuleringsbijdragen zijn de kosten maximaal € 50.000. Dit zijn kosten voor: - Projectleiding en procesbegeleiding; - Organisatie bijeenkomsten; - Opstellen convenant en plannen van aanpak; - Communicatie.
--	---

II. Kwaliteitscriteria

Doelstelling	<i>Achterliggende programmadoelstelling</i> Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Limburg tot een minimum te beperken. Prioriteit heeft het terugdringen van de (acute en chronische) blootstelling van mensen. In 2010 wordt voldaan aan de wettelijke voor luchtkwaliteit bij woningen tenzij er sprake is van hardnekkige knelpunten. <i>Doelstelling project</i> De uitstoot van schadelijke stoffen daalt door het overschakelen van auto's op schone en duurzame brandstoffen. Hierdoor neemt de blootstelling (acuut en chronisch) af. Het project richt zich op het uitrollen van een infrastructuur van vulpunten zodat in het aanbod wordt voorzien. Daarnaast schakelen partijen over naar schone en duurzame brandstoffen. Naast de voorbeeldfunctie stimuleert dit de vraag.
Doelgroep	Spoor infrastructuur: marktpartijen, gemeenten, provinciaal wegennet Spoor voorbeeldfunctie: provinciaal wagenpark, gemeentelijk wagenpark, rijkswaterstaat, doelgroepen bedrijfsleven.
Werkwijze	Stap 1: in kaart brengen huidige situatie en ontwikkelingen Stap 2: organiseren bijeenkomst 'Match-making' evt. schone en duurzame transportbrandstoffen Limburg' Stap 3: Opstellen en ondertekenen convenant infrastructuur en voorbeeldfunctie Stap 4: Opstellen plan van aanpak en realisatie (waaronder ook planologisch kader scheppen) Parallel: ambtelijk en bestuurlijk (voor)overleg en kleine bijeenkomsten met betrokken partijen. Parallel: communicatie.
Resultaten/producten	- Inzicht in huidige stand van zaken (plannen, initiatieven, uitvoering) in de provincie, landelijk en over de grens; - Inzicht in de zwakste schakels in de keten; - Inzicht in het draagvlak bij marktpartijen en betrokken overheden; - Afspraken over het realiseren van een optimale infrastructuur in Limburg; - Minimaal 8 vulpunten voor meerdere schone en duurzame brandstoffen, inclusief aardgas, in de provincie (eind 2008); - Afspraken met organisaties (bezitters groot wagenpark) om over te schakelen op schone en duurzame brandstoffen; - Minimaal 2 nieuwe (!) organisatie met een groot wagenpark zijn overgeschakeld op schone en duurzame brandstof (eind 2009).
Kritische succesfactoren	Aansluiten bij ontwikkelingen in de markt. Niet te veel zelf willen

	doen, maar zo veel mogelijk overlaten aan andere partijen. Kies voor een faciliterende en regisserende rol. Schenk hierbij aandacht aan de zwakste schakel in de keten. Welk aspect blijft onderbelicht en verdient extra aandacht.
Doelmatigheid project	Het draagvlak in de samenleving en de aandacht voor het onderwerp is groot. Met een relatief kleine inspanning kan met dit onderwerp een belangrijk resultaat worden bereikt. Daarbij draagt het project mede door gerichte communicatie bij aan bewustwording bij de burger wat betreft de luchtproblematiek en mogelijke oplossingen.
Externe ontwikkelingen/andere beleidsvelden	Klimaatbeleid, luchtkwaliteit, verkeer en vervoer, innovatie, energievoorziening, (bio-based) economie, minder afhankelijk worden van fossiele grondstoffen. Er is ook een directe relatie met het project 'schone en duurzame stedelijke distributie' uit dit programma.
Bijdrage aan realisatie programmadoelen	Dit project levert daadwerkelijk een bijdrage aan het terugdringen van de luchtverontreiniging. Dit heeft naar mag worden aangenomen op den duur ook een afname tot gevolg van de blootstelling van mensen in het algemeen en mensen in woningen langs drukke verkeerswegen. Het project richt zich echter primair op het inzetten van een ontwikkeling die in de loop der tijd zal moeten uitgroeien tot een definitieve verandering in het schone en duurzame brandstofverbruik.
Communicatie	Dit project biedt uitstekende mogelijkheden voor communicatie over luchtkwaliteit. Het is belangrijk om tastbare momenten (bijeenkomsten, ondertekenen convenant, praktische maatregelen, zoals nieuwe wagens en vulpunten) te benutten om te communiceren over luchtkwaliteit en duurzaamheid in het algemeen. Het verdient aanbeveling een communicatiedeskundige uit een van de partijen uit het platform te laten participeren in de werkgroep.
Aandacht voor verschuiving milieuproblemen	Niet alle schone en duurzame brandstoffen zijn onomstreden. Met name over biobrandstoffen is discussie. Het gaat dan met name over de toename van luchtverontreiniging en het beslag van de gewassen op landbouwgrond. Er is informatie bekend over de voor- en nadelen van de verschillende typen brandstoffen. Aanvullend actiepunt is deze informatie te bundelen en bij nieuwe inzichten actualiseren.
Internationale dimensie	Bij dit project is zeker aandacht nodig voor ontwikkelingen in andere provincies en over de grens. De provincie Gelderland subsidieert de ontwikkeling van aardgasstations met €100.000. In België/Vlaanderen en Duitsland zijn ook initiatieven voor het gebruik van schone en duurzame brandstoffen. Partijen over de grens moeten daarom ook bij dit project worden betrokken.
Voorbeeldfunctie van de partijen in het platform	De voorbeeldfunctie van partijen in het platform is expliciet onderdeel van het project.

III. Voortgang en evaluatie

Datum	Stand van zaken
• Oktober 2007	• Eerste bijeenkomst werkgroep
•	•
•	•

2.2 Projectbeschrijving

‘Schoner maken stedelijke distributie/instellen milieuzones’

Datum laatste wijziging: 29 mei 2008

I Algemeen

Omschrijving	Het schoner maken van de stedelijke distributie kan op verschillende manieren. Een bekend voorbeeld is het instellen van een milieuzone om vieze (vracht)auto's uit de binnenstad te weren. Een andere manier is het toepassen van andere vervoermiddelen, schonere brandstoffen en efficiënter bevoorraden.
Legitimatie/achtergronden	In 2006 is een convenant gesloten tussen vervoersorganisaties en de overheid over het stimuleren van schone vrachtwagens in binnensteden en milieuzonering. Begin 2007 hebben 9 grote gemeenten in Nederland een uniforme aanpak ingevoerd waarbij alleen schone vrachtwagens met roetfilter de binnenstad in mogen. In ruil daarvoor krijgen vervoerders betere toegang en meer ruimte om te laden en te lossen. Het streven is om de eisen in de toekomst verder aan te scherpen. Naast het verbeteren van luchtkwaliteit is er ook aandacht aan het terugdringen van de geluidbelasting.
Opdrachtgever	Het bestuur van de organisatie waar de projectleider werkzaam is.
Projectleider	De gemeente Sittard-Geleen
Begeleidingsstructuur	De projectleider geeft leiding aan een werkgroep. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van organisaties uit het platform en specialisten uit de betreffende organisaties. Eventueel ondersteunt een procesbegeleider of inhoudelijk deskundige de projectleider en de werkgroep (ad hoc). De projectleider overlegt regelmatig resultaten en eventuele knelpunten tijdens bijeenkomsten van het platform. Het platform heeft daarbij de rol van klankbordgroep. De projectleider legt verantwoording af aan de opdrachtgever, die het project aanstuurt.
Projectplannen	Op dit moment zijn de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen voornemens tot het instellen van milieuzones/schoner maken van de stedelijke distributie.
Prioriteit	Hoog
Betrokkenen	Gemeenten, brancheorganisaties, vervoerders, lokale bedrijvenverenigingen.
Fasering uitvoering	Starten met het ontwikkelen van concrete plannen.
Projectkosten	Voor het inventariseren van de huidige stand van zaken (knelpunten, draagvlak, aanpak en ontwerpen pilot) is maximaal een bedrag nodig van € 20.000,- euro. Er is in de loop van het project waarschijnlijk ook geld nodig voor het concreet invoeren van maatregelen (zoet) ter compensatie van invoeren van milieuzonering of aanpassing van infrastructuur.

