

Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Regionaal Programma Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het:

Kabinetsstandpunt

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

2009-2014

Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg

15 april 2008

Inhoud

1.	INLEIDING	5
2.	GEBIEDSAFBAKENING EN INVENTARISATIE KNELPUNTEN	9
3.	IN BETEKENENDE MATE PROJECTEN	14
4.	GENERIEKE LUCHTKWALITEITSMAATREGELEN	17
5.	SANERINGSOPGAVE VERKEER	21
6.	INTENSIEVE VEEHOUDERIJ	27
7.	FINANCIERING	32
8.	AFSPRAKEN	34
	BIJLAGE 1 IBM-PROJECTEN RIJKSWATERSTAAT	37
	BIJLAGE 2 IBM-PROJECTEN PROVINCIE EN GEMEENTEN	42
	BIJLAGE 3 GENERIEKE (RIJKS)MAATREGELEN	45
	BIJLAGE 4 LOKALE MAATREGELEN RIJKSWATERSTAAT	49

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Sinds de jaren negentig van de vorige eeuw gelden in de hele Europese Unie maximale waarden voor de concentraties van verschillende luchtverontreinigende stoffen. Aan de meeste van deze grenswaarden wordt overal in Nederland voldaan. In de afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland door een groot aantal Europese en nationale maatregelen sterk verbeterd. Echter, aan de grenswaarden voor fijn stof (PM10) wordt in Nederland nog niet overal voldaan. Ook de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO₂), die met ingang van 2010 zal gelden, zal zeer waarschijnlijk niet overal in Nederland worden gehaald. Als gevolg hiervan treedt gezondheidsschade op en zijn procedures voor diverse ruimtelijke projecten (infrastructuur, woningbouw, bedrijfsterreinen) gestrand bij de rechter of hebben besluiten niet tot stand kunnen komen. Dat laatste is mede het gevolg van de wijze waarop in Nederland individuele besluiten direct aan grenswaarden werden getoetst. Daarom is de wetgeving aangepast. De nieuwe wetgeving gaat uit van een programma van maatregelen dat ertoe moet leiden dat tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan, rekening houdend met noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is de kern van de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit'¹, welke op 15 november 2007 van kracht is geworden. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet – of niet op tijd - worden gehaald, de zogenoemde overschrijdingsgebieden, gaan de Rijksoverheid, provinciale en gemeentelijke overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren en alsnog aan de grenswaarden voldoen. Daarnaast vraagt Nederland bij de EU om uitstel voor het voldoen aan de normen (derogatie) voor fijn stof (PM10) en stikstofoxide (NO₂). Het NSL is een bundeling van alle programma's en alle maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en dient ter onderbouwing bij het derogatieverzoek. Het voorliggende Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (LSL) is het Limburgse aandeel in het NSL.

1.2. Doelstelling van de programma's

De twee hoofddoelen van het NSL kunnen als volgt worden samengevat:

- Het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen in overschrijdingsgebieden, waar nu de grenswaarden worden overschreden. Het terugdringen van de luchtverontreiniging is noodzakelijk, om daarmee gezondheidsrisico's tegen te gaan, respectievelijk te verminderen. Dit betekent dat in de NSL-gebieden de normen voor luchtkwaliteit voor het verstrijken van de derogatietermijnen moeten worden gehaald.
- Het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, rekening houdend met de effecten van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Het Rijk coördineert de totstandkoming en uitvoering van het nationale programma en maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten. De overheden kunnen op de resultaten worden afgerekend.

De partijen die samenwerken binnen het Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit willen minimaal voldoen aan de wettelijke eisen en daar waar mogelijk nog een stap verder gaan. Immers de bewoners en bedrijven in Limburg verlangen ook op langere termijn een schone lucht en voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Bovendien willen zij anticiperen op toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de strengere luchtkwaliteitsnormen. Daarmee heeft dit LSL een bredere doelstelling dan het NSL. De doelen van het LSL kunnen als volgt worden samengevat:

- Het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat in de nabije toekomst wel voldaan wordt aan de in de Europese Richtlijn gestelde grenswaarden.

¹ Met de 'Wet luchtkwaliteit' wordt gerefereerd aan titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de vernieuwde Wet Milieubeheer.

- Het waarborgen van het treffen van voldoende maatregelen die hiervoor nodig zijn.
- Het daarmee veiligstellen van het kunnen uitvoeren van projecten. Door opname in het programma kunnen ook grotere, voor de economie en volkshuisvesting noodzakelijke projecten toch doorgang vinden, terwijl tegelijkertijd gewerkt wordt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Het daarnaast verder verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio.
- Het bevorderen van afstemming en kennisdeling bij het maken van beleid en bij de uitvoering van maatregelen. Dit heeft positieve effecten, zowel in optimalisatie van het effect als in het beheersen van de kosten.

1.3. Proces

De aanpak van een weerbarstig probleem als luchtverontreiniging vereist een aanpak op Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau. Daarom hebben in 2005 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 Senter/Novem – 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 inventariseert de behoeften aan ondersteuning binnen Limburgse gemeenten. Gemeenschappelijke knelpunten worden door het Platform praktisch opgelost door het ontwikkelen van beleid, instrumenten, interpretaties van wet- en regelgeving en (voorbeeld)projecten. De resultaten van de activiteiten worden gecommuniceerd binnen de eigen organisaties (bestuur en andere werkvelden) en naar andere betrokkenen binnen Limburg. De deelnemers aan het Platform hebben zelf het voortouw bij het uitvoeren van gezamenlijke activiteiten. Alle maatregelen richten zich op de aanpak van de knelpunten, waarbij het steven is om maatregelen te combineren met maatregelen die uit het oogpunt van andere doelstellingen worden genomen (b.v. ter beperking van geluidhinder).

Binnen het Platform is een Werkgroep NSL/LSL geformeerd bestaande uit de zes “planplichtige” gemeenten (Maastricht, Sittard-Geleen, Heerlen, Venlo, Roermond, Weert), Rijkswaterstaat Directie Limburg en Provincie met ondersteuning van een extern bureau. De leden van de Werkgroep hebben de gegevens aangeleverd ten behoeve van de berekeningen, controles daarop uitgevoerd, (tussen)documenten becommentarieerd en bestuurlijke contacten onderhouden.

Tevens is – specifiek voor de problematiek rond de veehouderijen – een Werkgroep fijn stof en veehouderijen geformeerd met de betreffende gemeenten om de aanpak van deze problematiek gezamenlijk af te stemmen.

1.4. Status van dit LSL

Dit programma is een integraal onderdeel van het NSL. Voor invulling van het rijksaandeel van het NSL en verdere toelichting op de (inter)nationale kaders en context, wordt verwezen naar het Kabinetsstandpunt NSL dat door het Ministerie van VROM wordt opgesteld. Het regionale programma is het resultaat van onderzoek, berekeningen en overleg tot en met februari 2008. Op 24 april 2007 hebben GS een eerste concept-programma vastgesteld en aan de Minister aangeboden. In de maanden januari en februari 2008 is een update gemaakt op basis van de nieuwe criteria voor IBM-projecten (projecten die In Betekenende Mate bijdragen aan de luchtverontreiniging), berekeningen op basis van de Saneringstool, en voortschrijdend inzicht in maatregelen en rekentechnieken. Voorliggend rapport is het eindproduct van dit traject voor de betrokken partijen.

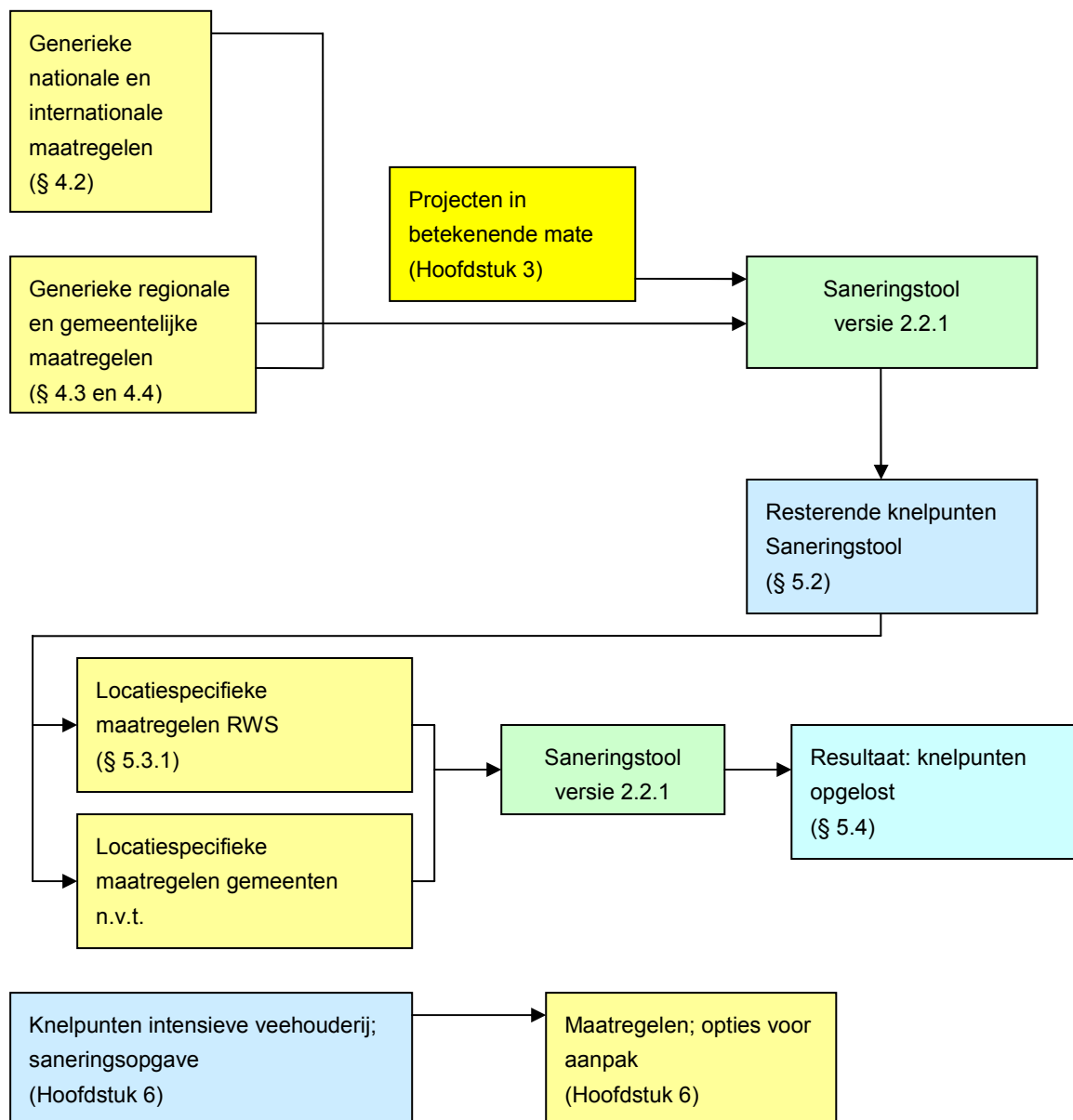
Bij de totstandkoming van dit LSL zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De Saneringstool versie 2.2.1 is op verzoek van VROM als uitgangspunt gebruikt.
- Bij het inventariseren van de IBM-projecten in Limburg is aansluiting gezocht bij de getalsmatige uitwerking van de 3% norm uit de *“Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)”*.
- De effecten van de IBM-projecten zijn opgenomen in de verkeersprognoses die de deelnemende partijen van het LSL aangeleverd hebben voor de Saneringstool, dan wel op een andere wijze verdisconteert in de Saneringstool.
- De saneringsopgave is in het LSL gedefinieerd als overschrijdingslocaties volgend uit Saneringstool versie 2.2.1.
- De effecten van de primaire regionale en gemeentelijke maatregelen zijn op grote lijnen (en conservatief) ingeschat om ze te kunnen betrekken bij het bepalen van de saneringsopgave.

1.5. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de gebiedsafbakening waarop dit programma betrekking heeft, de overschrijdingssituaties zoals die op grond van gemeentelijke rapportages zijn geïnventariseerd, de nieuwe landelijke rekenmethodiek – Saneringstool – en de verschillen tussen beide types inventarisaties. In Hoofdstuk 3 is een overzicht opgenomen van de “in betekenende mate” projecten die zijn opgenomen in het LSL. Hoofdstuk 4 vermeldt de afgesproken maatregelen op Europees, nationaal en regionaal niveau; daar horen ook de reeds zeker gestelde maatregelen van de gemeenten bij. Hoofdstuk 5 beschrijft de saneringsopgave als gevolg van het verkeer en de maatregelen die nodig zijn om de knelpunten op te lossen. In Hoofdstuk 6 is de saneringsopgave als gevolg van de intensieve veehouderij opgenomen en wordt een mogelijke aanpak geschetst om deze problematiek op te lossen. In Hoofdstuk 7 wordt in samenvattende zin aandacht besteed aan de uitvoerbaarheid van de maatregelen in relatie tot de kosten en financieringsmogelijkheden. Hoofdstuk 8 tenslotte bevat de voorwaarden voor deelname in relatie tot bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid.

Om de relatie tussen de saneringsopgave, maatregelen en berekeningen te verduidelijken is figuur 1.1 opgenomen. Hierin wordt tevens verwezen naar de paragrafen waarin de onderwerpen worden toegelicht.



