



Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Overijssel

2008-2015



Zwolle

april 2008



*Regionaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit Overijssel*

2008-2015

Colofon

Datum

1 april 2008

Oplage

60

Auteur

F.J. Geschiere

Inlichtingen bij

F.J. Geschiere

Tel. 038-4997516

fj.geschiere@overijssel.nl

Adresgegevens

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 88 99

Fax 038 425 48 88

www.overijssel.nl

postbus@overijssel.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	6
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doelstellingen van het programma	8
1.3 Gebiedsafbakening	8
1.4 Leeswijzer	9
Nationaal deel	10
2. Samenvatting beleidsvoornemen NSL	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Juridisch kader	11
2.3 Financieel kader	12
2.4 Organisatorisch kader	13
2.5 Beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling	13
2.6 Beschrijving rijksmaatregelen	17
2.7 Beschrijving van de saneringstool	19
2.8 Monitoring	19
Regionaal deel	21
3. Projecten IBM	22
4. Saneringsopgave verkeer	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Saneringsopgave verkeerswegen met CAR II versie 5.0	25
4.3 Saneringsopgave verkeerswegen met saneringstool versie 2.21	26
4.4 Verschillen berekeningen saneringsopgave en de gevolgen	28
4.4.1 Rekenresultaten voor het basisjaar 2006	28
4.4.2 Rekenresultaten voor de zichtjaren 2010 en 2015	28
4.4.3 Gevolgen voor het RSL Overijssel	29
4.5 Luchtkwaliteitmaatregelen verkeer	29
4.5.1 Maatregelen provincie Overijssel	29
4.5.2 Maatregelen gemeente Deventer	30
4.5.3 Maatregelen gemeente Zwolle	30
4.5.4 Effecten van de maatregelen	31
4.6 Kosten Luchtkwaliteitmaatregelen verkeer	32
4.6.1 Kosten maatregelen provincie Overijssel	32
4.6.2 Kosten maatregelen gemeente Deventer	33
4.6.3 Kosten maatregelen gemeente Zwolle	34
5. Saneringsopgave landbouw	35
5.1 Inleiding	35
5.2 Knelpunten landbouw	35
5.3 Maatregelen en hun effecten	36
5.4 Aanpak	37

6. Kostendekking maatregelen	38
7. Afspraken	40
7.1 Verantwoordelijkheidsverdeling uitvoering van de maatregelen	40
7.2 Procesafspraken	40
7.3 Randvoorwaarden	41
8. Bijlagen	42
Bijlage 1	43
Generieke maatregelen die het Rijk inzet t.b.v. verbetering van de luchtkwaliteit	43
Bijlage 2	46
Lijst van Afkortingen	46
Bijlage 3	47
Totaaloverzicht aantal overschrijdingen op de luchtkwaliteitsgrenswaarden per gemeente in Overijssel	47

VOORWOORD

Voor u ligt het Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL) van Overijssel zoals dat in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgesteld als gezamenlijk product van de provincie Overijssel, het ministerie van VROM, en de gemeenten Almelo, Deventer, Enschede en Zwolle.

Wij hebben dit RSL opgesteld enerzijds vanwege de overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en/of stikstofdioxide en de gevolgen die dit heeft voor de volksgezondheid, anderzijds vanwege de stagnatie die dreigt te ontstaan voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Wij nemen hiermee gezamenlijk ieder onze verantwoordelijkheid voor het treffen van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregelen zijn vooral gericht op het stimuleren van schoner vervoer en beperking van de emissies door de landbouw.

De maatregelen passen binnen het beleid van het stimuleren van alternatieve brandstoffen en binnen het beleid om te komen tot naar duurzame agrarische bedrijven.

Vertrouwen, verbinden en versnellen en voldoende financiële middelen van alle betrokken partijen zijn hierbij belangrijke voorwaarden. Aan deze voorwaarden is grotendeels voldaan. Met dit programma leveren wij tevens onze bijdrage aan het NSL ter onderbouwing van het verzoek aan de Europese Commissie om uitstel voor het voldoen aan de luchtnormen (derogatie).

Wij zijn er dan ook van overtuigd dat door de uitvoering van dit programma veel ontwikkelingen in een gezonde omgeving mogelijk zullen blijken.