II Kwaliteitscriteria

Doelstelling	<i>Achterliggende programmadoelstelling</i> Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Limburg tot een minimum te beperken. Prioriteit heeft het terugdringen van de (acute en chronische) blootstelling van mensen. In 2010 wordt voldaan aan de wettelijke voor luchtkwaliteit bij woningen tenzij er sprake is van hardnekkige knelpunten. <i>Doelstelling project</i> Schonere stedelijke distributie levert een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in binnensteden. Juist in de binnensteden zijn op dit moment hoge concentraties luchtverontreinigende stoffen door het verkeer. Effecten zijn dan ook direct te verwachten.
Doelgroep	Gemeenten en vervoerders.
Werkwijze	Stap 1: inventariseren mogelijkheden voor een schonere stedelijke distributie Stap 2: inventariseren voor welke gemeenten een dergelijke aanpak interessant is en of er interesse bestaat (draagvlakonderzoek). Stap 3: ambitieniveau vaststellen.(ook afhankelijk van ervaringen elders, subsidiepotjes, uitkomsten inventarisatie) Stap 4: benadering vaststellen: reikwijdte van het begrip ‘schoon’ (kan variëren van alleen lucht tot duurzaamheid in brede zin eventueel ook leefbaarheid), afspraken met branche, bedrijvenorganisaties, combinatie van zoet en zuur Stap 5: selectie van één of meer pilot gemeenten (eventueel met verschillende benaderingen) Stap 6: reserveren van budget voor het uitvoeren van maatregelen Stap 7: uitvoering pilots Stap 8: opschaling Parallel: communicatie.
Resultaten/producten	- Inzicht in mogelijkheden van een schone stedelijke distributie en ervaringen elders; - Inzicht in mogelijkheden en draagvlak bij gemeenten; - Inzicht in mogelijke aanpakken en reikwijdte; - Minimaal één pilotproject is gestart in 2008; - Minimaal 3 pilots zijn gestart in 2009.
Kritische succesfactoren	Het landelijke convenant ‘Schone vrachtauto’s en milieuzonering’ vormt een belangrijke basis voor succes. Evenals ervaringen met schone distributie bij andere gemeenten. Na een korte verkenning kan een geïnteresseerde gemeente direct aan de slag gaan met een pilot. Voordeel is ook de mogelijkheid tot integratie met andere milieuthema’s (geluid), duurzaamheid en leefbaarheid in de stad. Daarbij kunnen milieu en economie hand in hand gaan. Ook budgetten voor de verschillende thema’s kunnen zo worden gecombineerd.
Doelmatigheid project	Het project levert in de fase van uitvoering een directe bijdrage aan de grootste luchtproblemen in binnensteden. Die kunnen met een flinke inspanning ook daadwerkelijk opgelost en in ieder geval verminderd worden.
Externe ontwikkelingen/andere beleidsvelden	Een mooi voorbeeld van een win-win situatie is het verbeteren van de bevoorrading in algemene zin. Naast milieuwinst levert dit ook economisch voordeel op door: minder wachttijden, betere bereikbaarheid, besparing op brandstof en sneller in- en uitladen.

Bijdrage aan realisatie programmadoelen	Het project levert direct een bijdrage aan het reduceren van piekconcentraties en achtergrondconcentraties in binnensteden. Van belang is dat zo veel mogelijk gemeenten deelnemen.
Communicatie	Het uitvoeren van een pilot maakt burgers en bedrijven bewust van de problematiek en mogelijkheden hier zelf iets aan te doen.
Aandacht voor verschuiving milieuproblemen	Naast win-win situaties kan er in bepaalde gevallen ook strijd zijn tussen belangen. Er zijn voorbeelden waarbij maatregelen op het gebied van lucht en geluid elkaar juist tegenwerken.
Internationale dimensie	Een internationaal project samen met grote steden over de grens zou het effect kunnen vergroten. Samen optrekken biedt de mogelijkheid van elkaar te leren. Dit geldt overigens ook voor gemeenten in Limburg. Wanneer een aantal steden samen optrekken biedt dit allerlei (schaal)voordelen. Uit de verkenning moet blijken of een dergelijke (internationale) samenwerking tot de mogelijkheden behoort.
Voorbeeldfunctie van de partijen in het platform	Ook de partijen die vertegenwoordigd zijn in het platform komen met vervoersmiddelen in de binnenstad. Denk maar aan de reinigingsdienst, stadswachten et cetera. Ook in dit project is het van belang hierin het goede voorbeeld te geven.

III Voortgang en evaluatie

Datum	Stand van zaken
- Oktober 2007	- Eerste bijeenkomst werkgroep

2.3 Projectbeschrijving

‘Toepassing stedelijk groen ter verbetering van de luchtkwaliteit’

Datum laatste wijziging: 29 mei 2008

I Algemeen

Omschrijving	Veel grote steden in Nederland hebben te maken met de problematiek van luchtvervuiling. In internationaal verband wordt momenteel gekeken naar de mogelijke bijdrage van groen aan de luchtkwaliteitsverbetering in deze steden. Groen kan bij optimale omstandigheden ongeveer 20% van het fijn stof en 15% van (schadelijke)gassen wegnemen. De steden Nijmegen, Krefeld, Duisburg en Venlo bundelen hun krachten en zetten groen op verschillende manieren in om te beoordelen wat deze optimale omstandigheden zijn en of groen daadwerkelijk fijn stof afvangt en de luchtkwaliteit verbetert. In mei 2008 zullen de resultaten van de projecten in Venlo in een seminar worden gepresenteerd. Indien deze positief zijn kunnen de pilotprojecten ook naar andere gemeenten (en snelwegen) in Limburg worden opgeschaald.
Legitimatie/achtergronden	Het gebruik van groen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit is een interessante maatregel. De aanplant van groen is: - te realiseren tegen lage maatschappelijke kosten; - geeft het stedelijk gebied een beter aanzien - zichtbare maatregel voor het publiek. Communicatie hierover draagt bij aan bewustzijns-groei m.b.t. het thema luchtkwaliteit
Opdrachtgever	Het bestuur van de organisatie waar de projectleider werkzaam is.
Projectleider	De gemeente Venlo
Begeleidingsstructuur	De projectleider geeft leiding aan een werkgroep. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van organisaties uit het platform en specialisten uit de betreffende organisaties. Eventueel ondersteunt een procesbegeleider of inhoudelijk deskundige de projectleider en de werkgroep (ad hoc). De projectleider overlegt regelmatig resultaten en eventuele knelpunten tijdens bijeenkomsten van het platform. Het platform heeft daarbij de rol van klankbordgroep. De projectleider legt verantwoording af aan de opdrachtgever, die het project aanstuurt.
Projectplannen	Vanuit de internationale pilots ‘Meer groen, Saubere Luft; Mehr Grün, Zuivere Lucht’ zijn er reeds plannen gemaakt voor onderzoek of groen in de praktijk daadwerkelijk bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit.
Prioriteit	Hoog
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie, onderzoeksinstituten, onderwijsinstellingen, Landbouworganisaties, verkeer en vervoersorganisaties, andere provincies.
Fasering uitvoering	De gemeente Venlo heeft binnen de provincie Limburg het voortouw genomen bij het introduceren van Groen als middel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Starten met het beoordelen van de resultaten van de internationale pilots.
Projectkosten	Los van de investeringskosten voor de aanplant van groen zijn de

	kosten van het opschalingsproject maximaal €100.000,-. Dit zijn kosten voor: - Projectleiding en procesbegeleiding; - Organisatie bijeenkomsten; - Opstellen plannen van aanpak; - Begeleiden uitvoeren van inventarisaties en realisaties aanplant - Communicatie. - Evaluatie
--	---