Figuur 1.1

2. GEBIEDSAFBAKENING EN INVENTARISATIE KNELPUNTEN

2.1. Programmagebied LSL

In het NSL wordt opgenomen welke programmagebieden (regio's) deelnemen. De programmagebieden geven aan op welk niveau sturing aan het opstellen en uitvoeren van het programma plaatsvindt. Binnen een programmagebied vindt saldering van nieuwe IBM-projecten en generieke nationale en regionale maatregelen plaats. Tussen programmagebieden is saldering niet mogelijk. Op basis van de Raad van State voorlichting stelt VROM dat het (salderings)effect van maatregelen alleen wordt bepaald in dat deel van het programmagebied waar in 2006 sprake was van een overschrijding van een of meer grenswaarden, en dat er een min of meer uniforme bevolkingsdichtheid in een programmagebied zou moeten zijn. Definitieve vaststelling van de programmagebieden gebeurt in een ministeriële regeling en deze afbakening geldt voor de volledige duur van het programma.

Uitgaande van deze insteek en gelet op de regionale luchtkwaliteitsproblematiek, de ruimtelijke verdeling van (toekomstige) IBM-projecten en de karakteristieken en samenhang binnen de regio, is geconcludeerd dat het totale grondgebied van Limburg als programmagebied wordt voorgedragen. Daarvoor worden de volgende argumenten gehanteerd:

- De grote steden (Maastricht, Heerlen, Sittard-Geleen, Roermond, Venlo, Weert) met elk hun eigen luchtkwaliteitsproblemen, liggen verspreid over Limburg.
- De huidige rijksinfrastructuur (van noord naar zuid: A2, A73; van oost naar west A67, A76) en provinciale wegen doorkruisen het Limburgse grondgebied. Langs dit regionaal verbindend wegennet komen luchtkwaliteitsproblemen voor.
- De intensieve veehouderij en mogelijk ook de grootschalige glastuinbouw als bronnen van luchtkwaliteitsproblemen zijn geconcentreerd in Noord- en Midden-Limburg (reconstructiegebied).
- De IBM-projecten liggen verspreid over de grote steden en de diverse regio's in Limburg.

2.2. Inventarisatie overschrijdingssituaties in Limburg

De Europese en nationale wetgeving is voornamelijk gericht op het bereiken van de kwaliteitseisen: de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof die op vastgestelde tijdstippen niet meer overschreden mogen worden. Hiertoe is het uiteraard in eerste instantie van belang om eventuele overschrijdingen van die grenswaarden – de knelpunten – op te sporen. Luchtverontreiniging rond bronnen als wegen en industrieën kan goed in beeld worden gebracht met modelberekeningen. Belangrijke invoergegevens voor de luchtkwaliteit rond wegen zijn de verkeersintensiteit – die o.a. door de Provincie en Rijkswaterstaat Directie Limburg wordt bijgehouden op de *Mobiliteitsmonitor* – en kengetallen voor de uitstoot per voertuig. De verspreiding van de uitstoot – en dus de concentratie op leefniveau – wordt sterk bepaald door de meteorologische omstandigheden; omdat deze van jaar tot jaar verschillen kunnen de berekeningen van jaar tot jaar sterk variëren.

De berekende bijdrage rond de bron moet worden opgeteld bij de zogenaamde “achtergrondconcentraties” (ook wel GCN-waarden genoemd: Grootschalige Concentratiegegevens Nederland). Er ligt als het ware een “deken” van luchtverontreiniging over Nederland waar dan de bijdrage van de lokale bronnen nog eens bovenop komt. Deze waarden worden jaarlijks berekend door het Milieu- en Natuurplanbureau. Deze waarden zijn geijkt op basis van metingen door een aantal meetstations die verspreid over Nederland aanwezig zijn; in Limburg zijn dat Vredepeel en Parkstad (Heerlen). Ook deze waarden verschillen van jaar tot jaar.

In 2007 heeft de Provincie de luchtkwaliteit rond de Rijks- en provinciale wegen laten berekenen; de resultaten zijn in de vorm van provinciale luchtkwaliteitskaarten voor ieder toegankelijk op de provinciale website. De berekening is gebaseerd op het basisjaar 2005 met een prognose voor 2010.

De kaarten zijn een actualisatie ten opzichte van het eerder berekende basisjaar 2003 en laten een forse afname zien van het aantal overschrijdingen van grenswaarden; dit is het gevolg van bijgestelde landelijke GCN-waarden en het verschil in meteorologie tussen 2003 en 2005.

De provinciale luchtkwaliteitskaarten bevatten geen gegevens over gemeentelijke wegen; hiertoe voeren de gemeenten eigen berekeningen uit en rapporteren deze aan de Provincie. Het *Rapport luchtkwaliteit Limburg 2005* is de meest recente bundeling van deze gemeentelijke rapportages. Over 2005 hebben gerapporteerd de gemeenten Maastricht, Venlo, Roermond, Heerlen, Weert, Horst aan de Maas, Helden, Heel, Simpelveld, Arcen en Velden, Meerssen, Beek, Stein, Voerendaal. Inclusief de gemeenten Sittard-Geleen en Kerkrade, die over 2004 (met een update over 2006) hebben gerapporteerd, en de gemeenten Brunssum en Nuth, die al eerder rapporteerden geen relevante knelpunten te constateren, beschikt bijna de helft van de gemeenten over actuele inzichten in de luchtkwaliteit in de gemeente.

Uit de gemeentelijke inventarisaties komt een reproduceerbaar en consistent beeld naar voren dat de overschrijdingssituaties zich met name voordoen in de gemeenten Maastricht, Sittard-Geleen, Heerlen, Venlo, Roermond, en Weert; deze gemeenten hebben dan ook Luchtkwaliteitplannen opgesteld – of deze in voorbereiding – en worden in onderhavig LSL aangeduid als “planplichtige” gemeenten. In de resterende gemeenten kunnen overschrijdingssituaties optreden die een gevolg zijn van de rijkswegen – deze komen in onderhavig programma aan de orde als “hoofdwegennet” – en mogelijk incidentele overschrijdingen die een gevolg zijn van een provinciale- of gemeentelijke weg. Laatstgenoemde situaties zullen in de regel direct herleidbaar zijn tot een individueel wegvak waarop een projectmatige oplossing is toegesneden (een Luchtkwaliteitplan met een samengesteld pakket van maatregelen zal doorgaans niet nodig zijn).

Ten slotte zijn er overschrijdingssituaties rond intensieve (pluimvee)houderijen; deze overschrijdingen zijn pas in 2007 door een onderzoek van ECN aan het licht gekomen. Deze overschrijdingen vereisen een specifieke aanpak (zie Hoofdstuk 6).

2.3. Saneringstool: nieuw rekeninstrument

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden de regionale programma's – waaronder onderhavig programma – geaggregeerd op landelijk niveau en vervolgens wordt het NSL ter onderbouwing van het derogatieverzoek aangeboden bij de Europese Commissie. Daarbij is het noodzakelijk de overschrijdingssituaties op een landelijk uniforme manier te berekenen. Hiertoe is een instrument ontwikkeld, de Saneringstool: een computerprogramma dat zeer gedetailleerd (voor elke straat) berekent hoe groot de concentraties verontreinigingen zijn. Dat gebeurt aan de hand van voorspellingen van onder meer het gemiddeld aantal auto's en vrachtwagens dat door de betreffende straat rijdt en de gehanteerde snelheid. De luchtkwaliteitberekeningen nemen enerzijds de (positieve) effecten mee van voorgenomen beleidsmaatregelen en anderzijds wordt ook rekening gehouden met de (negatieve) effecten van nieuwe projecten.

De Saneringstool is ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van VROM. Dit instrument maakt twee soorten computerberekeningen: een berekening van de saneringsopgave voor het basisjaar 2006 en berekeningen die aangeven hoe de situatie uitpakt in 2010 of 2015 na uitvoering van rijksmaatregelen zoals subsidiering van roetfilters en dergelijk. De uitkomst van de berekeningen van de Saneringstool is de resterende saneringsopgave waarvoor in de eerste plaats gemeenten (en ook RWS als het gaat om de rijkswegen) aan de lat staan. Deze opgave wordt uitgedrukt in het aantal zogenaamde 'knelpuntkilometers'. Dat is het aantal kilometers rijbaan waar de concentraties PM10 en NO2 de normen overschrijden. In januari 2008 is de nieuwste versie van de Saneringstool beschikbaar gekomen; het Milieu- en Natuurplanbureau heeft een positief oordeel over de Saneringstool gegeven.

2.4. Verschillen met eerdere berekeningen over 2006

De berekeningen die met de Saneringstool zijn uitgevoerd, laten zien dat het landelijke beeld aanmerkelijk gunstiger is dan tot nu toe werd gedacht. De laatste gemeentelijke luchtrapportages gaven namelijk een veel groter aantal overschrijdingen aan voor de gemeenten dan nu blijkt uit de cijfers van de Saneringstool.

Tabel 2.1 Het verschil in uitkomsten tussen de oude en de nieuwe berekening (Nederland)

		oude berekening	nieuwe berekening
Aantal knelpunktkilometers 2006 op het onderliggende wegennet	PM ₁₀	± 800 km	581
	NO ₂	± 980 km	468
Aantal knelpunktkilometers 2010	PM ₁₀	Nvt	22
Aantal knelpunktkilometers 2015	NO ₂	Nvt	24

De vraag rijst hoe deze verschillen tussen berekeningen voor hetzelfde basisjaar zijn te verklaren; hiervoor zijn twee belangrijke redenen:

1. Nieuwe Europese richtlijnen. De EU heeft in december 2007 een akkoord bereikt over nieuwe richtlijnen die in mei 2008 worden vastgesteld. Deze richtlijnen krijgen op korte termijn een vertaling in de Nederlandse wet- en regelgeving. Een van die nieuwe richtlijnen gaat over de wijze waarop lidstaten hun metingen en berekeningen over de hoogte van de luchtverontreiniging van NO₂ moeten uitvoeren. Die richtlijn stelt dat men de NO₂-vervuiling moet meten en berekenen op een afstand van tien meter afstand van de weg (gemeten vanaf de rand van de weg). De oude richtlijn hanteerde voor NO₂ een afstand van vijf meter. Het ligt voor de hand dat dit een gunstig effect laat zien: de uitstoot van stoffen door auto's verdunt snel. Op tien meter afstand zijn de concentraties daardoor veel lager dan op vijf meter afstand.

Ook bij de eerdere versies van de Saneringstool werd al van de nieuwe EU-richtlijn uitgegaan, maar gemeenten hanteerden voor hun eigen berekeningen tot nu toe terecht de huidige richtlijn (een afstand van vijf meter vanaf de rand van de weg). Hierdoor kwamen gemeenten uit op een veel groter aantal overschrijdingen dan nu blijkt met de laatste versie van de tool. Overigens betekent deze nieuwe richtlijn niet dat de volksgezondheid minder gewaarborgd is: als er bebouwing is die dichter dan tien meter van de weg staat, dan is deze afstand (van gevel tot weg) maatgevend.

2. Het rekenmodel is bijgesteld. De Saneringstool gebruikt een rekenmodel: CAR. Dit model berekent de 'verspreiding' van verontreinigende stoffen in straten en nabij wegen. Op basis van nieuwe meetgegevens is echter vastgesteld dat de resultaten van de CAR-berekeningen te pessimistisch waren: de concentraties die in de praktijk door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) zijn gemeten, zijn lager dan met CAR werd berekend. Dit rekenmodel is daarom verbeterd en gaat er nu vanuit dat de stoffen zich sneller verdunnen, zoals de metingen hebben aangetoond.

2.5. Verschillen met eerdere berekeningen over 2010 en 2015

Uiteraard hebben ook de berekeningen voor 2010 en 2015 plaatsgevonden aan de hand van de nieuwe EU-richtlijnen en het bijgestelde rekenmodel. Maar het zijn vooral andere factoren die leiden tot de prognose dat het aantal knelpuntkilometers op termijn lager uitpakt. We noemen de twee belangrijkste:

1. De autonome ontwikkeling. Al voor 2005 zijn er allerlei maatregelen genomen om de uitstoot van schadelijke stoffen in het verkeer tegen te gaan. Denk aan de verplichting om schonere auto's op de markt te brengen (de Euro 2- en 3-normen). Naarmate de tijd voortschrijdt, hebben deze maatregelen meer effect: oude auto's zullen steeds meer vervangen worden door nieuwere, schonere modellen.

2. Nationaal en internationaal beleid. In de nieuwste berekeningen met de Saneringstool zijn de effecten van *voorgenomen* nationaal en internationaal beleid meegenomen. Voorbeelden van maatregelen die voortkomen uit nationaal beleid zijn het invoeren van een systeem voor kilometerbeprijzing en de roetfilterregeling voor dieselauto's. Internationaal is vooral de NEC-richtlijn van belang. NEC staat voor *national emission ceilings*. Via deze richtlijn stelt de EU onder meer aan Nederland bovengrenzen (plafonds) aan de emissies van schadelijke stoffen (waaronder NO₂) in 2010. Als Nederland de normen uit de richtlijn niet nakomt, kan de Europese Commissie forse boetes opleggen.

2.6. Conclusie vergelijking Saneringstool met Rapport Luchtkwaliteit Limburg 2005

Ook voor de Limburgse situatie leiden de berekeningen met de Saneringstool voor het jaar 2006 tot minder knelpuntkilometers dan op grond van het Rapport Luchtkwaliteit Limburg 2005 zou worden verwacht (aannemende dat de overschrijdingen zoals gerapporteerd in Limburg over 2005 zich – behoudens het verschil in meteorologie – ook hebben voorgedaan in 2006).

De Provincie en de gemeenten in Limburg hebben zich met een aantal kanttekeningen achter de uitkomsten geschaard. De *Saneringstool* probeert in zich te verenigen enerzijds de wens om de overschrijdingssituaties op een landelijk uniforme manier te berekenen (omdat de financiële middelen daaraan gekoppeld worden), anderzijds betekent dit dat de verkeersmodellen van alle gemeenten in één landelijk model moeten worden opgenomen. Gezien de grote verschillen in, en mate van compleetheid van, gemeentelijke verkeersmodellen is dit een overambitieuze aanpak gebleken. Met name is er bij de Limburgse gemeenten grote onzekerheid over de juistheid van de invoergegevens en zijn verkeersprognoses voor de richtjaren vaak niet of niet-volledig aanwezig. Dit vereist verdere aanvulling en verfijning van de invoergegevens, die gezamenlijk met de gemeenten zal worden uitgevoerd. De huidige uitkomsten moeten dan ook met de nodige omzichtigheid worden gehanteerd.