De heer drs. T.W. Rietkerk
Gedeputeerde voor Ruimte
Wonen en Milieu

De heer P. Jansen
Gedeputeerde voor Landelijk gebied
Landbouw en Water

De heer G. Berkelder
Wethouder verkeer en milieu
Gemeente Deventer

De heer S.J.C. Cnossen
Wethouder verkeer en vervoer
Gemeente Zwolle

De heer G.J.M. Van Dooremolen
Wethouder milieu
Gemeente Zwolle

Samenvatting

In het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL) Overijssel werken de provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Zwolle samen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit RSL is de inbreng van Overijssel voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is er op gericht om:

- alle overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) binnen de gestelde (derogatie)-termijnen (2010 voor PM₁₀ en 2015 voor NO₂) op te lossen;
- stagnatie in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te voorkomen.

In het programma zijn acht ruimtelijke projecten opgenomen die 'in betekende mate (IBM)' bijdragen aan de verslechtering van luchtkwaliteit. Deze IBM-projecten worden ontwikkeld in de gemeenten Almelo, Deventer, Enschede en Zwolle. De tijdelijke verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van deze IBM-projecten in Overijssel wordt méér dan goedgemaakt door generieke rijksmaatregelen en aanvullende regionale en lokale maatregelen. Hierdoor zal de luchtkwaliteit naar verwachting geen belemmering vormen voor de voortgang van deze projecten.

De door het ministerie van VROM beschikbaar gestelde saneringstool is de rekenmethode die is voorgeschreven om de knelpunten als gevolg van de emissies door het verkeer (= locaties waar de grenswaarden wordt overschreden) in kaart te brengen. Volgens berekeningen met de saneringstool zijn er in 2006 in Overijssel vier knelpunten. In de zichtjaren 2010 en 2015 blijken de gemeenten Deventer en Zwolle in geen overschrijdingen voor PM₁₀ (2010) en in geen overschrijdingen voor NO₂ (2015) meer te hebben. Wel resteert in Zwolle voor het zichtjaar 2015 een 'bijna knelpunt' voor NO₂. Ook in de andere gemeenten in Overijssel zijn in de zichtjaren 2010 en 2015 geen knelpunten als gevolg van het verkeer geconstateerd.

De ervaring is dat de kennis en inzichten over de knelpunten de afgelopen jaren sterk wisselden. Daarnaast is de concentratie in de zichtjaren (2010 voor PM₁₀ en 2015 voor NO₂) onder andere afhankelijk van de ontwikkeling van de achtergrondconcentratie, weersomstandigheden, ontwikkelingen in het buitenland en de effectiviteit van het beleid in Nederland. Omdat de concentraties voor PM₁₀ en NO₂ hierdoor in de zichtjaren iets hoger uit kunnen vallen dan is berekend, is een verbetering van de luchtkwaliteit in Overijssel en met name in Deventer en Zwolle wenselijk. Om te voorkomen dat het 'bijna knelpunt' een echt knelpunt wordt en omdat een verdere verbetering van de luchtkwaliteit voor de volksgezondheid gunstig is, zijn door de provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Zwolle in het RSL afspraken gemaakt over een maatregelenpakket.

Om de luchtkwaliteit in Deventer en Zwolle te verbeteren hebben beide gemeenten een actieprogramma luchtkwaliteit vastgesteld. Beide actieprogramma's zullen in de periode tot en met 2011 worden uitgevoerd.

De provincie Overijssel heeft besluiten genomen over de uitvoering van vier maatregelen om de emissies door het wegverkeer te verminderen. Het besluit om bij de volgende concessieverlening voor het openbaarbusvervoer strenge eisen te stellen aan de luchtverontreinigende emissies heeft een merkbaar effect (2,5 µg/m³ NO₂) op het 'bijna knelpunt' in Zwolle.

Op grond van de huidige kennis en inzichten zijn er in Overijssel 41 pluimveehouderijbedrijven waar de grenswaarde van fijn stof wordt overschreden. Nadere berekeningen zullen in de loop van 2008 meer duidelijkheid geven over de aantal en de mate van overschrijding. Voor de groep prioritaire bedrijven (pluimveehouderij met een grote overschrijding van de grenswaarde) zal in 2008/2009 een plan van aanpak worden opgesteld.