II Kwaliteitscriteria

Doelstelling	<i>Achterliggende programmadoelstelling</i> Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Limburg tot een minimum te beperken. Prioriteit heeft het terugdringen van de (acute en chronische) blootstelling van mensen. In 2010 wordt voldaan aan de wettelijke voor luchtkwaliteit bij woningen tenzij er sprake is van hardnekkige knelpunten. <i>Doelstelling project</i> De uitstoot van schadelijke stoffen daalt door het aanplanten van groen in het stedelijk gebied of langs snelwegen. Hierdoor neemt de blootstelling (acuut en chronisch) af. Het project richt zich op het opschalen van succesvolle pilots met stedelijk groen. Nevendoelstellingen zijn kennisopbouw en kennisdeling.
Doelgroep	gemeenten, provinciaal wegennet, RWS,
Werkwijze	Stap 1: in kaart brengen huidige situatie mbt groenvoorzieningen en luchtkwaliteit Stap 2: zoeken naar nieuwe mogelijkheden en locaties voor groen (hotspots)' Stap 3: Opstellen plan van aanpak Stap 4: Keuze maken voor x locaties Stap 5: reserveren van budget voor het aanplanten van groen Stap 6: uitvoering en begeleiding van aanplant etc Stap 7: resultaatbeschrijving en evaluatie Parallel : communicatie.
Resultaten/producten	- Inzicht in huidige stand van zaken (plannen, initiatieven, uitvoering) in de provincie, landelijk en over de grens; - Inzicht in mogelijkheden en draagvlak bij gemeenten; - Minimaal 2 groenprojecten gestart in 2008; (variatie snelweg en stedelijk) - Minimaal 3 groenprojecten zijn gestart in 2009. - (verruimde)Kennis over de inzet van groen als middel om de luchtkwaliteit te verbeteren - X ha groenaanplant - X % verbetering luchtkwaliteit
Kritische succesfactoren	Dit project is gebaseerd op het Internationale project 'Meer groen, Saubere Luft; Mehr Grün, Zuivere Lucht'. Indien de resultaten van dit project tegenvallen of in de praktijk afwijken wat op laboratoriumschaal is getest, is een opschalingsproject mogelijk niet meer aan de orde. Bij een positieve uitkomst is het voordeel van dit opschalingsproject de mogelijkheid tot integratie met andere thema's zoals geluid, verbetering van de leefbaarheid in de stad,

	groenvoorziening.
Doelmatigheid project	Het opschalingsproject levert als de pilots zich hebben bewezen in de fase van uitvoering een directe bijdrage aan de grootste luchtproblemen in binnensteden en bij snelwegen. Die kunnen met een flinke inspanning ook daadwerkelijk opgelost en in ieder geval verminderd worden.
Externe ontwikkelingen/andere beleidsvelden	Klimaatbeleid, verkeer en vervoer, innovatie, biomassa en energievoorziening, stedelijk waterkwaliteitsbeheer. Stedebouw etc.
Bijdrage aan realisatie programmadoelen	Dit project levert, indien sprake is van succesvolle pilots, daadwerkelijke een bijdrage aan het terugdringen van de luchtverontreiniging. Dit heeft naar mag worden aangenomen op den duur ook een afname tot gevolg van de blootstelling van mensen in het algemeen en mensen in woningen langs drukke verkeerswegen en in het stedelijk gebied.
Communicatie	Dit project biedt uitstekende mogelijkheden voor communicatie over luchtkwaliteit. Het is belangrijk om tastbare momenten (aanplant groen en voorbereidingen hiervoor) te benutten om te communiceren over luchtkwaliteit. Het verdient aanbeveling een communicatiedeskundige uit een van de partijen uit het platform te laten participeren in de werkgroep.
Aandacht voor verschuiving milieuproblemen	Naast win-win situaties kan in bepaalde gevallen er ook strijd zijn tussen belangen. Mogelijk dat groenmaatregelen en geluid elkaar juist lokaal tegenwerken
Internationale dimensie	Bij dit project is zeker blijvende aandacht nodig voor ontwikkelingen in andere provincies en over de grens. Ook is van belang na te gaan wat Nijmegen, Krefeld, Duisburg doen met de resultaten van de geschetste pilotprojecten. Mogelijk dat ook voor de opschaling gezocht kan worden naar internationale samenwerking.
Voorbeeldfunctie van de partijen in het platform	De voorbeeldfunctie van partijen in het platform is expliciet onderdeel van het project.

III Voortgang en evaluatie

Datum	Stand van zaken
- Oktober 2007	- Eerste bijeenkomst werkgroep

2.4 Projectbeschrijving

“Handreikingen/toetsingskaders lucht en RO”

I Algemeen

Omschrijving	Het Platform Luchtkwaliteit Limburg wil afspraken maken om op een bepaalde manier om te gaan met zaken rond luchtkwaliteit bij het toetsen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij vergunningverlening. Deze toetsing moet garanderen dat nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot nieuwe overschrijdingen van grenswaarden.
Legitimatie/achtergronden	Toetsingskaders m.b.t. ruimtelijke plannen en vergunningen aan het aspect luchtkwaliteit worden vastgelegd in gezamenlijk ontwikkelde Handreikingen. Deze handreikingen, die aan alle gemeenten ter beschikking worden gesteld, moeten dan ook in dat kader worden gezien; het staat gemeenten vrij om op een andere manier met de problematiek om te gaan maar in dat geval is uitleg vereist ten aanzien van de reden waarom wordt afgeweken van de in de Handreiking afgesproken lijn en wat de consequenties hiervan zijn. Reeds aanwezige Handreikingen op rijksniveau zullen worden beoordeeld en evt. worden overgenomen. Met het opstellen van Handreikingen wordt gestreefd naar uniformiteit bij de beoordeling van luchtkwaliteitsaspecten op de verschillende terreinen. Toegepast en opgesteld/geactualiseerd zullen worden de Handreiking: • Luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening • Locatiebeleid • Luchtkwaliteit en vergunningen • Projectsaldering
Opdrachtgever	Het bestuur van de organisatie waar de projectleider werkzaam is.
Projectleider	Wisselt per handreiking
Begeleidingsstructuur	De projectleider geeft leiding aan een werkgroep. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van organisaties uit het platform en specialisten uit de betreffende organisaties. Eventueel ondersteunt een procesbegeleider of inhoudelijk deskundige de projectleider en de werkgroep (ad hoc). De projectleider overlegt regelmatig resultaten en eventuele knelpunten tijdens bijeenkomsten van het platform. Het platform heeft daarbij de rol van klankbordgroep. De projectleider legt verantwoording af aan de opdrachtgever, die het project aanstuurt.
Projectplannen	
Prioriteit	Hoog
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie, Rijkswaterstaat
Fasering uitvoering	De handreiking Luchtkwaliteit en RO wordt als eerste geactualiseerd.
Projectkosten	De projectkosten bedragen maximaal €100.000,-. Dit zijn kosten voor:

	- Projectleiding en procesbegeleiding; - Organisatie bijeenkomsten; - Opstellen plannen van aanpak; - Opmaak en drukwerk handreikingen - Communicatie. - Evaluatie
--	---