Het feit dat het beeld gunstiger is dan het eerst leek, neemt niet weg dat maatregelen hard nodig blijven om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het beeld is gunstig dankzij het meegerekende effect van de geplande maatregelen die dan dus wel uitgevoerd moeten worden. Op veel plaatsen schommelt de luchtverontreiniging bovendien rondom de toegestane concentraties; kleine verschuivingen in negatieve zin kunnen een beeld opleveren dat er aanmerkelijk slechter uit ziet dan de huidige berekeningen laten zien. Gemeenten kunnen dus beter het zekere voor het onzekere nemen en bij twijfel beslist doorgaan met het nemen van maatregelen.

Overigens gaan de partijen in Limburg er van uit dat het Ministerie van VROM garandeert dat er voldoende middelen beschikbaar zijn om eventuele tegenvallers op te vangen die een gevolg zijn van een te rooskleurig beeld dat door de Saneringstool wordt gegenereerd.

2.7. Programma Luchtkwaliteit Limburg

Mede gelet op de voorgaande conclusie om beslist door te gaan met het nemen van maatregelen zijn de partijen verenigd in het Platform Luchtkwaliteit Limburg in 2007 gestart met het opstellen van een gezamenlijk Programma Luchtkwaliteit Limburg. Het Programma is integraal onderdeel van het provinciale Programma Bereikbaar en Duurzaam Limburg. In het Programma zijn alle projecten en activiteiten opgenomen die gezamenlijk uitgevoerd zullen worden om de doelstelling te realiseren: in 2010 wordt binnen de provincie Limburg ten minste bij alle woningen – en vergelijkbare plaatsen waar mensen verblijven - voldaan aan de in Europees verband gestelde grenswaarden inzake luchtkwaliteit. Hierbij wordt ingezet op de sporen “saneren” en “stabiliseren/salderen”. De Luchtkwaliteitplannen van de “planplichtige” gemeenten Maastricht, Heerlen, Sittard-Geleen, Roermond, Venlo, en Weert nemen een centrale plaats in binnen het Programma.

Het Programma omvat een instrumenteel gedeelte – Handreikingen hoe toekomstige ontwikkelingen te beoordelen op het aspect luchtkwaliteit -, actieplannen – gericht op het oplossen van specifieke knelpunten -, uitvoeringsprojecten en een communicatieparagraaf. Prioritaire uitvoeringsprojecten zijn die projecten waarbij een gezamenlijke aanpak meerwaarde biedt. Als prioritaire projecten zijn gekozen het bevorderen van het gebruik van schone brandstoffen in de vorm van het realiseren van een netwerk van multifuel/aardgasvulstations, het invoeren van milieuzones in een aantal stadscentra waarbij vervuilend vrachtverkeer niet meer wordt toegelaten, en het toepassen van stedelijk groen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook de elementen die onderdeel uitmaken van het onderhavige LSL worden geborgd in het Programma.

3. IN BETEKENENDE MATE PROJECTEN

3.1. Inleiding

Dit Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (LSL) houdt rekening met de effecten van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen die 'in betekenende mate' (IBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij om concrete projecten die zodanig van omvang zijn dat ze (naar verwachting) op enige locatie een bijdrage leveren aan de concentraties fijn stof en of NO₂ die groter is dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. Bovendien geldt voor de IBM-projecten in dit LSL de voorwaarde dat juridische besluitvorming voorzien is in de periode van 5 jaar na de vaststelling van het NSL (2009).

De negatieve effecten die IBM-projecten hebben op de luchtkwaliteit worden in ruime mate gecompenseerd door de generieke en locatiespecifieke maatregelen uit het LSL en het NSL. Van de IBM-projecten die in het LSL zijn opgenomen is daardoor verzekerd dat uitvoering ervan niet leidt tot overschrijdingen van grenswaarden van fijn stof in 2011 en NO₂ in 2015, de data tot waarop derogatie verkregen kan worden. Voor de IBM-projecten die in dit LSL zijn opgenomen kan daardoor bij de onderbouwing van het aspect luchtkwaliteit in belangrijke mate verwezen worden naar het NSL. De gevolgen voor de luchtkwaliteit hoeven dan niet meer op projectniveau getoetst te worden aan de 'Wet Luchtkwaliteit'.

3.2. Uitgangspunten

Bij het inventariseren van de IBM-projecten in Limburg is aansluiting gezocht bij de getalsmatige uitwerking van de 3% norm uit de "*Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)*". In deze regeling is de 3% norm voor een aantal projecttypen vertaald naar een projectomvang. Projecttypen waarvoor geen projectomvang is opgenomen in de regeling zijn alleen opgenomen in het LSL indien de verwachte bijdrage voor de projecten meer bedraagt dan de 3% norm. Onderstaande tabel 3.1 geeft een overzicht van de drempelwaarden voor de projectomvang die zijn gehanteerd bij het inventariseren van de IBM-projecten in Limburg.

Tabel 3.1 Criteria IBM-projecten LSL (februari 2008)

Categorieën projecten		Drempelwaarde projectomvang voor IBM-lijst
Woningbouw	1 ontsluitingsweg	1.500
	2 ontsluitingswegen	3.000
Kantoren	1 ontsluitingsweg	100.000 [m ² bvo]
	2 ontsluitingswegen	200.000 [m ² bvo]
Combinatie woningbouw en kantoren	1 ontsluitingsweg ¹	0,0008 * aantal woningen + 0,000012 * BVO kantoren in m2 ≤ 1,2
	2 ontsluitingswegen ²	2 keer zoveel woningen en BVO kantoren mits gelijke verdeling verkeer over 2 ontsluitingswegen
Bedrijventerrein	1 ontsluitingsweg	Aannemelijk dat verslechtering groter is dan 3%
	2 ontsluitingswegen	Aannemelijk dat verslechtering groter is dan 3%
Combinaties / overig	-	Aannemelijk dat bijdrage groter is dan 3%
Kassen		> 0,7 ha
Infrastructuur		Aannemelijk dat verslechtering groter is dan 3%

¹ bijvoorbeeld: 1.000 woningen in combinatie met 33.333 m² BVO kantoor

² Bijvoorbeeld: 2.000 woningen in combinatie met 66.666 m² BVO kantoor

Naast het '3%-criterium' geldt de voorwaarde dat juridische besluitvorming over de projecten voorzien is in de periode van 5 jaar ná veronderstelde vaststelling van het NSL. Bij het opstellen van dit programma is voor deze periode, op aangeven van het Ministerie van VROM, de periode tussen 1 maart 2009 en 1 maart 2014 aangehouden.

Opgemerkt moet worden dat nieuwe luchtverontreinigende bedrijven, zoals op- en overslagbedrijven en pluimveebedrijven niet worden aangemerkt als IBM-projecten omdat overschrijdingen ten gevolge van de bedrijfsvoering worden voorkomen via de vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer.

Projecten waarvan het op het moment van het opstellen van dit LSL al duidelijk is dat geen overschrijding van grenswaarden zal optreden als gevolg van die projecten, zijn evenmin opgenomen als IBM-project.

3.3. 'In betekende mate projecten' RSL Limburg (februari 2008)

Een uitgebreid overzicht van de projecten in Limburg die op grond van de hiervoor beschreven uitgangspunten als IBM-project zijn opgenomen in het LSL zijn opgenomen in Bijlage 1 en 2. Onderstaande tabel 3.2 geeft globaal een overzicht van de projecten, verdeeld naar soort en regio.

Voor in tabel 3.2 genoemde projecten geldt dat de effecten die samenhangen met de uitvoering van de projecten in principe verwerkt zijn in de Saneringstool. Met de Saneringstool kan vervolgens worden nagegaan of de uitvoering van de projecten in combinatie met het treffen van generieke, regionale en locatiespecifieke maatregelen niet leidt tot overschrijdingen van grenswaarden van fijn stof in 2010/2011 en NO₂ in 2015. IBM-projecten waarvan de (verkeerskundige) effecten niet zijn verwerkt in de huidige versie van de Saneringstool zijn om die reden niet in dit LSL opgenomen.

Voor IBM-projecten die niet zijn opgenomen in het LSL geldt dat zij, na vaststelling van het NSL, via een melding aan de minister alsnog kunnen worden ondergebracht in het programma. Deze mogelijkheid wordt geboden via de zogenaamde 'flexibiliteitsbepaling' uit de Wet milieubeheer (artikel 5.12, lid 12). Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat alle projecten ("IBM" en "niet IBM") waarover besluitvorming plaatsvindt in de periode van 5 jaar na vaststelling van het NSL gebruik kunnen maken van de veronderstelde derogatie.

Het voorgaande houdt nadrukkelijk niet in dat met het vaststellen van dit programma indirecte besluitvorming plaatsvindt over het ook daadwerkelijk uitvoeren van de in tabel 3.2 opgenomen (mogelijke) ontwikkelingen. De besluitvormingsprocedures in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer – en andere wettelijke kaders – zullen op de gebruikelijke manier moeten worden doorlopen.

Tabel 3.2. 'In betekende mate projecten' LSL (februari 2008)

Projectnaam	Regio	Projecttypen				
		Bedrijventerrein	Woningbouw	Kantoren	Infrastructuur	Overig
Belvédère	Maastricht		✓	✓	✓	✓
Lanakerveld	Maastricht	✓	✓		✓	
Geusselt (fase 2 & 3)	Maastricht		✓	✓		✓
Beatrixhaven	Maastricht	✓				
Holtum-noord3	Sittard-Geleen	✓				
Kampershoek-noord	Weert	✓				
Glastuinbouw Californië	Horst a.d. Maas					✓
Glastuinbouw Siberië	Maasbree					✓
Bedrijventerrein TPN&Park Zaarderheiken	Venlo	✓				✓
Projecten Rijkswaterstaat						
A2 Maastricht	Maastricht				✓	
A2 Maasbracht-Geleen	Sittard-Geleen, Stein en Maasgouw				✓	
A74 Venlo	Venlo				✓	
IJzeren Rijn	Weert, Leudal, Roermond en Roerdalen				✓	

4. GENERIEKE LUCHTKWALITEITSMATREGELEN

4.1. Algemeen

Het LSL houdt, bij de bepaling van de saneringsopgave, rekening met de uitvoering van (geplande) nationale en internationale maatregelenpakketten – zie ook paragraaf 2.3 t/m 2.6 - en vastgesteld generiek regionaal beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast wordt voor een aantal gemeenten ook al rekening gehouden met ‘zekere’ gemeentelijke maatregelen. Maatregelen waarmee reeds rekening gehouden wordt bij het vaststellen van de saneringsopgave worden in dit LSL verder beschouwd als “primaire maatregelen”. In de volgende paragrafen wordt kort toegelicht om welke maatregelen het gaat.

4.2. Nationaal en internationaal maatregelenpakket

Het nationale maatregelenpakket betreft het zogenaamde ‘Prinsjesdagplus pakket’ dat bestaat uit vastgesteld en voorgenomen beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook de kilometerbeprijzing maakt deel uit van dit pakket. In het Kabinetsstandpunt NSL is een overzicht opgenomen van de generieke maatregelen die de Rijksoverheid inzet ter verbetering van de luchtkwaliteit; zie Bijlage 3. Het internationale maatregelenpakket is gebaseerd op de volledige uitvoering van de thematische strategie van de EU in combinatie met het halen van alle NEC plafonds in 2010.² Zowel het de nationale als het internationale maatregelenpakket zijn onderdeel van de Saneringstool.

4.3. Maatregelen Provincie Limburg

De Provincie Limburg heeft eveneens besluiten genomen over de uitvoering van maatregelen op regionaal niveau om de luchtkwaliteit in Limburg te verbeteren. De maatregelen omvatten onder andere schoner openbaar vervoer conform de nieuwe OV-concessie en maatregelen die volgen uit het nieuwe Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). De regionale maatregelen betreffen:

- **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. 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).

- **PVVP-maatregelen:**

In het nieuwe PVVP zijn onder andere maatregelen opgenomen voor verkeers- en mobiliteitsmanagement, bevordering multimodaal goederenvervoer, bevordering fietsgebruik en verbetering openbaar vervoer.

- **Schonere wagenparken en 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.

Bovengenoemde generieke regionale maatregelen zijn een aanvulling op de nationale en internationale maatregelenpakketten die in de Saneringstool zijn ondergebracht. Om bij het bepalen van de saneringsopgave ook rekening te kunnen houden met de positieve effecten die de regionale maatregelen hebben op de luchtkwaliteit zijn deze maatregelen vertaald naar zogenaamde ‘ambitieniveaus’ die in de Saneringstool kunnen worden ingevuld. De ambitieniveaus zijn conservatief gekozen om een te rooskleurig beeld over de luchtkwaliteit te voorkomen. Tabel 4.1 geeft weer welke ambitieniveaus in de Saneringstool zijn aangehouden voor de generieke regionale maatregelen.