De kosten voor het uitvoeren van de regionale en lokale verkeersmaatregelen, opgenomen in dit programma bedragen circa € 5,6 mln. De kostenverdeling en financiële dekking van dit bedrag is in het RSL vastgesteld.

Voor de sanering van de fijn stofknelpunten in de intensieve veehouderij is een voorlopige schatting van de kosten gemaakt van € 22,5 mln. Over de kostenverdeling en financiële dekking van dit bedrag zijn in het kader van het NSL nog geen afspraken gemaakt.

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 maatregelen sterk verbeterd. Echter aan de grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}) wordt in Nederland nog niet overal voldaan. Ook de grenswaarde voor stikstofdioxide (NO_2), die met ingang van 2010 zal gelden, zal zeer waarschijnlijk niet overal in Nederland worden gehaald. De luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxiden (NO_2) zijn opgenomen in tabel 1.1. Als gevolg hiervan treedt gezondheidsschade op. Tevens zijn vergunningen 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 (de 'koppeling'). Daarom is de wetgeving aangepast. De nieuwe wetgeving gaat uit van een programma van maatregelen dat er toe moet leiden dat tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan, rekening houdend met noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen.

Stof	Type norm	waarde	opmerking ¹
NO_2	Grenswaarde (jaargemiddelde in $\mu g/m^3$)	40	Geldt vanaf 1-1-2010
NO_2	Grenswaarde (uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in $\mu g /m^3$)	200	Geldt vanaf 1-1-2010
PM_{10}	Grenswaarde (jaargemiddelde in $\mu g /m^3$)	40	Geldt vanaf 1-1-2005
PM_{10}	Grenswaarde (24 uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in $\mu g /m^3$)	50	Geldt vanaf 1-1-2005

Tabel 1.1 : Grenswaarden voor fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxiden (NO_2).

In december 2007 hebben de lidstaten van de Europese Unie en het Europees Parlement een akkoord bereikt over nieuwe normstelling voor luchtkwaliteit (met name voor zeer fijn stof, $PM_{2,5}$) en over de mogelijkheid om uitstel en vrijstelling te krijgen voor het voldoen aan bestaande normstelling voor PM_{10} en NO_2 . Dit uitstel en deze vrijstelling (derogatie) kunnen alleen verkregen worden als er een luchtkwaliteitsprogramma wordt overlegd dat ertoe leidt dat na het verkregen uitstel aan de grenswaarden wordt voldaan.

Dit Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is de kern van de nieuwe Wet Luchtkwaliteit welke op 15 november 2007 van kracht is geworden. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald, de zogenaamde overschrijdingsgebieden, gaan de Rijksoverheid, provinciale en gemeentelijke overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren en alsnog aan de grenswaarden voldoen. Het NSL zal een belangrijke rol gaan spelen bij de onderbouwing van een Nederlands verzoek aan de

¹ Als Nederland derogatie krijgt van de Europese Commissie, moet Nederland uiterlijk 1-1-2015 aan de luchtkwaliteitsnormen voor NO_2 en uiterlijk 3 jaar na inwerking treden van de Europese richtlijn (naar verwachting voorjaar 2011) aan de luchtkwaliteitsnormen voor PM_{10} voldoen.

Europese Commissie om derogatie voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxiden (NO₂). Als dit derogatieverzoek wordt toegewezen moet in Nederland vanaf 1-1-2015 aan de luchtkwaliteitsnormen voor NO₂ en naar verwachting voorjaar 2011 (3 jaar na inwerking treden van de Europese richtlijn) aan de luchtkwaliteitsnormen voor PM₁₀ voldoen.

In Overijssel wordt ook niet overal voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Daarom wordt in Overijssel een programma ontwikkeld (regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit). In dit document treft u het programma (RSL) aan voor Overijssel. Het RSL Overijssel is het Overijssels aandeel in het NSL en wordt gelijktijdig met het NSL van kracht. Het RSL Overijssel heeft dezelfde looptijd als het NSL.