II Kwaliteitscriteria

Doelstelling	<i>Achterliggende programmadoelstelling</i> Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Limburg tot een minimum te beperken. Prioriteit heeft het terugdringen van de (acute en chronische) blootstelling van mensen. In 2010 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit bij woningen tenzij er sprake is van hardnekkige knelpunten. <i>Doelstelling project</i> Handreikingen zijn bedoeld om een serie instrumenten aan te bieden die door gemeenten en provincie gebruikt kan worden bij de planvorming in het ruimtelijke en vergunningenspoor. Het streven is erop gericht om meer eenheid te bewerkstelligen in het toetsen van vergunningen en het opstellen van plannen in relatie tot luchtkwaliteit en daarbij tevens een antwoord te geven op de meest voorkomende juridische en technische vragen.
Doelgroep	Gemeenten, Provincie, Rijkswaterstaat
Werkwijze	Stap 1 Stap 2 Stap 7: resultaatbeschrijving en evaluatie Parallel : communicatie.
Resultaten/producten	- Inzicht in huidige stand van zaken (wetgeving en uitvoering) - Inzicht in mogelijkheden en draagvlak bij gemeenten; - Meer eenduidig toetsingskader bij vergunningen en plannen - Draagvlak voor toetsingskader van de betrokken gemeenten en overheden
Kritische succesfactoren	- commitment van gemeenten en andere betrokken overheden
Doelmatigheid project	
Externe ontwikkelingen/andere beleidsvelden	(Europese) wet- en regelgeving, landelijke instrumenten die een vergelijkbaar doel nastreven.
Bijdrage aan realisatie programmadoelen	De Handreikingen leveren een daadwerkelijke bijdrage aan het terugdringen van de luchtverontreiniging omdat zij in een vroeg stadium bij de planvorming aangeven of aanvullende maatregelen ter voorkoming van toekomstige overschrijdingen van grenswaarden nodig zijn.
Communicatie	Dit project biedt uitstekende mogelijkheden voor communicatie over luchtkwaliteit. Het is belangrijk om tastbare momenten (vastgestelde en te verspreiden Handreiking te benutten om te communiceren over luchtkwaliteit. Het verdient aanbeveling een communicatiedeskundige uit een van de partijen uit het platform te laten participeren in de werkgroep.

Aandacht voor verschuiving milieuproblemen	
Internationale dimensie	
Voorbeeldfunctie van de partijen in het platform	De voorbeeldfunctie van partijen in het platform is expliciet onderdeel van het project.

III Voortgang en evaluatie

Datum	Stand van zaken
• • •	• • •

2.5

Projectbeschrijving 'Luchtkwaliteitsinformatiesysteem'

I Algemeen

Omschrijving	Luchtkwaliteitskaarten van Rijks-, provinciale- en gemeentelijke wegen vormen de basis van inventarisaties van mogelijke overschrijdingssituaties van grenswaarden. Tevens dienen deze kaarten om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en het effect van landelijke-, regionale- en lokale maatregelen te monitoren. Ook vervullen de kaarten een functie bij de beoordeling van nieuwe plannen en ontwikkelingen. Gelet op de diverse bronbeheerders – Rijkswaterstaat, Provincie en gemeenten -, de veelheid aan rekenmethodieken, en de landelijk ontwikkelde Saneringstool, is een onderling op elkaar afgestemde methodiek noodzakelijk.
Legitimatie/achtergronden	Gemeenten zijn verplicht onder bepaalde voorwaarden de luchtkwaliteit binnen de gemeenten te inventariseren en daarover te rapporteren. Rijkswaterstaat en de Provincie zijn daarbij verplicht de gegevens over Rijks- en provinciale wegen, resp., aan de gemeenten ter beschikking te stellen. Binnen de systematiek van het <i>Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit</i> is een rekenmodel ontwikkeld – de Saneringstool – waarmee prognoses voor de jaren 2010 en 2015 worden berekend. Het is van belang om de diverse rekenmethodieken op elkaar af te stemmen en te komen tot één geïntegreerd systeem dat alle partijen kunnen gebruiken om aan de diverse verplichtingen te kunnen voldoen. Het systeem kan evt. ook worden opengesteld voor informatievoorziening naar burgers.
Opdrachtgever	Provincie
Projectleider	Provincie
Begeleidingsstructuur	De projectleider geeft leiding aan een werkgroep. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van Rijk, Rijkswaterstaat, Provincie en gemeenten en specialisten uit de betreffende organisaties. Een extern ter zake kundig adviesbureau ondersteunt de projectleider en de werkgroep (ad hoc). De projectleider overlegt regelmatig resultaten en eventuele knelpunten tijdens bijeenkomsten van het platform. Het platform heeft daarbij de rol van klankbordgroep. De projectleider legt verantwoording af aan de opdrachtgever, die het project aanstuurt.
Projectplannen	Er zijn reeds eerder projectplannen gemaakt t.b.v. de provinciale luchtkwaliteitskaarten.
Prioriteit	Hoog
Betrokkenen	Rijk, Rijkswaterstaat, Gemeenten, Provincie
Fasering uitvoering	Probleemdefinitie Ontwerp luchtkwaliteitsinformatiesysteem Bouw luchtkwaliteitsinformatiesysteem Instructie gebruikers luchtkwaliteitsinformatiesysteem

	Toepassing luchtkwaliteitsinformatiesysteem
Projectkosten	De projectkosten bedragen maximaal €xx.000,-. Dit zijn kosten voor: - Projectleiding en procesbegeleiding; - Organisatie bijeenkomsten; - Opstellen probleemdefinitie; - Bouw systeem; - Instructie systeem/Communicatie. - Evaluatie

II Kwaliteitscriteria

Doelstelling	<i>Achterliggende programmadoelstelling</i> Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Limburg tot een minimum te beperken. Prioriteit heeft het terugdringen van de (acute en chronische) blootstelling van mensen. In 2010 wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit bij woningen. <i>Doelstelling project</i> Het luchtkwaliteitsinformatiesysteem vormt het instrument om de overschrijdingssituaties in beeld te brengen en om het effect van maatregelen te monitoren. Het systeem levert de informatie om te toetsen of de doelstelling wordt bereikt of dat aanvullende maatregelen nodig zijn.
Doelgroep	Rijk, Rijkswaterstaat, Gemeenten, Provincie, evt. burgers
Werkwijze	Stap 1 in kaart brengen informatiebehoeften, verplichtingen, rekenmethodieken Stap 2: ontwerp voor een luchtkwaliteitsinformatiesysteem Stap 3: bouw van een luchtkwaliteitsinformatiesysteem Stap 4: instructie gebruikers luchtkwaliteitsinformatiesysteem Stap 5: bouw toegankelijke versie t.b.v. burgers Stap 6: communicatie richting burgers Stap 7: evaluatie Parallel : communicatie.
Resultaten/producten	- Luchtkwaliteitsinformatiesysteem dat gebruikt wordt voor meerdere doelen en actief wordt onderhouden, geactualiseerd en toegepast; - Basisgegevens t.b.v. rapportageverplichtingen; - Basis t.b.v. onderbouwing nieuwe plannen en projecten; - Basis voor informatie richting burgers.
Kritische succesfactoren	- commitment van gemeenten en andere gegevensleverende partijen; - technische mogelijkheden t.a.v. gebruiksvriendelijk systeem;
Doelmatigheid project	Het luchtkwaliteitsinformatiesysteem is noodzakelijk om de mate van doelbereiking van het Programma te kunnen monitoren.
Externe ontwikkelingen/andere beleidsvelden	Inpasbaarheid binnen de landelijke systematiek van de Saneringstool.
Bijdrage aan realisatie programmadoelen	Dit project levert de informatie die noodzakelijk is om de mate van doelbereiking van het Programma te kunnen monitoren, alsmede de basisinformatie t.b.v. het toetsen van nieuwe plannen en projecten.