² EU richtlijn National Emission Ceilings, 2001

Tabel 4.1 Ambitieniveaus generieke regionale beleidsmaatregelen Limburg

Beleidstype per maatregelcluster		2010	2015	2020	
Terugdringen volume personenautoverkeer		I	II	II	
Terugdringen volume goederenvervoer		I	II	II	
Schone bussen		II	II	II	
Toelichting beleidstypen (bron handleiding Saneringstool 2.2.1):					
regionaal gedifferentieerde aanpak: beleidstype					
maatregel	I	II	III	IV	V
terugdringen personenautoverkeer	1% afname autoverkeer	2% afname autoverkeer	4% afname autoverkeer	-	-
terugdringen goederenverkeer	1% afname vrachtverkeer	2% afname vrachtverkeer	4% afname vrachtverkeer	-	-
schonere bussen	NO _x - en PM ₁₀ -emissies gemeentelijk voertuigenpark 10% lager	NO _x - en PM ₁₀ -emissies gemeentelijk voertuigenpark 25% lager	NO _x - en PM ₁₀ -emissies gemeentelijk voertuigenpark 50% lager	NO _x - en PM ₁₀ -emissies gemeentelijk voertuigenpark 75% lager	NO _x - en PM ₁₀ -emissies gemeentelijk voertuigenpark 100% lager (ofwel volledig Zero Emission)

4.4. Maatregelen gemeenten

De gemeentelijke rapportages – zie paragraaf 2.2 - hebben ertoe geleid dat reeds een aantal Limburgse gemeenten een Luchtkwaliteitsplan hebben opgesteld. In deze programma's is aangegeven hoe de luchtkwaliteit binnen de gemeenten wordt verbeterd ten einde de overschrijdingssituaties op te lossen. Binnen enkele gemeenten met een vastgesteld luchtkwaliteitsplan heeft ook al besluitvorming plaatsgevonden over concrete maatregelen en is uitvoering ervan zeker gesteld. De effecten van (vastgestelde) maatregelen die door de gemeenten zijn verdisconteerd in de aangeleverde verkeerscijfers voor de Saneringstool zijn impliciet onderdeel van de Saneringstool. Met de uitvoering van deze maatregelen wordt dus rekening gehouden bij het bepalen van de saneringsopgave. Hierna wordt in het kort de situatie geschetst ten aanzien van reeds getroffen en voorgenomen maatregelen in de 'planplichtige' gemeenten.

Maastricht

De Raad der Gemeente Maastricht heeft op 19 september 2006 het “Luchtkwaliteitplan Maastricht” vastgesteld. Het plan is opgesteld naar aanleiding van de overschrijdingen van grenswaarden van stikstofdioxide zoals gerapporteerd in de rapportage 2004. Het plan bevat een breed scala aan potentiële maatregelen om het aantal overschrijdingen van grenswaarden te verminderen, zoals milieuzonering, ontmoediging van het verkeer in de (binnen)stad, verbetering van het aanbod alternatieve vervoerswijzen, luchtzuiverend groen in de stad, etc. Voor uitvoering van het maatregelenpakket is een bedrag van ca. € 5,8 miljoen benodigd.

Heerlen

Het college van burgemeester en wethouders van Heerlen heeft op 30 oktober 2007 het “Luchtkwaliteitsplan Gemeente Heerlen” vastgesteld. In het plan zijn 28 mogelijke maatregelen opgesomd met een verschillend effect op luchtkwaliteit, waarbij haalbaarheid, effect en kosten zijn ingeschat. In een vervolgstap zal een aantal maatregelen verder worden uitgewerkt om te komen tot een concreet actieplan. Milieuzonering en stimuleren fietsgebruik worden genoemd, alsmede nader onderzoek naar stedelijke distributie, alternatieve brandstoffen en locatiespecifieke maatregelen voor hardnekkige knelpunten, zoals Looierstraat, Geerstraat en Akerstraat-Noord.

Roermond

Het college van burgemeester en wethouders van Roermond heeft op 1 augustus 2006 het “Actieplan luchtkwaliteit” (tevens rapportage 2005) vastgesteld. Het plan is opgesteld naar aanleiding van de overschrijdingen van grenswaarden van NO₂ zoals gerapporteerd in de rapportage 2004. Van belang in de gemeente Roermond is de grootschalige aanpassing van de weginfrastructuur door de aanleg van de rijksweg A73 en de provinciale wegen N-280 en N-293. Door de aanleg van deze wegen zal de verkeersafwikkeling binnen de gemeente structureel veranderen. Door prognoses voor de jaren 2010 en 2015 te berekenen kan worden aangetoond dat de overschrijdingen van de grenswaarden zich in deze toekomstige jaren niet meer zullen voordoen. De voorgenomen aanpassingen van de weginfrastructuur kunnen dan ook worden beschouwd als de noodzakelijke maatregelen om de knelpunten rond luchtkwaliteit op te lossen. Additioneel heeft de Gemeente Roermond een aantal maatregelen voorgenomen om tot verdere beperking van verkeersemissies te komen.

Sittard-Geleen

Het college van burgemeester en wethouders van Sittard-Geleen heeft op 25 september 2007 het Luchtkwaliteitplan Sittard-Geleen vastgesteld. Dit plan beschrijft de gemeentelijke maatregelen om de normoverschrijdingen van de luchtkwaliteit in Sittard-Geleen aan te pakken. Tevens wordt met de uitvoering van dit plan de algemene luchtkwaliteit in de gemeente verbeterd. In het plan wordt gekozen voor het instellen van milieuzones, het stimuleren van het rijden op aardgas, en voor de singelwegen in de stad wordt onderzocht wat de meest effectieve groeninvulling (detaillering bomen, tunneleffect, wintergroene struiken en heesters) is. Daarmee wordt aangesloten op projecten elders in het land die onderzoek doen naar de relatie tussen groen en luchtkwaliteit. Via publiciteitsacties wil de gemeente de burger informeren over de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, waarbij ook wordt gewezen op de bijdrage die de burger zelf kan leveren door gedragsverandering (stimuleren fietsgebruik, het Nieuwe Rijden). Tot 2010 investeert de gemeente € 879.000 in het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Venlo

Het college van burgemeester en wethouders van Venlo heeft op 25 maart 2008 het Luchtkwaliteitplan Venlo behandeld. Dit plan beschrijft de gemeentelijke maatregelen om de normoverschrijdingen van de luchtkwaliteit zoals die blijken uit de gemeentelijke luchtkwaliteitsrapportages aan te pakken. Tevens wordt met de uitvoering van dit plan de algemene luchtkwaliteit in de gemeente verbeterd. In het plan is gekozen voor groenmaatregelen (optimale dimensionering van bomen, heesters en hagen), het stimuleren van het rijden op aardgas, en dynamisch verkeersmanagement in het binnenstedelijk gebied. In het luchtkwaliteitplan wordt in eerste aanleg gekozen voor oplossing van knelpunten in reeds geplande (infrastructurele) projecten. Overige knelpunten zullen zelfstandig of eventueel in combinatie met acties uit andere beleidsvelden worden aangepakt.

In 2008 zal naar verwachting ook de Gemeente Weert een luchtkwaliteitplan vaststellen. Met de nog vast te stellen maatregelen binnen deze gemeente is geen rekening gehouden bij het vaststellen van de saneringsopgave in het LSL.

4.5. Uitvoeringsverplichting

Voor de hiervoor beschreven nationale, internationale, regionale en gemeentelijke maatregelen³ geldt dat de uitvoering ervan (politiek, financieel en uitvoeringstechnisch) is zeker gesteld. Deze maatregelen maken deel uit van het LSL en met de positieve gevolgen ervan voor de luchtkwaliteit wordt rekening gehouden bij het bepalen van de saneringsopgave. Op de maatregelen rust dan ook een wettelijke uitvoeringsplicht. De verplichting tot het daadwerkelijk uitvoeren van de maatregelen die in de programma's zijn opgenomen, is vastgelegd in het negende lid van artikel 5.12. van de Wet milieubeheer. In Hoofdstuk 8 wordt verder ingegaan op de verantwoordelijkheden van de verschillende bevoegdheden ten aanzien van de uitvoeringsverplichting.

³ Voor zover de effecten van deze maatregelen onderdeel uitmaken van de Saneringstool.

5. SANERINGSOPGAVE VERKEER

5.1. Inleiding

Onder de saneringsopgave worden de knelpunten (fijn stof in 2010 en NO₂ in 2015) verstaan die resteren langs het 'onderliggend wegennet' (OWN) en het 'hoofdwegennet' (HWN) na uitvoering van de primaire maatregelen beschreven in Hoofdstuk 4. Om de saneringsopgave in kaart te brengen en om inzicht te verschaffen in de inspanningen die nodig zijn om de saneringsopgave op te lossen is in opdracht van VROM de Saneringstool ontwikkeld, zie paragrafen 2.3 t/m 2.6. In januari 2008 zijn VROM, IPO en VNG overeengekomen de saneringsopgave voor de RSL's te bepalen met de Saneringstool versie 2.1.1. Voor het gebied Sittard-Geleen zijn eind februari 2008 in overleg met VROM verbeteringen ten opzichte van deze versie doorgevoerd en als uitgangspunt gebruikt.

In de volgende paragrafen worden de resultaten van de Saneringstool voor het programmegebied Limburg kort toegelicht. Verder wordt een beschrijving van de saneringsopgave voor het OWN en het HWN gegeven en wordt aangegeven met welke maatregelen de saneringsopgave kan worden opgelost.

5.2. Resultaten Saneringstool 2.2.1

De onderstaande tabel 5.1 geeft per jaar de knelpunten fijn stof en NO₂ weer die in Limburg resteren na het uitvoeren van de in Hoofdstuk 4 beschreven primaire maatregelen.

Tabel 5.1 Resultaten Saneringstool 2.2.1 – Limburg

Stof (wegennet)	Resterende knelpuntkilometers Limburg*			
	2006	2010	2015	2020
NO ₂ (OWN en HWN)	116,533	6,383	0,558	0,000
Fijn stof (OWN en HWN)	153,254	0,000	0,106	0,000

* Landelijke saneringsopgave rekening houdend met regionale verbeterde versie Saneringstool voor Sittard-Geleen (feb. 2008)

De Saneringstool laat een sterke daling zien van het aantal knelpuntkilometers fijn stof en NO₂ na 2006. Dit is het gevolg van generieke (inter-)nationale maatregelen die ertoe leiden dat het wagenpark in de toekomst schoner wordt waardoor stedelijke concentraties en piekbelastingen sterk afnemen. Lokaal zijn verbeteringen ook het gevolg van vastgestelde en of uitgevoerde maatregelen op gemeentelijk niveau die reeds onderdeel zijn van de Saneringstool (zie ook Hoofdstuk 4).

Gevoeligheidsanalyses van de uitkomsten van de Saneringstool, waarin tevens de uitkomsten van jaarrapportages zijn meegenomen, laten zien dat bij tegenvallende effecten van generieke maatregelen en of onderschatte lokale verkeersbijdragen, de grenswaardenoverschrijdingen van fijn stof (in 2010) en NO₂ (in 2015), zich concentreren in de gemeenten die op grond van de uitkomsten van de gemeentelijke jaarrapportages reeds maatregelen in voorbereiding hebben, dan wel reeds hebben uitgevoerd. Het is dan ook van groot belang dat de betreffende gemeenten doorgaan met de reeds in gang gezette verbetering van de luchtkwaliteit. De inzichten schieten binnen alle redelijkheid te kort om voor deze knelpunten – als gevolg van *mogelijk* tegenvallende resultaten – effectieve en kostenefficiënte maatregelenpakketten vast te stellen en op te nemen in het LSL. In het LSL zijn om die reden alleen voor de saneringsopgave die rechtstreeks volgt uit de Saneringstool maatregelen opgenomen.

5.2.1. Saneringsopgave OWN (onderliggend wegennet)

Onderstaande tabel 5.2 geeft de saneringsopgave voor het OWN op wegvakniveau weer zoals deze volgt uit de Saneringstool 2.2.1.

Tabel 5.2 Saneringsopgave OWN

Wegvak – gemeente	Resterende knelpuntkilometers OWN	
	Fijn stof in 2010	NO ₂ in 2015
Rijksweg Zuid – Sittard-Geleen	--	0,484
Mauritslaan – Sittard-Geleen	--	0,122
Totaal	--	0,606

De knelpuntwegvakken uit tabel 5.2 zijn door de gemeente Sittard-Geleen gecheckt op plausibiliteit. Uit deze controle is gebleken dat wegkenmerken die in de saneringstool (op basis van een geautomatiseerd scanproces) worden aangehouden voor beide knelpuntwegvakken afwijken van de feitelijke wegconfiguratie ter plaatse. De wegkenmerken zijn daarom aangepast conform bepalingen uit de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit' waarna de concentraties zijn herberekend. Deze amenderingen zijn, voorzien van onderbouwing, ook gerapporteerd aan VROM. In de versie van de Saneringstool ten behoeve van het kabinetsstandpunt worden deze fout definitief gerepareerd. Tabel 5.3 geeft de resultaten weer van de berekening na amendering. Na amendering resteert er geen saneringsopgave langs het OWN in Limburg.

Tabel 5.3 Saneringsopgave OWN na amendering

Wegvak – gemeente	Resterende knelpuntkilometers OWN	
	Fijn stof in 2010	NO ₂ in 2015
Rijksweg Zuid – Sittard-Geleen	--	--
Mauritslaan – Sittard-Geleen	--	--
Totaal	--	--

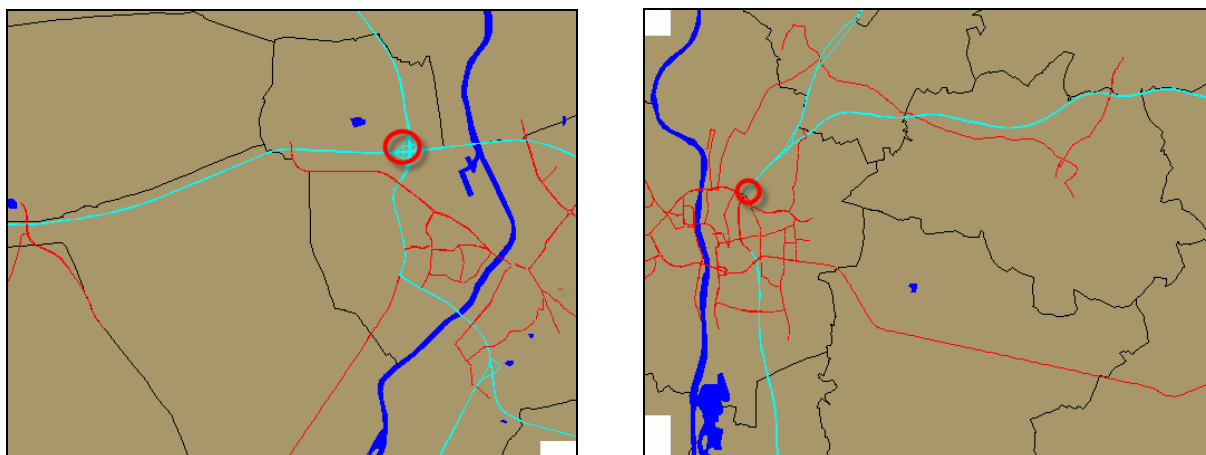
5.2.2. Saneringsopgave HWN (hoofdwegennet)

Onderstaande tabel 5.4 geeft de saneringsopgave voor het HWN op wegvakniveau weer zoals deze volgt uit de Saneringstool 2.2.1.