1.2 Doelstellingen van het programma

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft twee hoofddoelen:

1. 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 het verstrijken van de derogatietermijnen moeten worden gehaald.
2. Het verbeteren van de luchtkwaliteit.
Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, rekening houdend met de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen (waarover binnen 5 jaar een besluit wordt genomen). 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. Dit betekent, dat er voor huidige en toekomstige knelpunten duidelijk zal moeten worden in welk jaar hier aan de norm zal worden voldaan. Hiertoe zullen naast Rijksmaatregelen veelal ook regionale en locatiespecifieke maatregelen moeten worden ingezet.

De partijen die samenwerken aan het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Overijssel willen verder gaan dan alleen voldoen aan de wettelijke eisen. Immers, de bewoners en bedrijven in Overijssel verlangen ook op langere termijn een schone lucht en voldoende ontwikkelingsmogelijkheden.

Het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Overijssel heeft daarmee vier doelen.

- Het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat in de nabije toekomst wel voldaan wordt aan de in de Europese Richtlijn gestelde grenswaarden.
- Het waarborgen van het treffen van voldoende maatregelen die hiervoor nodig zijn.
- Het 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 Overijssel.

In het RSL werken de provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Zwolle samen om de doelstellingen te halen. Ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid.

1.3 Gebiedsafbakening

De overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen in Overijssel worden veroorzaakt door verkeer en landbouw. Het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van Overijssel is voor wat betreft de aanpak van knelpunten bij verkeerswegen ontwikkeld in samenspraak met de gemeenten Deventer en Zwolle. De landbouwbedrijven (intensieve veehouderij) die een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof veroorzaken zijn voornamelijk in plattelandsgemeenten gelegen. Om deze reden is als plangebied voor het RSL de gehele provincie Overijssel gekozen.

1.4 Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk bevat een samenvatting van het beleidsvoornemen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van het ministerie van VROM (versie concept 27 februari 2008). Dit hoofdstuk is opgenomen met het doel het RSL Overijssel zelfstandig leesbaar te maken. Hoofdstuk 3 tot en met 7 vormen het regionale deel van het RSL Overijssel. In hoofdstuk 3 zijn toekomstige projecten in Overijssel die 'in betekende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (IBM-projecten) opgenomen. Hoofdstuk 4 beschrijft de saneringsopgave verkeer en de te nemen maatregelen. In Hoofdstuk 5 is het plan van aanpak voor de saneringsopgave landbouw opgenomen. Hoofdstuk 6 bevat de financiële dekking van het RSL. In hoofdstuk 7 zijn verplichtingen, afspraken en randvoorwaarden met betrekking tot dit RSL opgenomen. In de bijlagen zijn de generieke maatregelen opgenomen die het Rijk uitvoert voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Ook is in de bijlagen een lijst met afkortingen en een totaaloverzicht van aantal overschrijdingen op de luchtkwaliteitsgrenswaarden per gemeente in Overijssel (bron: beleidsvoornemen NSL) opgenomen.

Nationaal deel

2. *Samenvatting beleidsvoornemen NSL*

2.1 *Inleiding*

In 2007 hebben de lidstaten van de Europese Unie en het Europees Parlement een akkoord bereikt over nieuwe normstelling voor luchtkwaliteit en over de mogelijkheid om uitstel en vrijstelling te krijgen voor het voldoen aan bestaande normstelling voor PM₁₀ en NO₂. Dit uitstel en deze vrijstelling (derogatie) kunnen alleen verkregen worden als er een luchtkwaliteitsplan wordt overlegd dat ertoe leidt dat na het verkregen uitstel aan de grenswaarden wordt voldaan.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is erop gericht om de luchtkwaliteit in de komende jaren te verbeteren en tijdig te voldoen aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂.

Het Rijk coördineert de totstandkoming en uitvoering van het nationale programma en maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten; in de NSL-gebieden moeten de normen voor luchtkwaliteit voor het verstrijken van de derogatietermijnen worden gehaald. De overheden kunnen op die resultaten worden afgerekend.

Het Rijk investeert in maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook de provincies en gemeenten leveren een substantiële bijdrage.