Communicatie	Dit project heeft mede tot doel om burgers op uniforme wijze te informeren over de luchtkwaliteit in de Provincie.
Aandacht voor verschuiving milieuproblemen	N.v.t.
Internationale dimensie	Afstemmen van de Limburgse gegevens met die van de omringende landen is zeer gewenst.
Voorbeeldfunctie van de partijen in het platform	De voorbeeldfunctie van partijen in het platform is expliciet onderdeel van het project.

III Voortgang en evaluatie

Datum	Stand van zaken
• • •	• • •

2.6

Projectbeschrijving

“Aanpak luchtkwaliteit en veehouderijen”

Datum laatste wijziging: 29 mei 2008

I Algemeen

Omschrijving	In de provincie Limburg komen overschrijdingen voor van grenswaarden voor fijn stof die afkomstig zijn van intensieve (pluim)veehouderijen. Scharrelstallen spelen hierin een belangrijke rol. Vanwege dierenwelzijneisen zijn batterijstallen vanaf 2012 verboden met als gevolg dat de bijdrage van pluimveehouderijen nog verder zal toenemen. Naast het reconstructieproces is daarom vooral de overschakeling naar scharrelstallen maatgevend voor het aantal overschrijdingssituaties in Limburg. Overschrijdingssituaties dienen voor 2012 te zijn gesaneerd.
Legitimatie/achtergronden	Uit onderzoek door ECN blijkt vooralsnog dat in Limburg bij 32 bedrijven kan worden aangenomen dat deze bedrijven een overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof veroorzaken in 2010. Het exacte aantal overschrijdingen is verder nog onzeker omdat diverse uitgangspunten en factoren bij de bepaling van de hoogte van de overschrijding nog niet helder zijn. Voordat de overschrijdingen gesaneerd of voorkomen kunnen worden staan daarom nog diverse acties open. Er wordt ingezet op een procesmatige benadering waarbij twee sporen worden gevolgd om de overschrijdingen tegen te gaan: 1. Het aanpakken van bestaande overschrijdingen, waarbij op korte termijn voorrang wordt gegeven aan een prioritaire groep bedrijven. 2. Het voorkomen van het ontstaan van nieuwe overschrijdingen.
Opdrachtgever	Provincie Limburg
Projectleider	Provincie Limburg
Begeleidingsstructuur	De projectleider geeft leiding aan de werkgroep. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van gemeenten uit het platform die binnen de gemeente met name te maken hebben met de doelgroep intensieve veehouderij. Eventueel ondersteunt een procesbegeleider of inhoudelijk deskundige de projectleider en de werkgroep (ad hoc). De projectleider overlegt regelmatig resultaten en eventuele knelpunten tijdens bijeenkomsten van het platform. Het platform heeft daarbij de rol van klankbordgroep. De projectleider legt verantwoording af aan de opdrachtgever, die het project aanstuurt.
Projectplannen	
Prioriteit	Hoog
Betrokkenen	Gemeenten, Provincie, Rijk, Landbouworganisaties, overige reconstructieprovincies.

Fasering uitvoering	Maart 2008: actualiseren lijst bedrijven April 2008: verzamelen relevante vergunninggegevens van bedrijven per gemeente Mei/ Juni/ Juli 2008: Uitvoeren berekeningen met door VROM uit te leveren verspreidingsmodel Aug./ sept. 2008: bespreken resultaten en aanzet geven tot opstellen gedetailleerd plan van aanpak , bepalen benodigde financiële middelen Sept./ okt. 2008: uitwerken plan van aanpak, eerste opzet communicatie naar sector Vanaf nov. 2008: Uitvoering geven aan plan van aanpak en starten communicatietraject. (mits meer duidelijkheid bestaat over toe te passen maatregelen)
Projectkosten	De projectkosten zijn bepaald op € 50.000. Deze behelzen de volgende werkzaamheden: - Projectleiding en procesbegeleiding; - Organisatie bijeenkomsten; - Opstellen plannen van aanpak; - Begeleiden uitvoeren van inventarisaties - Communicatie. - Evaluatie

II Kwaliteitscriteria

Doelstelling	<i>Achterliggende programmadoelstelling</i> Het streven is de uitstoot van luchtverontreiniging in Nederland en specifiek Limburg tot een minimum te beperken. Prioriteit heeft het terugdringen van de (acute en chronische) blootstelling van mensen. In 2011 wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof bij de prioritaire groep bedrijven in de landbouwsector. <i>Doelstelling project</i> In beeld brengen van daadwerkelijke omvang van de overschrijdingen van grenswaarden voor fijn stof door de intensieve veehouderij in Limburg. Het project richt zich daarna op het uitwerken en uitvoeren van een gedetailleerd plan van aanpak om het aantal overschrijdingen door intensieve veehouderij door toepassing van maatregelen terug te brengen naar nul.
Doelgroep	gemeenten, veehouderijen
Werkwijze	De verschillende fasen in uitvoering worden door de werkgroep in gang gezet. Stap 1: actualiseren huidige bedrijvenlijst met overschrijdingen Stap 2: Verzamelen benodigde vergunninggegevens bedrijven Stap 3: Uitvoeren berekeningen met het door VROM uit te leveren verspreidingsmodel Stap 4: Landelijke ontwikkelingen volgen mbt maatregelen Stap 5: Bepalen benodigde financiële middelen Stap 5: Opstellen plan van aanpak Stap 6: Starten overleg met branche Stap 6: Uitvoering plan van aanpak door gemeenten en Provincie Stap 7: Resultaatbeschrijving en evaluatie Parallel : communicatie.

Resultaten/producten	- Vergunningtechnisch en rekenkundig inzicht in de daadwerkelijke omvang van het aantal overschrijdingen van fijn stof door de intensieve veehouderij - Een gedetailleerd plan van aanpak dat aansluit op het door VROM ontwikkelde instrumentarium en de gemeentelijke praktijk. - Een plan van aanpak dat aansluit bij de communicatiebehoefte van de betreffende intensieve veehouderijen.
Kritische succesfactoren	Dit project hangt sterk samen met de ontwikkeling van maatregelen en een juridisch en financieel instrumentarium door VROM en LNV. Verwacht kan worden dat deze ontwikkelingen langer op zich laten wachten dan is gepland. De aanpak van intensieve veehouderijen door de provincie en de gemeenten is hiervan sterk afhankelijk en in die zin volgend op de landelijke ontwikkeling.
Doelmatigheid project	Door het uitvoeren van een inzoomactie en het kritisch volgen van de inzet van maatregelen wordt toegewerkt naar een realistische aanpak van de daadwerkelijke overschrijdingen van grenswaarde voor fijn stof door de intensieve veehouderij. Door maatwerk te verrichten door uit te gaan van de juiste gegevens en een goede afstemming met de bedrijven worden beschikbare middelen zo kosteneffectief mogelijk ingezet.
Externe ontwikkelingen/andere beleidsvelden	Ontwikkeling reconstructiegebieden en overige plattelandontwikkeling zoals duurzame landbouw, Europese richtlijnen luchtkwaliteit.
Bijdrage aan realisatie programmadoelen	Dit project levert, indien sprake is van toepasbare maatregelen, een bijdrage aan het terugdringen van de luchtverontreiniging. Dit heeft naar mag worden aangenomen op den duur ook een afname tot gevolg van de blootstelling van mensen in het algemeen door verlaging van de achtergrondconcentraties.
Communicatie	Van belang is een goede afstemming met de landbouwsector. Binnen dit project moet duidelijk worden aangegeven welke onduidelijkheden nog bestaan en hoe hiermee wordt omgegaan. Voor de doelgroep moet duidelijk zijn wat zij wel of niet mogen verwachten van de gemeenten, provincie en het Rijk. Het is belangrijk om concrete voorbeelden aan te halen en succesvolle maatregelen in beeld te brengen. Van belang is ook aan te geven welke voordelen er zijn voor de gezondheid van de mensen binnen de branche zelf. Het verdient aanbeveling een communicatie-deskundige uit een van de partijen te laten participeren.
Aandacht voor verschuiving milieuproblemen	Naast win-win situaties kan in bepaalde gevallen er ook strijd zijn tussen belangen. Maatregelen kunnen in een enkel geval een ander milieuprobleem veroorzaken. Hierop moet voldoende kritisch worden toegezien door de provincie en gemeenten.
Internationale dimensie	
Voorbeeldfunctie van de partijen in het platform	