Tabel 5.4 Saneringsopgave HWN

Wegvak – regio	Resterende knelpuntkilometers HWN	
	Fijn stof na 2010	NO ₂ in 2015
A76/A73 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	--	0,193
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	0,106	0,125
Totaal	0,106	0,318

De situering van het knelpunten langs het HWN wordt globaal weergegeven in de figuur 5.1.



Figuur 5.1 Globale situering knelpunten HWN: links A67/A73 (Venlo) rechts A2 (Maastricht)

5.3. Locatiespecifieke maatregelen

Uit de berekeningen met de Saneringstool volgt dat de primaire maatregelen uit Hoofdstuk 4 niet toereikend zijn om alle knelpunten langs het HWN in Limburg tijdig op te lossen. Hiervoor zijn aanvullende locatiespecifieke maatregelen nodig. In paragraaf 5.3.1 zijn locatiespecifieke maatregelen weergegeven waarmee de knelpunten langs het HWN tijdig kunnen worden opgelost.

5.3.1. Maatregelen HWN

De saneringsopgave voor het hoofdwegenet in Limburg bestaat uit de navolgende twee knelpunten:

- A73/A76, knooppunt Zaarderheiken (gemeente Venlo)
- A2, noorden tunnel (gemeente Maastricht)

Rijkswaterstaat heeft onderzocht met welke (combinatie van) locatiespecifieke maatregelen deze knelpunten kunnen worden opgelost en tegen welke kosten dit kan. De totale kosten die gemoeid gaan met het tijdig oplossen van de knelpunten in Limburg worden door RWS geraamd op € 620.000. In tabel 5.5 en Bijlage 4 is weergegeven hoe de knelpunten kunnen worden aangepakt. De toepasbaarheid van alternatieve maatregelen met een vergelijkbaar positief effect (en passend binnen budget) kan op verzoek van gemeenten en provincie worden onderzocht. In algemene zin geldt dat Rijkswaterstaat namens de minister van V&W bereid is maatregelen te treffen aan het hoofdwegenet, indien die een kosteneffectieve bijdrage leveren aan het oplossen van een knelpunt van een gemeente of provincie. De kosten worden door dat betreffende bestuursorgaan gedragen.

Tabel 5.5 Maatregelen HWN (bron RWS)

Wegvak – Regio	Van hm	Tot hm	Mogelijke maatregel*	Lengte Maatregel [m]	Kosten [10 ⁶ €]
A76 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	68,12	68,18	DVM	54	0,01
A73 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	68,18	68,20	DVM	25	0,01
A73 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	68,20	46,13	DVM	114	0,03
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	255,06	255,04	Scherp 4 meter	19	0,09
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	255,04	255,02	Scherp 4 meter	55	0,25
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	255,02	0,00	Scherp 4 meter	51	0,23
Totaal				318	0,62

* Welke maatregel en in welke vorm een maatregel uiteindelijk getroffen wordt hangt af van voorschrijdende inzichten en te voeren overleggen met betrokken regiopartners.

5.4. Resultaatsverplichting locatiespecifieke maatregelen

De maatregelen uit de paragraaf 5.3.1 zijn nodig om tijdig te kunnen voldoen aan de grenswaarden. De maatregelen maken daarom deel uit van het LSL en kennen diensgevolge een resultaatsverplichting. Dit betekent dat het betreffende bevoegde gezag verplicht is tot het treffen van maatregelen die het knelpunt tijdig oplossen. De omvang van de overschrijding, berekend met de Saneringstool versie 2.2.1, is daarbij bepalend voor het minimale benodigde effect van de maatregel. Voor alle locatiespecifieke maatregelen met een uitvoeringsverplichting in dit LSL geldt verder in algemene zin dat:

- het maatregelenpakket de oplosbaarheid van knelpunt aantoont;
- maatregelen inwisselbaar zijn voor maatregelen met een gelijk resultaat en;
- deze een reservering van toereikende financiële middelen waarborgen.

5.5. Geen knelpunten na derogatie, dus niets meer te doen?

Uit het gegeven dat in Limburg – na de derogatieperiode en na inzet van het landelijke maatregelenpakket – geen overschrijdingen van grenswaarden plaatsvinden op het OWN - zou de conclusie getrokken kunnen worden dat we op regionaal en lokaal niveau “niets meer hoeven te doen”. Dit is echter een dubieuze conclusie om de navolgende redenen.

- Onzekerheden in de rekenmethodieken (*Saneringstool*)

De *Saneringstool* probeert in zich te verenigen enerzijds de wens om de overschrijdingssituaties op een landelijk uniforme manier te berekenen (omdat de financiële middelen daaraan gekoppeld worden), anderzijds betekent dit dat de verkeersmodellen van alle gemeenten in één landelijk model moeten worden opgenomen. Gezien de grote verschillen in, en mate van compleetheid van, gemeentelijke verkeersmodellen is dit een overambitieuze aanpak gebleken. Met name is er bij de Limburgse gemeenten grote onzekerheid over de juistheid van de invoergegevens en zijn verkeersprognoses voor de richtjaren vaak niet of niet-volledig aanwezig. Dit vereist verdere aanvulling en verfijning van de invoergegevens, die gezamenlijk met de gemeenten zal worden uitgevoerd. De huidige uitkomsten moeten dan ook met de nodige omzichtigheid worden gehanteerd.

- Uitvoering reeds voorgenomen luchtkwaliteitplannen

De met de Saneringstool berekende concentraties zijn **ook** het resultaat van voorgenomen of reeds uitgevoerde lokale luchtkwaliteitsmaatregelen. Die maatregelen zijn veelal verdisconteerd binnen de gemeentelijke vervoerprognose die als input hebben gediend voor de berekeningen van de tool. Waar het gaat om voorgenomen maatregelen is het natuurlijk noodzakelijk dat die maatregelen ook worden uitgevoerd! In het regionale maatregelenplan dienen alle luchtkwaliteitsmaatregelen die vanaf 2005 in uitvoering zijn genomen, zichtbaar te worden gemaakt. Voor deze maatregelen geldt een uitvoeringsplicht.

- Onzekerheden in de effecten van het landelijke maatregelenpakket

Voor de oplossing van veel overschrijdingssituaties zou het landelijke maatregelenpakket toereikend zijn. Echter, hier geldt dat sprake is van geprognosticeerde effecten die nog aan de praktijk getoetst moeten worden. Gelet hierop moet men voorbereid zijn op tegenvallende effecten.

- Maatregelen leveren altijd gezondheidswinst

Concentraties vlak boven en vlak onder de grenswaarden verschillen vanuit het oogpunt van de volksgezondheid niet wezenlijk. De grenswaarden zijn juridische waarden en geen gezondheidsgaranties. Wanneer daarom maatregelen worden genomen om de concentraties luchtverontreiniging te verlagen – ook al is dit juridisch gezien misschien niet noodzakelijk – leveren deze maatregelen altijd gezondheidswinst op.

Gelet op de voornoemde argumenten zijn de partijen verenigd in het *Platform Luchtkwaliteit Limburg* van mening dat er geen reden is om – op basis van de uitkomsten van de Saneringstool – nu “met de armen over elkaar te gaan zitten” maar dat het reeds ingezette beleid moet worden voortgezet. Het Programma Luchtkwaliteit Limburg – zie paragraaf 2.7. - vormt dan daartoe het kader. De financiële middelen die aan de Provincie Limburg worden toegewezen vanuit het NSL zullen dan ook binnen het kader van het Programma worden ingezet; daarbij wordt voorrang gegeven aan de uitvoering van de gemeentelijke luchtkwaliteitplannen in de zes “planplichtige” gemeenten. De uitvoering van de gemeentelijke luchtkwaliteitplannen wordt toegespitst op het oplossen van de knelpunten in het basisjaar 2005/2006 zoals dat is opgebouwd in het Rapport Luchtkwaliteit Limburg 2005 en de berekeningen met de Saneringstool voor het basisjaar 2006.

5.6. Overschrijdingen basisjaar 2006 volgens Saneringstool in niet-planplichtige gemeenten

Uit de berekeningen met de Saneringstool blijkt voor het basisjaar 2006 ook een aantal overschrijdingssituaties in gemeenten die niet tot de “planplichtige” gemeenten behoren en die niet eerder zijn geïnterpreteerd, Tabel 5.6. De betreffende gemeenten zijn niet verplicht deze knelpunten op te lossen omdat deze immers ook worden opgelost door het generieke maatregelenpakket. Echter, gelet op de doelstelling in het Programma Luchtkwaliteit Limburg - om in 2010 alle overschrijdingen bij woningen ten minste opgelost te hebben - zal met de betreffende gemeenten een nader onderzoek naar de betreffende knelpunten worden uitgevoerd. Blijkt daaruit dat hier sprake is van relevante blootstelling van bevolkingsgroepen dan zullen mogelijk maatregelen worden genomen om de knelpunten versneld op te lossen. Hiertoe worden ook financiële middelen gereserveerd.

Tabel 5.6 Totaaloverzicht aantal overschrijdingen per gemeente

	1	2	3	4	5 #	6	7 #	8
Gemeente	2006 NO2	2006 PM10	2010 NO2	2015 NO2	2015 NO2 38	2010 PM10	2010 PM10 31,5	Pluimvee bedrijven
Beek	0,5	0,2		-	-	-	-	
Echt-Susteren	0,3	-		-	-	-	-	
Gulpen-Wittem	-	0,4		-	-	-	-	
Heerlen	0,7	0,5		-	-	-	-	
Helden	-	-		-	-	-	-	+
Leudal	0,1	4,2		-	-	-	-	+
Landgraaf	0,4	0,4	0,3	-	-	-	-	
Maasbree	-	0,1		-	-	-	-	
Maastricht	1,8	2,7		-	-	-	-	
Margraten	0,2	0,4		-	-	-	-	
Meerlo-Wanssum	-	-		-	-	-	-	+
Nederweert	-	2,4		-	-	-	-	+
Roermond	1,0	5,1		-	-	-	-	
Sittard-Geleen	8,5	6,1	1,3	0,6	1,7	-	-	
Valkenburg a/d Geul	0,1	0,2		-	-	-	-	
Venlo	0,6	1,0		-	-	-	-	
Venray	-	4,7		-	-	-	-	+
Weert	0,1	5,0		-	-	-	0,1	+
Totaal Limburg	14,2	33,3	1,6	0,6	1,7	-	0,1	330

Bijgaande tabel bevat per gemeente de volgende informatie:

Voor kolom 1 t/m 7 geldt dat het aantal overschrijdingen is uitgedrukt in het aantal kilometers rijbaan op het onderliggend wegennet dat een overschrijding laat zien op de vigerende grenswaarde.

- Kolom 1 + 2: het aantal overschrijdingen voor het jaar 2006 voor NO2 en PM10
- Kolom 3: het aantal (voorziene) overschrijdingen voor het jaar 2010 voor NO2
- Kolom 4: het aantal (voorziene) overschrijdingen voor het jaar 2015 voor NO2
- Kolom 5: het aantal (voorziene) overschrijdingen voor het jaar 2015 voor NO2 indien de grenswaarde zou liggen bij 38 ug/m3
- Kolom 6: het aantal (voorziene) overschrijdingen voor het jaar 2010 voor PM10
- Kolom 7: het aantal (voorziene) overschrijdingen voor het jaar 2010 voor PM10 indien de grenswaarde zou liggen op 31,5 ug/m3 (bewerking van dagnorm)
- Kolom 8: aanwezigheid van 1 of meer intensieve veehouderijbedrijven die een overschrijding kennen voor de grenswaarde fijn stof

Bij deze berekening geldt voor elke kolom dat bij de berekening van het aantal overschrijdingen voor de verschillende jaren rekening is gehouden met het positieve effect van een pakket aan (inter-)nationale beleidsmaatregelen. Dit betekent dat de aanwezigheid van overschrijdingen voor het jaar 2006, voor elke gemeente in beginsel aanleiding vormt om zich expliciet de vraag te stellen of lokale luchtkwaliteitsmaatregelen nuttig en nodig zijn.

6. INTENSIEVE VEEHOUDERIJ

6.1. Inleiding

Naast verkeer is de intensieve veehouderij een belangrijke oorzaak van overschrijdingen van grenswaarden voor PM₁₀. Normoverschrijdingen van fijn stof die afkomstig zijn van intensieve veehouderijen doen zich vooral voor in de provincies met reconstructiegebieden en dan met name bij grote pluimveehouderijen. Scharrelstallen spelen hierin een belangrijke rol: onderzoek toont aan dat de fijn stof emissie per dier in scharrelstallen ongeveer 11 keer groter is dan de emissie per dier in batterijstallen. Vanaf 2012 zijn batterijstallen vanwege dierenwelzijnsen verboden met als gevolg dat de bijdrage van pluimveebedrijven nog verder zal toenemen. Daarom is naast het reconstructieproces vooral het proces van omschakeling naar scharrelstallen maatgevend.