2.2 *Juridisch kader*

Het NSL is de kern van titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), welke met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden². In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet 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. Het NSL is een bundeling van alle programma's en alle maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, rekening houdend met de effecten van noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Onder de noodzakelijke ruimtelijke ontwikkeling wordt begrepen alle grote activiteiten in het gebied waarover de overheden de komende vijf jaar een besluit willen nemen. Het betreft dan ruimtelijke, verkeers- en infrastructurele besluiten en vergunningen voor industriële installaties. Het NSL omvat alle maatregelen die het Rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 nemen of hebben genomen om de luchtkwaliteit in een gebied te verbeteren.

De wettelijke looptijd van het NSL beslaat een periode van vijf jaar. Indien het NSL in maart 2009 definitief van kracht wordt duurt de periode waarop het NSL betrekking heeft tot maart 2014. Het NSL laat daarbij zien dat uiterlijk 1 juni 2011 aan de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) wordt voldaan en uiterlijk 1 januari 2015 aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂).

De programmatische aanpak van het NSL kan pas in werking treden als de derogatie (waarvoor dit beleidsvoornemen NSL dient) is verkregen en het NSL vervolgens via nationale wet- en regelgeving zal worden vastgesteld. Voor deze derogatie (toepassing van uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan de grenswaarden te voldoen) op grond van artikel 22 van de nieuwe richtlijn luchtkwaliteit is vereist dat dit beleidsvoornemen laat zien dat overal waar dat moet voor het einde van de derogatie aan de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide wordt voldaan.

² Staatsblad 30.489; blz. 11.

2.3 Financieel kader

Het Rijk heeft in totaal € 1,226 miljard beschikbaar gesteld voor de aanpak van luchtkwaliteit. De middelen zijn verdeeld over een innovatief onderzoeksspoor, het generieke maatregelenpakket en locatiespecifieke maatregelen. In onderstaand kader is beknopt de verdeling van de financiële middelen weergegeven.

Verdeling € 1,226 miljard voor luchtkwaliteit

A Innovatief onderzoeksspoor € 30 mln.

In totaal is er 30 miljoen Euro uitgetrokken voor innovatief onderzoek naar maatregelen voor luchtkwaliteit op snelwegen (innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL)) en voor onderzoek naar luchtwassystemen in de landbouw

B Generieke maatregelen: € 524 mln.

Het kabinet heeft besloten om in de periode tot 2010 € 524 mln. beschikbaar te stellen voor maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregelen worden grotendeels gefinancierd uit de meevaller in het Fonds Economische Structuurversterking (2005 en 2006) en uit de nota verkeersemissies. Het gaat hierbij o.a. om

- versneld schoner maken van het dieselwegverkeer (bijvoorbeeld met roetfilters);
- stimuleringsmaatregelen in de landbouw;
- een subsidieregeling voor binnenvaartschepen met een lage NO_x-uitstoot.

C. Locatie specifieke maatregelen door gemeenten € 372 mln.

Het kabinet heeft in het NSL 340 miljoen beschikbaar gesteld voor bedoeld voor lokale maatregelen in de sfeer van woningbouw, wegen en industrieterreinen, gekoppeld aan het nationale samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL). Dit budget is aan gemeente toegekend om resterende knelpunten op te lossen. Hiernaast is vanuit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) € 32 mln. voor luchtkwaliteit vrijgesteld. Het betreft beleidsdoelen en budget zoals vastgelegd in de Meerjaren Ontwikkelingsprogramma's in het grote steden beleid 2005-2009. Dit zijn afspraken tussen de G31 gemeentes en het Rijk.

D. Maatregelen rondom Hoofdwegennet € 300 mln.

Voor het hoofdwegennet is op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de periode 2011-2015 onder de noemer leefbaarheid een bedrag van € 300 miljoen gereserveerd voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Deze middelen worden geoormerkt voor projectspecifieke maatregelen, om in de directe omgeving van nieuwe projecten de grenswaarden te halen. De uitgaven voor deze projectspecifieke maatregelen zullen de komende jaren plaatsvinden, maar in ieder geval vóór 2015.

2.4 Organisatorisch kader

Het Rijk is verantwoordelijk voor het behalen van de effecten van de in het NSL opgenomen nationale maatregelenpakket. Mochten in de monitoring van het NSL de effecten op enige wijze tegenvallen dan is het Rijk verantwoordelijk voor het realiseren van dezelfde effecten middels andere maatregelen.