III Voortgang en evaluatie

Datum	Stand van zaken
• 31 januari 2008 • 28 februari 2008	• startbijeenkomst werkgroep • bijeenkomst werkgroep, bespreking landelijke en provinciale aanpak

Platform Luchtkwaliteit Limburg

Bijlagen

Bijlage 1**Generieke maatregelen die het Rijk inzet ten behoeve van de verbetering van luchtkwaliteit**

Nr.	Maatregel	Implementatie-datum	Omschrijving
Verkeer			
1	Roetfilters voor nieuwe personenauto's	1 juli 2005	BPM korting (€600,-) bij de aankoop van een nieuwe personenauto met roetfilter.
2	Roetfilters voor nieuwe bestelauto's en taxi's	1 april 2006	Subsidie (€400,-) voor nieuwe bedrijfsmatig gebruikte bestelauto's en taxi's op diesel die af-fabriek van een roetfilter zijn voorzien.
3	Retrofit roetfilters (lichte voertuigen)	1 juli 2006	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roetfilters in personenauto's, lichte bestelauto's en taxi's met een Euro 1 t/m 4 motor.
4	Retrofit roetfilters (vrachtwagens e.a.)	1 oktober 2006	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roetfilters en dNOX katalysatoren in zware bestelauto's, vrachtauto's en touringcars met Euro-2- en Euro-3-motor.
5	Retrofit roetfilters (mobiele werkmachines, binnenvaart en locomotieven)	medio 2007	Subsidie of andere stimuleringsinstrument voor toepassing van roetfilters op binnenvaartschepen, diesellocomotieven en mobiele machines.
9	Stimulering Euro4/5 voor vrachtauto's en bussen	1 jan 2005	Stimulering van de vervroegde introductie van Euro-4 en -5-vrachtauto's en bussen via de Milieu-Investeringsaftrek (bestaande regeling en wordt geëvalueerd). Vanaf 1 oktober 2006 zijn Euro 4 vrachtwagens verplicht. Vanaf die datum worden alleen Euro 5 vrachtwagens gestimuleerd via een subsidieregeling (€2.500,-).
10	Herziening fiscale behandeling van bestelauto's	1 juli 2005	Beperking BPM- en MRB-voordeel grijs kenteken
11	Subsidieregeling voor binnenvaartschepen	1 januari 2007	Subsidieregeling voor de toepassing van deNOx katalysatoren op motoren van bestaande en nieuwe schepen
12	Verlaging zwavelgehalte rode diesel	1 januari 2007	Aanscherping van de normen voor het zwavelgehalte van zgn. rode diesel tot het niveau van het wegverkeer.
13	Invoering kilometerbeprijzing	2012	Het volgende kabinet zal in de komende jaren een beslissing maken over de wijze van uitvoering van deze maatregel.
14	Differentiatie BPM	1 juli 2006	Differentiatie Belasting Personenauto's en Motorrijwielen naar energiezuinigheid. Deze maatregelen heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
15	Aanscherping milieu eisen APK	medio 2007	Toepassing typespecifieke waarden bij roetmeting. Deze wijziging zal haar beslag krijgen in een wijziging van het Voertuigreglement. De aanscherping van de APK-eis heeft een positief effect op emissies van fijn stof en NOx.
16	BPM korting hybride auto's	1 juli 2006	BPM korting van 6000 Euro. Maatregel is met name op CO2 reductie gericht, maar heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
17	Het Nieuwe Rijden	wordt reeds uitgedragen	Positief voor luchtkwaliteit, maar effect is vooralsnog niet te kwantificeren. Maatregel is met name op CO2 reductie gericht, maar heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
Industrie			
18	Raffinaderijen van olie naar gas		Betreft reductiepotentieel bij de raffinaderijen in het Botlekgebied en gedeeltelijk die in het Sloegebied. Afspraken zijn inmiddels gemaakt en worden in de loop van 2007 in vergunningen vastgelegd.

Nr.	Maatregel	Implementatie-datum	Omschrijving
19	NO _x -emissiehandel	juni 2005	Handel in emissierechten, er van uitgaande dat in 2010 een gemiddelde prestatienorm van 40 g/GJ wordt bereikt.
20	Actieplan fijn stof industrie		Reductieplan fijnstof in de industrie. Onderzoek naar de bijdrage van de industrie aan de emissies van fijn stof en NO ₂ -emissies. Deze studie moet medio 2007 zijn afgerond. Op grond van dit onderzoek wordt een beter inzicht verkregen in welke mate de industrie bijdraagt aan de overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm fijn stof en NO ₂ . Op basis van deze resultaten zal het reductieplan "Luchtkwaliteit en Industrie" in 2007 vastgesteld worden.
Landbouw			
21	Amvb huisvesting	december 2005	Beperking ammoniakemissies (van belang i.v.m. vorming secundair aerosol) via huisvestingsmaatregelen van de dieren in de intensieve veehouderij
22	Invoering gecombineerde 'luchtwassystemen' intensieve veeteelt		Financiering beschikbaar (€10 mln) voor innovatie en vergroten toepassingsmogelijkheden luchtwastechnieken in de intensieve veeteelt. Voor een subsidieregeling is qua financiering €15 mln toegezegd.

Prinsjesdagpakket

In totaal heeft het rijk tot 2015 voor deze maatregelen uit het 'prinsjesdagpakket' 900 miljoen euro gereserveerd. Van dit bedrag gaat 500 miljoen euro naar de uitvoering van de programma's:

- Nota verkeersemisies;
- Nota mobiliteit;
- Investeringsbudget stedelijke vernieuwing.

Nog eens 400 miljoen uit het Fonds economische structuurversterking is gereserveerd voor infrastructurele projecten, waarvan 100 miljoen euro bestemd is voor lokale maatregelen.

Bijlage 2

Generieke maatregelen die de regio in wil gaan zetten ten behoeve van de verbetering van de luchtkwaliteit

In de provincie Limburg worden de volgende generieke regionale maatregelen uitgevoerd:

- **OV-concessie:**
In 2006 is door de Provincie Limburg een OV-concessie verleend. Deze concessie is per 10 december 2006 ingegaan en heeft een looptijd van 10 jaar. Het totale bedrag dat hiermee gemoeid is omvat € 1,2 miljard. De OV-concessie voorziet in extra hoge emissie-eisen aan het materieel (EEV-norm op basis van dieseltractie; t.z.t. biodiesel) en maatregelen m.b.t. vervoersmanagement (incl. scholing rijgedrag personeel).
- **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg (PVVP):**
In het nieuwe PVVP zijn o.a. maatregelen opgenomen voor verkeers- en mobiliteitsmanagement, bevordering multimodaal goederenvervoer, bevordering fietsgebruik en verbetering openbaar vervoer. Deze maatregelen hebben ook een positief effect op de luchtkwaliteit.
- **Schonere wagenparken en/of brandstoffen:**
Door het aanschaffen van schonere voertuigen (denk aan de wagenparken van gemeenten en Provincie) en door het stimuleren van schonere brandstoffen (tankstations voor aardgas en biobrandstoffen) wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van de uitstoot.