6.2. Omvang saneringsopgave

Door het onderzoeksbureau ECN is in 2007 (Fijn stof uit stallen) in verschillende stappen onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteitsituatie rond bestaande intensieve veehouderijen. In eerste instantie zijn vooral berekeningen uitgevoerd op basis van diergegevens uit het GIAB (Grondgebruikers Inventarisatie voor Algemene Beleidsdoeleinden). In tweede instantie - de zogenaamde verfijningslag - is gerekend met globale gegevens uit Wet milieubeheervergunningenbestanden van provincies. De lokale concentraties van veehouderijbedrijven zijn niet in de Saneringstool opgenomen maar zijn wel afzonderlijk in kaart gebracht.

De verfijningslag op basis van vergunninggegevens heeft, binnen ruime marges, een hoeveelheid bedrijven opgeleverd met een mogelijke grenswaardenoverschrijding. Echter er bestaan nog veel onzekerheden rond onder meer de emissiefactoren. Daarom kan alleen voor een groep van 853 bedrijven met enige zekerheid gesteld worden dat sprake is van een overschrijding in het basisjaar 2006 van de grenswaarde PM₁₀. Bij dit aantal moet worden bedacht dat deze hoeveelheid bedrijven met een grenswaardenoverschrijding daalt door de autonome daling van de achtergrondconcentraties wanneer deze worden doorgerekend tot het jaar 2010/2011 waarop derogatie kan worden verkregen. Deze trend leidt tot een restgroep van (ongeveer) 330 prioritaire bedrijven. Voordat uitspraken kunnen worden gedaan over de resterende 523 bedrijven dient eerst fundamenteel onderzoek te worden afgewacht rond de emissiefactoren, zie Tabel 6.1 en Tabel 6.2.

Tabel 6.1 Aantal bedrijven met een overschrijding van de grenswaarde PM₁₀ in 2010 in Nederland

Overschrijdingen PM ₁₀	
Limburg	32
Noord-Brabant	207
Overijssel	41
Utrecht	7
Gelderland	43
Totaal	330

Tabel 6.2 Aantal bedrijven met een overschrijding van de grenswaarde PM10 in 2010 in Limburg

Overschrijdingen PM ₁₀	
Gemeente	Aantal
Helden	5
Meerlo Wansum	3
Nederweert	11
Venray	11
Weert	1
Leudal	1
Totaal	32

De overschrijdingen komen met name voor bij grote pluimveehouderijen, voor het overige zijn enkele overschrijdingen berekend bij gemengde bedrijven. De betreffende overschrijdingen bevinden zich in het reconstructiegebied Noord- en Midden-Limburg en zijn allen gelegen in verwevinggebieden en landbouwontwikkelingsgebieden. Voor een aantal bedrijven zal dan ook een aanpak in samenhang met andere beleidsthema's logisch zijn.

In overleg met het Rijk is gekozen voor het op kortere termijn aanpakken van de prioritaire groep van bedrijven, waarvan op voorhand (op basis van een behoedzame aanname over de emissiefactoren) aangenomen kan worden dat deze een grenswaardenoverschrijding hebben. De prioritaire bedrijven dienen uiterlijk begin 2011 te voldoen aan de grenswaarden voor fijn stof.

Nieuwvestiging of uitbreidingen van intensieve veehouderijen zijn niet meegenomen in het NSL omdat niet kan worden voorzien waar deze zich bevinden. Voor die bedrijven geldt dat er een luchtkwaliteittoets moet plaatsvinden in het kader van de vergunningverlening en dat daarbij de daartoe vereiste maatregelen worden voorgeschreven. Op die wijze wordt gewaarborgd dat er geen nieuwe overschrijdingen van grenswaarden of vergroting van bestaande overschrijdingen zullen ontstaan.

6.3. Aanpak en maatregelen in landelijk verband

In de eerste plaats zal de aanpak van overschrijdingen worden gericht op de prioritaire bedrijven waarbij parallel het onderzoek naar emissiefactoren en maatregelen verder plaatsvindt.

De aanpak van PM₁₀-emissies in de landbouwsector richt zich op twee sporen:

1. Het oplossen of saneren van bestaande overschrijdingen.
2. Het voorkomen van het ontstaan van nieuwe overschrijdingen.

Voor de saneringsaanpak wordt de zogenaamde 'wortel en stok-benadering' gehanteerd. In eerste instantie wordt ingezet op het instrument 'verleiden' – de wortel (subsidie) en in tweede instantie op het instrument 'dwang' – de stok. Deze aanpak moet worden gezien tegen de achtergrond van het

reconstructieproces dat momenteel in de vijf reconstructieprovincies wordt uitgevoerd. De reconstructie zet in op beëindiging van intensieve veehouderijen in extensiveringsgebieden en verplaatsing naar duurzame locaties in verwevingsgebieden en landbouwontwikkelingsgebieden. Door beide processen te koppelen en door subsidie te verlenen voor maatregelen die de fijn stof emissie verminderen, kunnen zij elkaar versterken. Uitgangspunt bij de aanpak is dat in 2011 alle agrarische bedrijven in Nederland voldoen aan de Europese luchtkwaliteitsnorm.

Het oplossen van de bestaande overschrijdingen richt zich zoals eerder aangegeven op de prioritaire groep bedrijven. Dit proces wordt per provincie georganiseerd. De gemeenten benaderen de individuele bedrijven om te zorgen dat de bedrijven maatregelen treffen.

Specifiek worden de volgende maatregelen getroffen:

Om de veehouderijbedrijven uit de prioritaire groep te stimuleren uiterlijk voor 2011 de benodigde maatregelen te treffen, stelt het Rijk in 2008 een beperkte en tijdelijke subsidieregeling open. Het gaat hierbij om maatregelen om de emissie van fijn stof te verminderen, zoals het toepassen van een (gecombineerde)luchtwasser of olie vernevelen.

- Het Rijk zorgt voor een juridisch instrumentarium waarmee het bevoegd gezag, indien nodig, veehouderijbedrijven kan voorschrijven dat zij moeten voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen. In 2010 komt een lijst beschikbaar met best beschikbare technieken (BBT) om de fijn stof emissies in de veehouderij te verminderen.
- Naast het oplossen van overschrijdingen bij de prioritaire bedrijven wordt ingezet op het voorkomen van nieuwe overschrijdingen door te zorgen dat alle gemeenten alle nieuwe aanvragen voor een vergunning toetsen aan luchtkwaliteit. Hiervoor zorgt het Rijk voor een vastgesteld toetsingskader, een gebruikersvriendelijk verspreidingsmodel en een handreiking vergunningverlening fijn stof in de landbouw.
- Bij de vergunningverlening doen zich twee situaties voor, namelijk van bedrijven die op grond van het beleid voor dierenwelzijn- in het bijzonder het afschaffen van de legbatterij – verplicht zijn om hun stal aan te passen en bedrijven die vrijwillig hun stal aanpassen. De bedrijven die de komende periode nog moeten omschakelen op grond van dierenwelzijn, kunnen gebruik maken van dezelfde “specifieke” financiële instrumenten als de bedrijven waarvan de overschrijdingssituaties opgelost moeten worden. De bedrijven die vrijwillig hun stal aanpassen kunnen uiteraard gebruik blijven maken van de “reguliere” financiële instrumenten.
- Om antwoord te krijgen op een aantal nog openstaande vragen heeft het Rijk opdracht gegeven voor het uitvoeren van een aantal onderzoeksprogramma's, te weten:
 - Programma luchtwassers dat de introductie en ontwikkeling van gecombineerde luchtwassers stimuleert door middel van onderzoek, demonstraties en innovatieregelingen.
 - Het uitvoeren van een meetprogramma waarbij metingen van emissiefactoren bij de belangrijkste stalsystemen worden verricht.
 - Het uitvoeren van het plan van aanpak voor de ontwikkeling van concrete praktijkrijpe maatregelen om de fijn stof emissie vanuit de veehouderij te reduceren.

6.4. Aanpak en maatregelen in Limburg

Overeenkomstig de in landelijk verband uitgezette lijn zal de provincie Limburg zich richten zijn op het oplossen van bestaande knelpunten en het voorkomen van nieuwe knelpunten. Daarbij geldt dat tijdig moet worden voldaan aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. De provincie wil prioriteit geven aan het uitvoeren van maatregelen die bijdragen aan het oplossen van normoverschrijdingen daar waar de meeste mensen worden blootgesteld en die het meest kosteneffectief zijn. Voor een goede keuze in maatregelen en de uitvoering daarvan wordt door Rijk, provincie en gemeenten gewerkt aan een samenhangend beleid waarbij economische en milieu- en natuuroverwegingen mee worden

genomen. Er moet een heldere en integrale aanpak worden gevolgd waarbij vergunningverlening, toetsing, maatregelen en subsidieregelingen goed op elkaar aansluiten. Naast deze op elkaar afgestemde instrumenten vind de provincie Limburg een goede communicatie met de doelgroep van belang.

6.4.1. Voorkomen van nieuwe overschrijdingen

Bij het voorkomen van nieuwe overschrijdingen van grenswaarden is de vergunningverlening van groot belang. Nieuwe vergunningaanvragen in de provincie worden over het algemeen door gemeenten globaal getoetst. Echter op dit moment spelen de grote onzekerheden op het gebied van emissiefactoren en toetsafstanden de gemeenten parten. Ook het ontbreken van een juridisch kader voor het voorschrijven van maatregelen zorgt ervoor dat op dit moment eventuele nieuwe overschrijdingen niet voorkomen kunnen worden. Het Rijk zorgt dat er binnen afzienbare termijn voldoende instrumenten voor gemeenten ontwikkeld worden om nieuwe knelpunten te voorkomen. Vanaf dat moment kan door gemeenten op uniforme wijze een vergunning worden getoetst op de luchtkwaliteit en worden zoveel mogelijk nieuwe overschrijdingen voorkomen. Tot die tijd moet rekening worden gehouden dat enkele vergunningaanvragen tussen 'wal en schip' geraken. Zodra de juiste instrumenten beschikbaar zijn zal de provincie kijken hoe zij gemeenten kan ondersteunen bij het toepassen ervan door vergunningverleners en handhavers. Samen met het Rijk wordt door de provincie gekeken of knelpunten bij de toepassing van de aangereikte instrumenten voorkomen en kunnen worden opgelost.

6.4.2. Strategie aanpakken bestaande overschrijdingen

De strategie van de provincie Limburg is erop gericht om het jaar 2008 samen met het Rijk, de overige reconstructieprovincies, de VNG en de sector, te gebruiken om het aantal daadwerkelijke overschrijdingen van PM10 scherp te krijgen. Parallel aan deze actie worden door VROM de maatwerkmaatregelen, het juridische kader en financiële kaders verder ontwikkeld.

In 2008 wordt de omvang van het aantal overschrijdingen scherp in beeld gebracht. Samen met de betrokken gemeenten wordt aan de hand van vergunninggegevens de lijst met bedrijven geactualiseerd. De huidige lijst met bedrijven is gebaseerd op vergunninggegevens van januari 2006. Op basis van actuele gegevens kan het aantal bedrijven dat nu op de lijst voorkomt nog veranderen.

Daarna worden voorbereidingen getroffen om direct na het vrijkomen van het nieuwe verspreidingsmodel een nieuwe inzoomactie uit te kunnen voeren. Daartoe worden per gemeente alle relevante vergunninggegevens verzameld. Deze gegevens worden verzameld aan de hand van een uniforme lijst zoals deze door ECN en VROM wordt ontwikkeld. De uiteindelijke inzoomactie zal pas dan kunnen plaatsvinden als VROM het verspreidingsmodel oplevert. De Provincie zal de betrokken gemeenten ondersteunen bij het uitvoeren van de benodigde berekeningen.

6.5. Maatregelen

Wanneer de omvang van de groep prioritaire bedrijven is vastgesteld is kunnen maatregelen worden besproken. Naar verwachting zal de omvang en de samenstelling van de prioritaire groep bedrijven niet sterk veranderen ten opzichte van het huidige beeld. In Limburg zullen de grootste problemen zich voordoen bij de pluimveehouderijen. Juist voor deze sector bestaan nog veel onzekerheden in de toepasbaarheid van maatregelen. De combi luchtwasser is een maatregel waarvan vaststaat dat deze naast ammoniak en geuremissies ook de fijn stof emissie kan reduceren. Deze maatregel is met name toepasbaar bij varkenshouderijen. Alternatieve maatregelen voor pluimveehouderijen zijn nog in onderzoek. Zodra meer duidelijkheid bestaat over toe te passen maatregelen, zal de provincie in samenwerking met de gemeenten en de betreffende bedrijven bekijken welke maatregelen daadwerkelijk geschikt zijn. Hierbij komt het vooral aan op maatwerk per bedrijf.

6.5.1. Financiering

Doordat de omvang van het aantal overschrijdingen nog niet scherp is, naast het feit dat ook nog te weinig gezegd kan worden over toepasbare maatregelen, bestaat er nog weinig inzicht in de totale financiële opgave bij het aanpakken van de knelpunten. Zodra de exacte opgave bekend is wordt bezien of de reconstructiemiddelen met voorrang worden ingezet voor het aanpakken van de overschrijdingen bij pluimveehouderijen. In samenwerking met VROM en de reconstructieprovincies zal worden bezien hoe de landelijke subsidieregeling verder vorm kan krijgen.

In het Meerjarenprogramma Plattelandsontwikkeling heeft de Provincie tot 2013 met een bedrag van ca. € 600.000 gereserveerd voor een regeling luchtwassers en € 1.200.000 voor de aanpak van stank, ammoniak en fijn stof rond (dorps)kernen. Bezien zal worden in hoeverre de aanpak van de overschrijdingssituaties mee kan liften met de voornoemde doelen.