De Europese Commissie is verantwoordelijk voor het internationale maatregelenpakket. Mocht blijken dat de effecten van dit internationale maatregelenpakket in de monitoring van het NSL tegenvallen dan zijn alle partijen verantwoordelijk voor het realiseren van deze effecten en wordt gezamenlijk gekeken naar mogelijke alternatieven en financiering.

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de maatregelen rondom het Hoofdwegennet. Mochten in de monitoring van het NSL de effecten van deze maatregelen op enige wijze tegenvallen dan is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het realiseren van dezelfde effecten middels andere maatregelen.

De Provincie Overijssel en de gemeenten zijn verantwoordelijk voor de maatregelen op het onderliggend wegen net en voor de lokale en regionale bijdrage aan de uitvoering van het actieplan fijn stof en industrie. Mochten in de monitoring van het NSL de effecten van deze maatregelen op enige wijze tegenvallen dan zijn de provincie en gemeenten verantwoordelijk voor het realiseren van dezelfde effecten middels andere maatregelen.

De maatregelen ten aanzien van de industrie worden uitgewerkt in een Actieplan fijn stof en de industrie. Het Rijk is trekker van het actieplan en provincies en gemeenten hebben op onderdelen een medeverantwoordelijkheid in de uitvoering. Het plan wordt voorbereid in overleg met VNO-NCW. Het is de bedoeling om dit actieplan in mei 2008 in bestuurlijk overleg tussen Rijk, IPO en VNG vast te stellen. Daarbij zal de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende overheden nader worden uitgewerkt.

Voor het treffen van maatregelen in de sector landbouw moeten nog afspraken gemaakt worden. Op dit moment is het Rijk verantwoordelijk voor het vergroten van de kennis over het probleem van de fijn stof emissies en de mogelijke maatregelen, alsmede voor de (deel)financiering van de te treffen maatregelen. De gemeenten zullen in het kader van de milieuvergunning de maatregelen voorschrijven.

2.5 Beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling

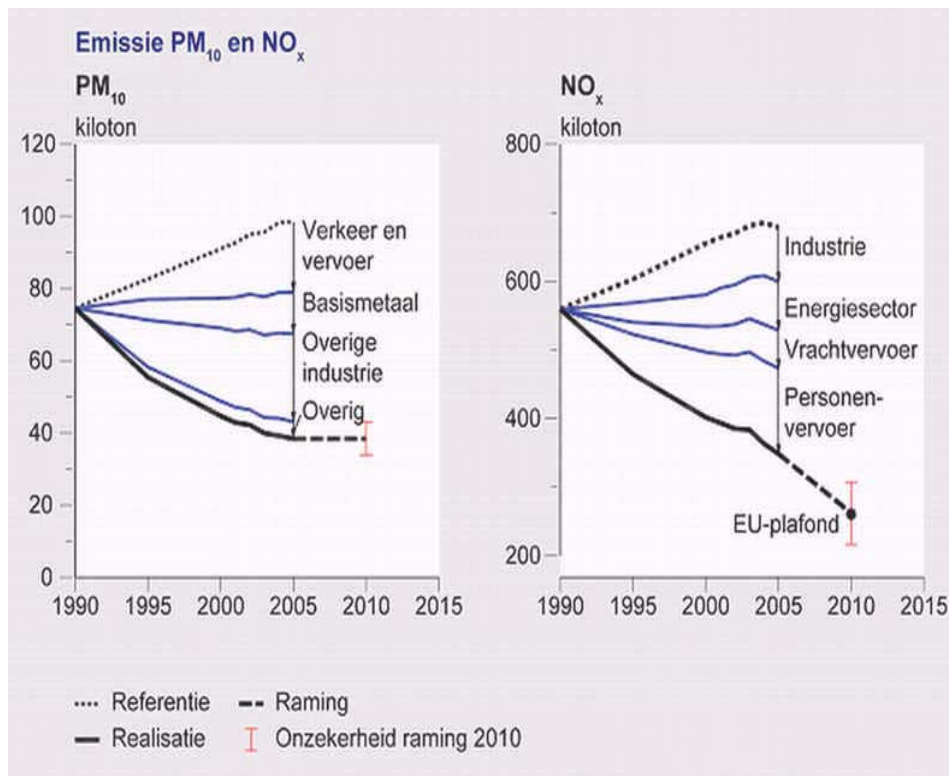
Huidige situatie

Als gevolg van de afgenomen emissies is de luchtkwaliteit voor zowel PM₁₀ als NO₂ in de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd.