Bijlage 3

Generieke maatregelen die op lokaal niveau ingezet kunnen worden ten behoeve van de verbetering van luchtkwaliteit

- Opnemen van luchtvoorschriften in de vergunningen van inrichtingen op basis van de Wet milieubeheer (door Provincie en gemeenten);
- Het handhaven van voorschriften uit vergunningen (door Provincie en gemeenten);
- Toetsen van ruimtelijke en infrastructurele plannen op de gevolgen van de luchtkwaliteit;
- Instellen van milieuzones;
- Differentiëren van parkeertarieven;
- Schonere wagenparken en/of brandstoffen: Door het aanschaffen van schonere voertuigen (denk aan de wagenparken van gemeenten en Provincie) en door het stimuleren van schonere brandstoffen (tankstations voor aardgas en biobrandstoffen) wordt een bijdrage geleverd aan het verminderen van de uitstoot.
- Maatregelen met betrekking tot de veehouderij;
- Oplossen knelpunten als gevolg van gemeentelijke wegen;
- Initiatief nemen tot het oplossen van knelpunten langs provinciale en rijkswegen;
- Verlagen maximum snelheid wegen.

Bijlage 4

Gezamenlijke projecten Provinciaal Platform Luchtkwaliteit

In overleg met de betrokken partijen zijn projecten geselecteerd die zij de komende jaren gezamenlijk uitvoeren. De lijst met projecten is dynamisch. Er wordt ingespeeld op omstandigheden die veranderen en nieuwe ontwikkelingen. Bij de selectie zijn de volgende uitgangspunten toegepast:

- De gezamenlijke aanpak heeft aantoonbaar een toegevoegde waarde;
- Het project draagt daadwerkelijk bij aan het terugdringen van de luchtverontreiniging;
- Het project en de resultaten zijn geschikt om over te communiceren, hebben een positieve uitstraling en wekken enthousiasme op;
- Het project houdt rekening met verschillende belangen (economische ontwikkeling, innovatie, gezondheid, milieu, verkeer en vervoer, woningbouw, RO etc.).

De volgende projecten worden in de periode 2008-2011 gezamenlijk in de provincie Limburg uitgevoerd. Een uitgebreide beschrijving van de projecten (doel, aanpak, resultaat, middelen) is opgenomen in deel 3 van dit programma.

Het toepassen en actualiseren van:

- Handreiking 'luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening';
- Handreiking 'locatiebeleid';
- Handreiking 'luchtkwaliteit en vergunningen';
- Handreiking Projectsaldering;
- Programmasaldering: lijst met "IBM-projecten";
- Luchtkwaliteitskaarten Rijks- en provinciale wegen;
- Gemeentelijke Rapportages Luchtkwaliteit;
- Luchtkwaliteit en (intensieve) veehouderij;
- Inzetten groenzones ter verbetering van de luchtkwaliteit;
- Schoner maken stedelijke distributie;
- Stimulering toepassen schone en duurzame transportbrandstoffen

Bijlage 5

Subsidiemogelijkheden in het kader van luchtkwaliteit

Om verslechtering van de luchtkwaliteit tegen te gaan is het mogelijk om gebruik te maken van diverse Europese, nationale en regionale subsidieregelingen. Welke regeling van toepassing is, is afhankelijk van de concrete activiteit.

Omdat er regelmatig nieuwe regeling worden gepubliceerd of regelingen sluiten staat er op de site http://www.senternovem.nl/senternovem/financiele_steun/index.asp een actueel overzicht van subsidies, kredieten of fiscale regelingen. Voor vragen kan contact worden opgenomen met het Informatiepunt SenterNovem 030-2393533.

Er zijn veel regelingen van toepassing. Een kleine greep uit de mogelijkheden staan hieronder:

- **Klimaatbeleid ‘Nieuwe energie voor Morgen’**
Het Rijk heeft in haar Klimaatbeleid “Nieuw energie voor Morgen” nadrukkelijk aandacht voor duurzame mobiliteit. Nederland wil in 2020 een van de efficiëntste vervoerssystemen in Europa hebben, met een grote inzet van duurzame, klimaatneutrale brandstoffen.
Door schone brandstoffen en schone motoren is de bijdrage aan luchtkwaliteitsproblemen sterk beperkt en word de CO2 uitstoot van voertuigen aanzienlijk gereduceerd.
De overheid zal daarbij inzetten op een duurzamer wagenpark en de inkoop van schoner openbaar vervoer.

In het begin van 2008 zal de subsidieregeling Lokaal klimaatbeleid worden gepubliceerd. Veel gemeenten zullen hiervan gebruik maken als zij klimaatbeleid ontwikkelen. Ook activiteiten die gericht zijn op het besparen en/ of verduurzamen van brandstoffen vallen binnen de regeling. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld stimuleren aanschaf zuinige hybride en/ of biobrandstoffen bedrijfswagen, verbeteren en stimuleren gebruik fiets/ Openbaar vervoer. De regeling subsidieert de inzet van personele kosten, onderzoekskosten en voorlichting.
- **Vamil - Fiscaal voordeel op milieu-investeringen**
De Vamil biedt ondernemers die investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen een liquiditeits- en rentevoordeel doordat de investering op een willekeurig moment kan worden afgeschreven.
- **Energie-investeringsaftrek (EIA) - financieel voordeel 2008**
De Energie-investeringsaftrek (EIA) is een fiscale regeling voor ondernemers, die investeren in energiebesparende bedrijfsmiddelen en de toepassing van duurzame energie. Met de EIA heeft u dubbel voordeel: lagere energiekosten én u betaalt minder inkomsten- of vennootschapsbelasting.

- Subsidieregeling Retrofit personenwagens en lichte bestelwagens
De subsidieregeling Retrofit personenauto's en lichte bestelauto's is bedoeld om de aanschaf van roetfilters voor bestaande diesel personenauto's en lichte bestelauto's te ondersteunen. Opdrachtgever: Ministerie van VROM
Doelgroep: Particulieren en bedrijven die eigenaar zijn van een dieselveertuig.
Begindatum indieningstermijn: 01-07-2006
Einddatum indieningstermijn: 31-12-2008

- Subsidieregeling Roetfilters Mobiele Werktuigen (SRMW)
Met het subsidieprogramma "Verkeersmaatregelen Luchtkwaliteit" pakt de overheid samen met gemeenten, het bedrijfsleven, voertuigeigenaren en de autobranche, de luchtverontreiniging aan. Een subsidieregeling voor het laten inbouwen van roetfilters op bestaande mobiele werktuigen is één van de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.
Opdrachtgever: Ministerie van VROM
Doelgroep: Eigenaren/houders van mobiele werktuigen
Begindatum indieningstermijn: 01-01-2008
Einddatum indieningstermijn: 31-12-2008
Contact SenterNovem: Telefoonnummer helpdesk: (038) 45 53 400

Bijlage 6

Samenvatting Deel 2 Gemeenschappelijk kader voor de aanpak van de luchtverontreiniging in de provincie Limburg

Achtergrond van de luchtproblematiek

De problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit in Limburg zijn lang onderschat. We hebben hoe langer hoe meer een reëel beeld gekregen van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, de blootstelling en de gezondheidseffecten hiervan. De belangrijkste vervuilingbronnen zijn het verkeer, de industrie en de landbouw. De uitstoot van deze bronnen leidt tot een verhoogde achtergrondconcentratie van verontreinigingen in heel Limburg en tot acute problemen in grote steden en langs drukke verkeerswegen. Met name fijn stof en stikstofdioxide zorgen op dit moment voor acute en chronische gezondheidsschade. Als gevolg van aangescherpte wet- en regelgeving ontstond in de afgelopen jaren nog een bijkomend probleem. Door overschrijding van de wettelijke normen kwamen tal van ruimtelijke en economische projecten (wegen, woonwijken, bedrijventerreinen) stil te liggen. Maatschappelijke ontwikkelingen dreigen daardoor te stagneren. De problemen vragen om een daadkrachtige aanpak gericht op het uitvoeren van concrete maatregelen, waarbij de meerwaarde van samenwerking optimaal wordt benut. (► hoofdstuk 1)