6.5.2. Proces

Voor het uitvoeren van de inzoomactie en de aanpak van de overschrijdingen is een goede samenwerking met de betrokken gemeenten onontbeerlijk. Om de verschillende actiepunten goed tot uitvoer te kunnen brengen wordt een werkgroep geformeerd waarin de betrokken gemeenten en de provincie zijn vertegenwoordigd.

Zodra duidelijk is bij welke bedrijven definitief een overschrijding wordt geconstateerd wordt in de werkgroep een gedetailleerd plan van aanpak opgesteld. Daarbij zal ook de aandacht uitgaan naar een goede communicatie met de betreffende branche. Om de communicatie op een juiste wijze vorm te geven wordt eventueel iemand uit de betreffende sector betrokken in de werkgroep.

In eerste instantie zullen gemeenten het eerste aanspreekpunt voor de bedrijven zijn. De provincie zal de gemeenten ondersteunen in een uniforme aanpak en de beschikbare subsidieregelingen.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat in de wortel en stokbenadering van de bedrijven de wortel voldoende moet zijn. Mocht dat anders uitpakken dan zal vanaf medio 2009 worden bezien hoe wordt omgegaan met de zogenaamde stok via vergunningverlening. Om een goede aanpak hierin te bewerkstelligen zal met behulp van de door VROM ontwikkelde juridische instrumenten de provincie de gemeenten ondersteuning bieden.

7. FINANCIERING

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. onderhavig Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Deze bijdrage verloopt in een aantal tranches: uit de 1^e en 2^e tranche bedraagt de bijdrage totaal € 5.163.831.

De toewijzing 3^e 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 3de^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 - met de Saneringstool berekende - knelpunten voor de derogatiejaren en de lokale maatregelenpakketten die gemeenten dienen uit te voeren voor het oplossen van die knelpunten, zie Hoofdstuk 5. De uitkomsten van de Saneringstool, gebaseerd op de beschikbare informatie begin 2008, tonen aan dat zich in Limburg na derogatie geen knelpunten op het onderliggende wegennet 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 het Programma Luchtkwaliteit Limburg – zie paragraaf 2.7 - met daarin de centrale positie van de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen in de “planplichtige” gemeenten: Maastricht, Venlo, Heerlen, Roermond, Weert en Sittard-Geleen. Deze gemeenten hebben zich verplicht tot het opstellen en uitvoeren van een luchtkwaliteitsplan 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, zie paragraaf 5.6 en Tabel 5.6 - 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 – op de derogatiedata - 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 procesgelden t.b.v. het Platform.

Tabel 7.1 toont de verdeling van de middelen.

Tabel 7.1 Besteding financiële middelen uit het NSL

Activiteit		1^e/2^e tranche	3^e tranche	Cofinanciering	Totaal
<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-knelpunten</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>
Totaal		5.163.000	3.200.000	3.363.000	11.726.000

8. AFSPRAKEN

8.1. Verantwoordelijkheden en bevoegdheden

Dit Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (LSL) beschrijft de problematiek van de luchtkwaliteit en de noodzakelijke maatregelen om binnen de derogatietermijnen te kunnen voldoen aan de grenswaarden. Bij de uitvoering van dit programma spelen verschillende partijen een rol. Ieder apart kunnen de Rijksoverheid, de Provincie Limburg en de gemeenten de knelpunten in de luchtkwaliteit niet oplossen. De uitvoering en het succes van het LSL staat of valt dus met voldoende draagvlak voor interbestuurlijke samenwerking, duidelijke afspraken over de verdeling van verantwoordelijkheden en taken, en de beschikbaarheid en inzet van middelen.

Deelname aan het LSL is geen vrijblijvende zaak, maar vergt afspraken waarop alle partijen elkaar kunnen aanspreken. Dit geldt zowel voor uitvoering van de 'in betekenende mate' projecten binnen de kaders zoals in dit programma zijn opgenomen, als voor de uitvoering van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Bij de verantwoordelijkheidsverdeling wordt onderscheid gemaakt tussen een uitvoeringsplicht en een resultaatsverplichting.

Uitvoeringsplicht

Iedere partij heeft uiteindelijk een uitvoeringsplicht van de concrete primaire maatregelen die in dit programma zijn opgenomen (zie Hoofdstuk 4). Met de uitvoering van deze maatregelen is rekening gehouden bij het bepalen van de saneringsopgave. Op de maatregelen rust dan ook een wettelijke uitvoeringsplicht. De verplichting tot het daadwerkelijk uitvoeren van deze maatregelen is vastgelegd in het negende lid van artikel 5.12. van de Wet milieubeheer. Als een deelnemende partij een maatregel niet uitvoert, moet deze partij andere maatregelen nemen met een vergelijkbaar effect op de luchtkwaliteit.

Resultaatsverplichting

Voor zowel de primaire maatregelen als de locatiespecifieke maatregelen uit Hoofdstuk 5 geldt een resultaatsverplichting. Door (de verplichting tot) het uitvoeren van maatregelen draagt elke deelnemende partij bij aan het realiseren van de luchtkwaliteitsdoelstellingen in het programmagebied (Limburg) en is daarmee deels verantwoordelijk voor de luchtkwaliteit voor het gebied waarvoor zij bevoegd gezag is. Deze verantwoordelijkheid strekt echter alleen zover als de betreffende partij daar direct invloed op kan uitoefenen.

Indien een partij (bijv. ook Europa) maatregelen niet uitvoert dan wel de uitgevoerde maatregelen tegenvallende resultaten hebben, dan kunnen de andere partijen daarvoor niet verantwoordelijk worden gehouden. Wel zullen de samenwerkende partijen in Nederland gezamenlijk bepalen welke kosteneffectieve maatregelen er denkbaar zijn om de tegenvallers te compenseren. Gezamenlijk zal dan ook voor de financiële dekking van deze extra maatregelen worden gezorgd.

Ook indien uit de voortgangsmonitor blijkt dat de feitelijke ontwikkeling tegenvalt ten opzichte van de geprognosticeerde ontwikkeling (op basis van verwacht effect van maatregelen en projecten), dan zullen de samenwerkende partijen bepalen welke kosteneffectieve maatregelen er denkbaar zijn om die tegenvallers te compenseren. Gezamenlijk zal ook dan voor de financiële dekking van de extra maatregelen worden gezorgd.

Bevoegdheden

De Minister van VROM heeft een aanwijzingsbevoegdheid en kan provincies en gemeenten verzoeken maatregelen met prioriteit uit te voeren. De Provincie Limburg is bevoegd tot het verdelen van de beschikbare middelen over de deelnemende gemeenten. Daarnaast is de Provincie

eindverantwoordelijk voor de jaarlijkse voortgangsrapportage van het LSL. De deelnemende gemeenten stellen een jaarlijkse voortgangsrapportage voor hun grondgebied op. De jaarlijkse rapportages zullen zoveel mogelijk onder regie van het Platform Luchtkwaliteit Limburg gezamenlijk worden opgesteld.

8.2. Afspraken per partij

Rijksoverheid

- De Ministeries van VROM en V&W garanderen de uitvoering van alle maatregelen voor het beperken van de uitstoot, die onderdeel uitmaken van het nationale en internationale maatregelenpakket en die op hoofdlijnen zijn genoemd in paragraaf 4.2 en Bijlage 3.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat een resultaatsverplichting aan ten aanzien van alle maatregelen voor het oplossen van locatiespecifieke knelpunten langs de rijkswegen, zoals nader omschreven in paragraaf 5.3.1 en Bijlage 4.
- Het Ministerie van VROM verschaft een financiële bijdrage aan de provincie en de gemeenten voor uitvoering van de maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de projecten 'in betekende mate' met betrekking tot de rijksinfrastructuur, zoals beschreven in tabel 3.2 en Bijlage 1, niet anders uitvoeren als daar omschreven, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert.

Provincie

- De Provincie garandeert de uitvoering van alle provinciale maatregelen op regionaal niveau voor het beperken van de uitstoot, zoals omschreven in paragraaf 4.3.
- De Provincie zal de eigen projecten 'in betekende mate' zoals beschreven in tabel 3.2 en Bijlage 2, niet anders uitvoeren als daar omschreven, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert.
- De Provincie neemt, gezamenlijk met de betrokken gemeenten, het voortouw bij de uitvoering van de procesafspraken t.a.v. de overschrijdingen rond de veehouderijen zoals omschreven in hoofdstuk 6.
- De Provincie maakt een Subsidieregeling voor het doorsluizen van de Rijksmiddelen naar de gemeenten.

Gemeenten

- "Planplichtige" gemeenten zetten zich maximaal in voor de uitvoering van de luchtkwaliteitplannen waartoe zij zich reeds hebben verplicht (of dit nog zullen doen) zoals omschreven in paragraaf 4.4.
- Gemeenten zullen de projecten 'in betekende mate', zoals beschreven in tabel 3.2 en Bijlage 2, niet anders uitvoeren als daar omschreven, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert.

Alle partijen

Ondertekening van dit programma betekent voor geen van de partijen instemming met alle door andere partijen opgevoerde projecten en/of maatregelen. Bij uitwerking heeft ieder het recht daarop terug te komen, bijvoorbeeld in het kader van RO-procedures. Van belang blijft tevens de, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, gevraagde onderbouwing bij projecten die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Onder regie van het Platform Luchtkwaliteit Limburg zal daartoe een Handreiking Luchtkwaliteit en RO worden geïmplementeerd.

8.3. Procesafspraken

- De deelnemende partijen spreken af minimaal éénmaal per jaar op bestuurlijk niveau bijeen te komen om de voortgang van het programma te bespreken, dit naar aanleiding van de jaarlijkse voortgangsrapportage over de uitvoering van de maatregelen en de situatie van de luchtkwaliteit. De voortgangsrapportage dient tevens voor de wettelijke rapportageplicht luchtkwaliteit van gemeenten en provincies naar het ministerie van VROM. Initiatiefnemer voor dat overleg is de Provincie Limburg.
- Bovengenoemd overleg kan worden benut om elkaar op de voortgang aan te spreken en zo nodig afspraken te maken over bijstelling van het programma. Aan de orde zijn dan standaard:
 - De voortgang van de uitvoering van maatregelen.
 - De behoefte om IBM-projecten aan te passen of van de lijst af te voeren dan wel nieuwe projecten toe te voegen.
 - De ontwikkeling van de luchtkwaliteit.
 - De gevolgen van eventueel nieuw beleid of nieuwe normen.
 - De eventuele noodzaak om extra maatregelen af te spreken naar aanleiding van het voorgaande.
 - Afspraken te maken rond mogelijkheden voor financiering.
- Voor het treffen van de afgesproken maatregelen zullen alle ondertekenende partijen zich maximaal inzetten om de voorbereidingsprocedures zoveel als mogelijk te beperken en elkaar optimaal medewerking te verlenen. Bij het samenstellen van de regionale en lokale maatregelenpakketten is daar overigens al rekening mee gehouden.

BIJLAGE 1
IBM-PROJECTEN RIJKSWATERSTAAT

6. Projectnaam	A2 Maastricht
Projectnummer	Referentie
Regio	7. Provincie Limburg, gemeente Maastricht
Bevoegd gezag	Gemeente/Provincie/Rijk
Type	Verkeersinfrastructuur
Omvang	Zie www.a2maastricht.nl
Hoofdontsluiting	A2
Project effect	Verkeerseffect opgenomen in verkeersmodel en saneringstool v2.2.1
Realisatiebesluit	2010 OTB
Datum ingebruikname	2016
Fasering	Oplevering vastgoed 2025
Bron	www.a2maastricht.nl Rijkswaterstaat
Ligging (x,y of evt. kaartje)	Zie www.a2maastricht.nl Globale situering in coördinaten: (177500,318500)
Overige opmerkingen	

8. Projectnaam	IJzeren Rijn
Projectnummer	--
Regio	Provincie Limburg, gemeentes Weert, Leudal, Roermond en Roerdalen (en Cranendonk in Noord-Brabant)
Bevoegd gezag	Rijk
Type	Reactivering spoorlijn
Omvang	48 km lange spoorlijn, voor het overgrote deel reeds in gebruik. Mogelijke alternatieve tracés wijken niet veel af qua lengte
Hoofdontsluiting	N.v.t.
Project effect: PM	<i>Berekend: nee</i> <i>Verkeerseffect opgenomen in verkeersmodel: nee</i> <i>Zie ook: Kwalitatieve onderbouwing V&W concentratiebijdragen Spoorwegemplacements</i>
Realisatiebesluit	Niet bekend, maar vrijwel zeker na 1 maart 2009
Datum ingebruikname	Datum: volgens huidige planning tussen 2015 en 2018
Fasering	Niet bekend
Bron	ProRail Utrecht/projectleider Piet van Dijk
Ligging (x,y of EVD kaartje)	Opgenomen in PKB Nota Mobiliteit Globale begrenzing spoortraject: west (161350,366423) oost (202899, 357046)
Overige opmerkingen	Besluitvorming afhankelijk van afwegingen op nationaal niveau tussen Nederland, België en Duitsland. Die besluitvorming begint op zijn vroegst najaar 2008

9. Projectnaam	A2 Maasbracht - Geleen
Projectnummer	--
Regio	10. Provincie Limburg gemeenten Sittard Geleen Stein Maasgouw
Bevoegd gezag	Rijk
Type	verkeersinfrastructuur
Omvang	Uitbreiding A2 van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken
Hoofdontsluiting	A2 HWN
Project effect	Verkeerseffect opgenomen in verkeersmodel en saneringstool v2.2.1
Realisatiebesluit	Verwacht 2010
Datum ingebruikname	Verwacht 2013
Fasering	--
Bron	Rijkswaterstaat
Ligging (x,y of evt. kaartje)	Globale begrenzing traject: Zuidwest (186202,328794) Noordoost (189898,348492)
Overige opmerkingen	

11. Projectnaam	A74
Projectnummer	Referentie
Regio	12. Provincie Limburg gemeente Venlo
Bevoegd gezag	Gemeente/ Rijk
Type	verkeersinfrastructuur
Omvang	--
Hoofdontsluiting	A73/A74
Project effect	Berekend: Verkeerseffect opgenomen in verkeersmodel:
Realisatiebesluit	2008 OTB 2009 TB
Datum ingebruikname	Voor Floriade 2012
Fasering	--
Bron	Rijkswaterstaat
Ligging (x,y of evt. kaartje)	Globale situering in coördinaten: (206500,378500)
Overige opmerkingen	--

BIJLAGE 2
IBM-PROJECTEN PROVINCIE EN GEMEENTEN

Format voor IBM-projecten: gemeenten en provincie

Regio: Limburg – d.d. 20 maart 2008

Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging (globaal)	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En evt. andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeersprognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?	Geraamd effect
Belvédère	Gemeente Maastricht	x,y-coördinaten middelpunt: (175500,319500)	5	6.200 woningen 100.000 m ² kantoren 40.000 m ² retail nieuwe hoofdinfrastructuur	20 % noordzijde 80 % zuidzijde	Besluitvorming tussen maart 2009 en maart 2014	Fase 1 2011 Fase 2 2015 Fase 3 2020 aangeleverd	Ontwikkeling opgenomen in aangeleverd gemeentelijk verkeersmodel.	-.
Lanakerveld	Gemeente Maastricht	x,y-coördinaten middelpunt: (174500,320500)	5	300 woningen 15 hectare bedrijventerrein natuurontwikkeling Zouwdal nieuwe hoofdinfrastructuur	1 hoofd- ontsluiting	Besluitvorming tussen maart 2009 en maart 2014	Tussen 2009 en 2015	Ontwikkeling opgenomen in aangeleverd gemeentelijk verkeersmodel.	-.
Geusselt fase 2 en 3	Gemeente Maastricht	x,y-coördinaten middelpunt: (178200,318500)	5	400 appartementen 40.000 m ² kantoren 16.000 m ² sport en leisure zwembad + sporthal	30 % oostzijde 70% westzijde	Besluitvorming tussen maart 2009 en maart 2014	Tussen 2009 en 2013	Ontwikkeling opgenomen in aangeleverd gemeentelijk verkeersmodel.	-.
Beatrixhaven	Gemeente Maastricht	x,y-coördinaten middelpunt: (178000,321000)	4	5 tot 11 hectare	50 % noordzijde 50 % zuidzijde	Besluitvorming na maart 2009.	2011	Ontwikkeling opgenomen in aangeleverd gemeentelijk verkeersmodel.	-.

Holtum-Noord 3	Sittard-Geleen	x,y-coördinaten middenpunt: (185324,342109)	4	30 hectare	80% noord 20% zuid	Besluitvorming na maart 2009.	2011	Ontwikkeling opgenomen in aangeleverd gemeentelijk verkeersmodel.	-.
Kampershoek Noord 2	Weert	x,y-coördinaten globale begrenzing: NO (178824,365823) ZO (179294,365245) ZW (177983,364538) NW (177728,364800)	4	71 hectare	1 hoofdontsluiting	Besluitvorming na maart 2009.	2009-2020	Ontwikkeling opgenomen in aangeleverd gemeentelijk verkeersmodel 2020.	-.
BP Bedrijventerrein TPN & Park Zaarderheiden (recreatie)	Venlo	x,y-coördinaten globale begrenzing: Bt TPN NO (205000,382000) ZO (205000,379500) ZW (202000,379500) NW (202000,382000) Park Zaarderheiden NO (206500,380000) ZO (206500,379500) ZW (204000,379500) NW (204000,380000)	5	180 hectare	A76 en A73	Def. besluitvorming na maart 2009.	2011: 90 hectare 2015-2020: 90 hectare	Ontwikkeling opgenomen verkeersmodel RWS (hoofdontsluitingswege n) t.b.v. van saneringstool	-
Glastuinbouw- Siberië	Maasbree	x,y-coördinaten middenpunt: (202000,377800)	4	250 hectare	n.v.t.	Besluitvorming na maart 2009.	2011	Concentratiebijdragen verwerkt in Saneringstool	-
Glastuinbouw- Californië	Horst a.d. Maas	x,y-coördinaten middenpunt: (204000, 382000)	4	250 hectare	n.v.t.	Besluitvorming na maart 2009.	2011	Concentratiebijdragen verwerkt in Saneringstool	-

*** Type Classificatie**

1. Woningbouw
2. Kantoren
3. Infrastructuur
4. Bedrijvenlocatie (Wm-inrichtingen: als landbouwbedrijven/emplacementen/industrie)
5. Gemengde locatie
6. Overig

**** Omvang in**

1. Netto aantal woningen
2. Netto Bruto Vloeroppervlak (BVO)
3. Kilometers weglengte + aantal rijstroken per rijrichting
4. m²
5. zie 1 t/m 4

BIJLAGE 3 GENERIEKE (RIJKS)MAATREGELEN

Vaststaand beleid

1. Stimuleringsregeling voor nieuwe dieselpersonenauto's met roetfilters tot en met 1-4-2008 vanaf 1-1-2008;
2. Subsidieprogramma voor nieuwe bestelauto's en taxi's op diesel die van een roetfilter zijn voorzien;
3. Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters in bestaande personenvoertuigen en bestelwagens;
4. Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters in bestaande vrachtauto's en bussen;
5. Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters op bestaande mobiele werkmachines;
6. Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters op bestaande OV bussen;
7. Stimuleringsregeling ongebruikte Euro 5 en EEV vrachtwagens en bussen;
8. Beperking autobelastingen voor deel grijs kenteken;
9. BPM (aankoopbelasting) differentiatie naar vervuilende uitstoot (bonus/malus regeling);
10. Verhoging dieselaccijns met 3 cent per liter per 1-1-2008;
11. Fiscaal aantrekkelijk regime voor aardgas als motorbrandstof;
12. Subsidie regeling voor binnenvaartschepen met een lage NOx-uitstoot;
13. Beperking BPM (Belasting Personenauto's en Motorrijtuigwielen) en MRB (Motor Rijtuigen Belasting) voordeel grijs kenteken;

Voorgenomen beleid

14. Invoering kilometerbeprijzing per 1-1-2011;

Flankerend beleid

15. Milieuzoneconvenant vrachtwagenverkeer en bestelwagens;
16. Differentiatie van parkeertarieven (experimenteerwet voor grote steden);
17. Subsidie alternatieve vulstations (aardgas);
18. Subsidie voor beproeven van innovatieve bussen (voorheen innovatieconcessies);

Nr.	Maatregel	Implementatie-datum	Omschrijving	Effect			
				NOx		PM10	
	Verkeer			2010	2020	2010	2020
1	Stimuleringsregeling voor nieuwe dieselpersonenauto's met roetfilters	1 juli 2005-1 april 2008	BPM korting (€ 600) bij de aankoop van een nieuwe personenauto met roetfilter.				
2	Subsidieprogramma voor nieuwe bestelauto's en taxi's op diesel die van een roetfilter zijn voorzien	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	Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters in bestaande personenvoertuigen en bestelwagen	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	Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters in bestaande vrachtauto's en bussen;	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.				

Nr.	Maatregel	Implementatie- datum	Omschrijving	Effect			
				NOx		PM10	
5	Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters op bestaande mobiele werkmachines	1 januari 2008	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roetfilters op mobiele werkmachines.				
6	Subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters op bestaande OV bussen	1 april 2006 tot en met 1 juli 2007	Bijdrage in de meerkosten voor retrofit van roetfilters (of technieken met eenzelfde milieurendement) bij OV-bussen.				
7	Stimuleringsregeling ongebruikte Euro 5 en EEV vrachtwagens en bussen	1 oktober 2006	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 en bussen gestimuleerd via een subsidieregeling (€ 2.500).				
8	Beperking autobelasting voordeel grijs kenteken						
10	BPM (aankoopbelasting) differentiatie naar vervuilende uitstoot (bonus/malus regeling)						
11	Verhoging dieselaccijns met 3 cent per liter per 1-1-2008						
12	Fiscaal aantrekkelijk regime voor aardgas als motorbrandstof						
13	Subsidieregeling voor binnenvaartschepen met een lage NOx-uitstoot	1 januari 2006	Subsidieregeling voor de toepassing van deNOx katalysatoren op motoren van bestaande en nieuwe schepen				
12.1.1.1 Voorgenomen beleid							
14	Invoering kilometerbeprijzing	Eind 2010 / begin 2011	Door dit kabinet wordt een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een, binnen het eindbeeld passende, kilometerbeprijzing, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukentekenen.				

Nr.	Maatregel	Implementatie- datum	Omschrijving	Effect			
				NOx		PM10	
12.1.1.2 Flankerend beleid							
15	Milieuzoneconvenant vrachtauto's	Vanaf 1 juli 2007	Het rijk, tien gemeenten en het bedrijfsleven hebben het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering' afgesloten. Het convenant leidt ertoe dat vanaf begin 2007 de deelnemende gemeentes 'milieuzones' (vaak de stadscentra) instellen waar alleen schone vrachtwagens worden toegelaten. Dit betekent dat alleen vrachtauto's met roetfilters en de nieuwste vrachtauto's de zone in mogen.				
16	Differentiatie van parkeertarieven	1 januari 2007	Er is een voorstel voor een experimenteerwet in voorbereiding dat het voor gemeenten mogelijk maakt parkeertarieven afhankelijk te maken van de milieuprestaties van auto's.				
17	Subsidie alternatieve vulstations	November 2007	Subsidie ter stimulering van investeringen in aardgaspompen.				
18	Subsidie voor beproeven van innovatieve bussen (voorheen innovatieconcessies)	1 augustus 2007	Subsidies voor het uitvoeren van pilotprojecten, waarin innovatieve bussen in de dagelijkse praktijk worden beproefd en gemonitord, met als doel het voor een ieder beschikbaar krijgen van operationele informatie over de inzet van deze bussen. (Subsidies worden verstrekt na tenderprocedure.)				

	Industrie			Effect			
19	Raffinaderijen van olie naar gas		Betreft reductiepotentieel bij raffinaderijen in het Botlekgebied (inclusief van Shell). De afspraken zijn inmiddels gemaakt.				
20	NO _x -emissiehandel	juni 2005	Handel in emissierechten, er van uitgaande dat in 2010 een gemiddelde prestatienorm van 40 g/GJ wordt bereikt.				
21	Taakstelling fijn stof industrie	Eind 2007	PM beschrijving				
	(12.1.1.2.1) Landbouw			Effect			
22	(12.1.1.2.2) Amvb huisvesting	december 2005	Beperking ammoniakemissies (van belang i.v.m. vorming secundair aerosol) via huisvestingsmaatregelen van de dieren in de intensieve veehouderij				
23	Programma luchtwassers	eind 2006	De ministeries VROM en LNV voeren samen het 'Programma luchtwassers' uit met het doel de vermindering van de uitstoot van ammoniak, fijnstof en geur in de intensieve veehouderij. Het programma bevordert de introductie en ontwikkeling van gecombineerde luchtwassystemen door middel van onderzoek, demonstraties en innovatieregelingen. Hiervoor is 10 miljoen euro beschikbaar.				
24	Regeling LNV-subsidies 'module' gecombineerde luchtwassystemen	april 2007	Het doel van deze Regeling is het stimuleren van de toepassing van gecombineerde luchtwassystemen in de praktijk. De subsidie bedraagt 35% van de subsidiabele kosten. In 2007 was hiervoor een bedrag van 15,5 miljoen euro voor beschikbaar. Deze kabinetsperiode is er aanvullend hierop nog 15 miljoen euro beschikbaar.				

BIJLAGE 4
LOKALE MAATREGELEN RIJKSWATERSTAAT

Wegvak – Regio	Van hm	Tot hm	Maatregel	Lengte Maatregel [m]	Kosten [10 ⁶ €]
A76 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	68,12	68,18	DVM	54	0,01
A73 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	68,18	68,20	DVM	25	0,01
A73 – t.h.v. knooppunt Zaarderheiken, Venlo	68,20	46,13	DVM	114	0,03
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	255,06	255,04	Scherp 4 meter	19	0,09
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	255,04	255,02	Scherp 4 meter	55	0,25
A2 – ten noorden tunnel, Maastricht	255,02	0,00	Scherp 4 meter	51	0,23
Totaal				318	0,62

Globaal overzicht locatiespecifieke maatregelen HWN

RD	WVK_ID	segment_X	segment_Y	wegnummer	baantype	van hm	tot hm	L/R	NO2	PM10	%reductie	voor 2011/2015	exacte maatregel	lengte maatregel (m)	geautoriseerde kosten	inclusief O&B (milj euro)	gemeente
Li	411157007	206033	378520	67	VBR	68,12	68,18	L	1	0	2%	2011	DVM	54	0,01	0,01	Venlo
Li	412157018	206072	378530	73	VBD	68,18	68,20	L	1	0	6%	2011	DVM	25	0,01	0,01	Venlo
Li	412157018	206141	378540	73	VBD	68,20	46,13	L	1	0	3%	2011	DVM	114	0,03	0,03	Venlo
Li		0177961	318840	2	HR	255,06	255,04	R	1	0	17%	2011	Scherp 4 meter	19	0,09	0,09	Maastricht
Li		0177959	318800	2	HR	255,04	255,02	L	1	1	23%	2011	Scherp 4 meter	55	0,25	0,25	Maastricht
Li		0177941	318810	2	HR	255,02	0,00	R	1	1	26%	2011	Scherp 4 meter	51	0,23	0,23	Maastricht

Gedetailleerd overzicht locatiespecifieke maatregelen HWN (Bron RWS-Limburg)