Positionering van de partijen

Iedere organisatie levert vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid een bijdrage aan de oplossing van de geschetste problematiek. De Europese Unie heeft het voortouw bij het ontwikkelen van Europese wet- en regelgeving. Het rijk vertaalt deze wetten en regels naar nationale wet- en regelgeving en beleid. Het beleid van de Europese unie en het rijk vindt vervolgens zijn doorwerking naar de provincie en de gemeenten. Als iedere organisatie zijn bijdrage levert, dan sluiten de schakels aan en ontstaat een sterke keten. Toch is niet alles wettelijk te regelen. Sommige dingen blijven liggen en kunnen alleen in en door de praktijk worden ingevuld. Het is dan wel nodig dat iemand de aanvullende mogelijkheden ziet en het initiatief neemt om de kansen te pakken. (► hoofdstuk 2)

Doelstellingen

De ontwikkelingen binnen het werkveld luchtkwaliteit gaan snel. Nieuwe wetten en regels volgen elkaar in hoog tempo op. Tegelijkertijd wordt zwaar ingezet op de uitvoering. Gezien de ernst van de problemen is het nodig om snel praktische maatregelen te nemen die daadwerkelijk effect sorteren. Aandachtspunt is de inspanning van regio's en gemeenten die niet acuut zelf een probleem hebben, maar wier bijdrage wel noodzakelijk is voor het oplossen van de problemen elders. Daarnaast is het van belang burgers, bedrijfsleven en belangenorganisaties te betrekken bij hun rol in het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het programma 'Schone lucht – we doen het samen' streeft ernaar een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de luchtverontreiniging in Limburg. Prioriteit heeft het beperken van de blootstelling van mensen. Op korte termijn (2010) moet in ieder geval worden voldaan aan de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer, Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. Zelfs met een maximale inspanning van alle betrokkenen zal dit echter niet in alle gevallen lukken. Normoverschrijdingen blijven nog enige tijd na 2010 optreden in grote steden en langs drukke verkeerswegen. Doel is wel deze normoverschrijding alleen op te laten treden op de locaties waar geen mensen worden blootgesteld hieraan. Daarnaast is het uitgangspunt hierbij is dat geplande ruimtelijke en economische ontwikkeling de

komende jaren moeten doorgaan. De negatieve invloed van deze projecten op de luchtkwaliteit compenseren we door het treffen van extra maatregelen. (► *hoofdstuk 3*)

Uitvoering van maatregelen en projecten

In dit programma zijn de activiteiten beschreven die de organisaties in het Platform Luchtkwaliteit Limburg de komende jaren uitvoeren. Het gaat om activiteiten in de periode 2008-2011. Deze activiteiten zijn opgenomen in dynamische lijsten, waar activiteiten bij kunnen komen en af kunnen vallen. Activiteiten van individuele organisaties zijn in hoofdlijnen opgesomd, gezamenlijke maatregelen en projecten krijgen de meeste aandacht. Bij de gezamenlijke activiteiten maken we onderscheid tussen locatiespecifieke maatregelen, generieke regionale maatregelen en gezamenlijke projecten.

Beleidsmatige aanpak

Een belangrijke paragraaf in dit programma is paragraaf 3.3. Om de luchtkwaliteit te verbeteren beschrijven we hier een beleidsmatige aanpak via twee sporen.

Spoor 1 is het saneringsspoor. Hiermee maken we reeds bestaande overschrijdingen van grenswaarden ongedaan. Bij het saneringsspoor gaat het erom inzicht te krijgen in de aard en omvang van de problemen (inventariseren), het in kaart brengen van mogelijke oplossingen (planning) en het treffen van gerichte maatregelen (uitvoering).

Spoor 2 is het spoor stabiliseren. Dit spoor is erop gericht te voorkomen dat zich als gevolg van nieuwe projecten en activiteiten in de toekomst weer nieuwe overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen gaan voordoen. Dit tweede spoor is toekomstgericht en instrumenteel. Door middel van handreikingen, die we in dit programma beschrijven, schatten we in wat de uitwerking is van die nieuwe plannen op de luchtkwaliteit. Bij het stabiliseren gebruiken we het instrument: *salderen*. Hierbij wordt een lokale verslechtering van de luchtkwaliteit op de ene plaats gecompenseerd – gesaldeerd – met een verbetering elders.

(► *paragraaf 3.4*)

Samenwerking

Steeds meer organisaties raken actief betrokken bij de aanpak van de luchtverontreiniging. Zij gaan ook steeds meer initiatieven nemen. Er ontstaat daardoor een groeiende behoefte aan coördinatie, afstemming en regie. Dit om te voorkomen dat versnippering van activiteiten optreedt en de samenhang verloren gaat. Het is juist de bedoeling door middel van samenwerking schaalvoordeel te bereiken door inspanningen de bundelen. Op landelijk niveau is daarvoor de Taskforce Luchtkwaliteit opgericht. In de provincie Limburg opereert het Platform Luchtkwaliteit Limburg. Het is een overlegorgaan van de Provincie, gemeenten, de GGD, de Milieufederatie Limburg en Rijkswaterstaat Limburg. Het Platform stemt initiatieven af en coördineert. Daarnaast ondersteunt het Platform de uitvoering van gezamenlijke projecten, die vanuit dit programma worden opgestart. (► *hoofdstuk 4*)

Communicatie

De communicatie in en rond dit programma is cruciaal. De vertegenwoordigers van de organisaties die zijn aangesloten bij het Platform Luchtkwaliteit Limburg hebben daarbij een belangrijke rol. Zij zijn de verbindende schakel tussen het Platform en de aangesloten organisaties. Ook bij de uitvoering van gezamenlijke activiteiten speelt communicatie een voorname rol. Het is van belang aan te sluiten bij de behoeften van de verschillende

organisaties, draagvlak te creëren voor projecten en de resultaten professioneel te verspreiden. Voordeel van de Platformstructuur is dat de betrokkenen elkaar ontmoeten, informatie kunnen uitwisselen en van elkaar kunnen leren. Om de communicatieactiviteiten te structureren en te uniformeren stelt het Platform een kort en krachtig communicatieplan op. (► *hoofdstuk 5*)

Organisatie

In dit programma is uitgebreid de organisatie van het Platform Luchtkwaliteit Limburg beschreven. Daarbij worden ook de verschillende rollen, taken en verantwoordelijkheden beschreven van: het Platform, de stuurgroep, de formele opdrachtgever, de projectleider, de klankbordgroep en de deelnemers aan het Platform. Het Platform Luchtkwaliteit Limburg coördineert en ondersteunt onder andere de uitvoering van de gezamenlijke projecten die in dit programma zijn opgenomen. Het Platform bespreekt de plannen en projecten en (tussen)resultaten. Ook knelpunten in de voortgang komen aan de orde. Werkgroepen die onder leiding staan van een vertegenwoordiger uit het Platform voeren de projecten uit. (► *hoofdstuk 6*)

Middelen

De provincie Limburg ontvangt in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit een financiële bijdrage voor het opstellen en uitvoeren van een Gebiedsgericht Programma Luchtkwaliteit i.c. het Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Deze bijdrage bestaat uit een aantal tranches. (► *hoofdstuk 7*)

Periodieke evaluatie

Op verschillende manieren en momenten monitoren en evalueren we de voortgang van de aanpak van de luchtverontreiniging zoals beschreven in dit programma. Monitoring en evaluatie vormen een vast onderdeel van alle gezamenlijke maatregelen en projecten die we in het kader van dit programma uitvoeren. Naast een evaluatie van het proces gaat het hierbij nadrukkelijk ook om het behaalde milieurendement. (► *hoofdstuk 8*)