Sinds 1990 zijn de emissies van primair fijn stof met bijna 50% gedaald. Met name de industrie (inclusief raffinaderijen en energieopwekking) en het wegverkeer zijn verantwoordelijk voor deze emissiereductie. Bij de industrie hebben de NeR (Nederlandse emissierichtlijn lucht) en het BEES (Besluit Emissie-Eisen Stookinstallaties) hierin een belangrijke rol gespeeld. De reducties bij het wegverkeer zijn vooral het gevolg van Europese eisen ten aanzien van uitlaatgasemissies. Op dit moment zijn de industrie, de transportsector en de landbouw de belangrijkste bronnen van fijn stof.

De emissies van stikstofoxiden zijn sinds 1990 met circa 40% gedaald. Deze emissiereductie werd voor een belangrijk deel bereikt in de verkeerssector, ondanks de groei van het aantal gereden kilometers met 33% in de periode 1990-2005. De regelmatige aanscherping van de Europese emissie-eisen (de Euro-normen) heeft daar een belangrijke rol in gespeeld. Bij de industrie, energiesector en raffinaderijen zijn de reducties bereikt door energiebesparing, het stellen van emissie-eisen via het Besluit Emissie-Eisen Stookinstallaties (BEES), de Nederlandse Emissierichtlijn (NeR) en het verzuringsconvenant met de energiesector.

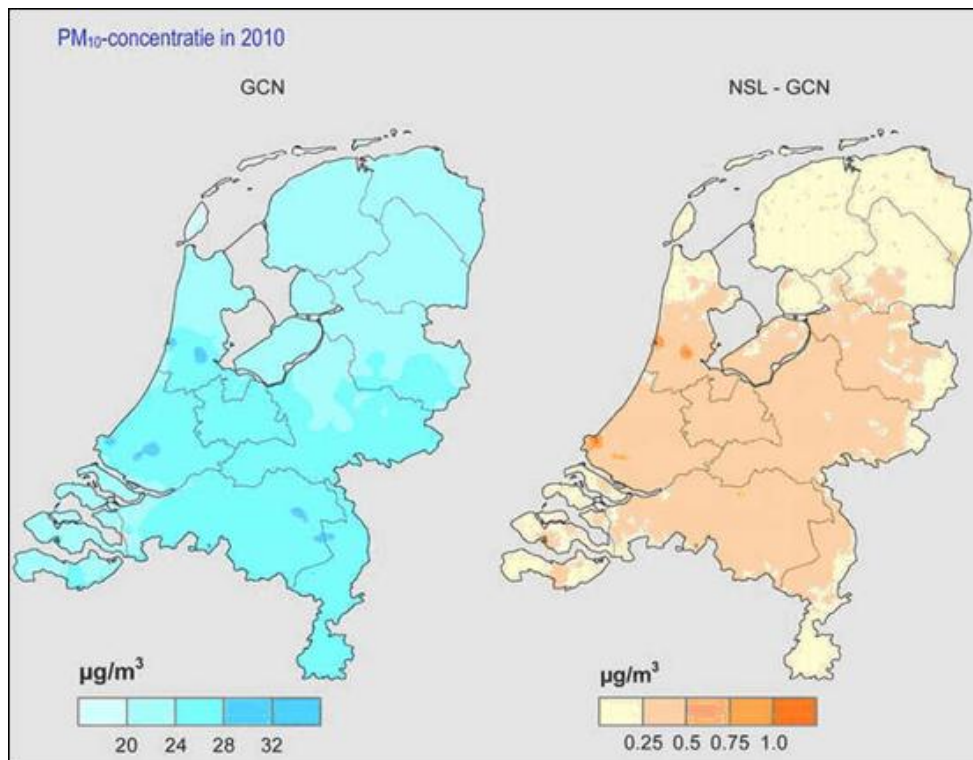
In figuur 2.1 is voor de verschillende sectoren het emissieverloop voor PM₁₀ en NO_x grafisch weergegeven, afgezet tegen het basisjaar 1990.



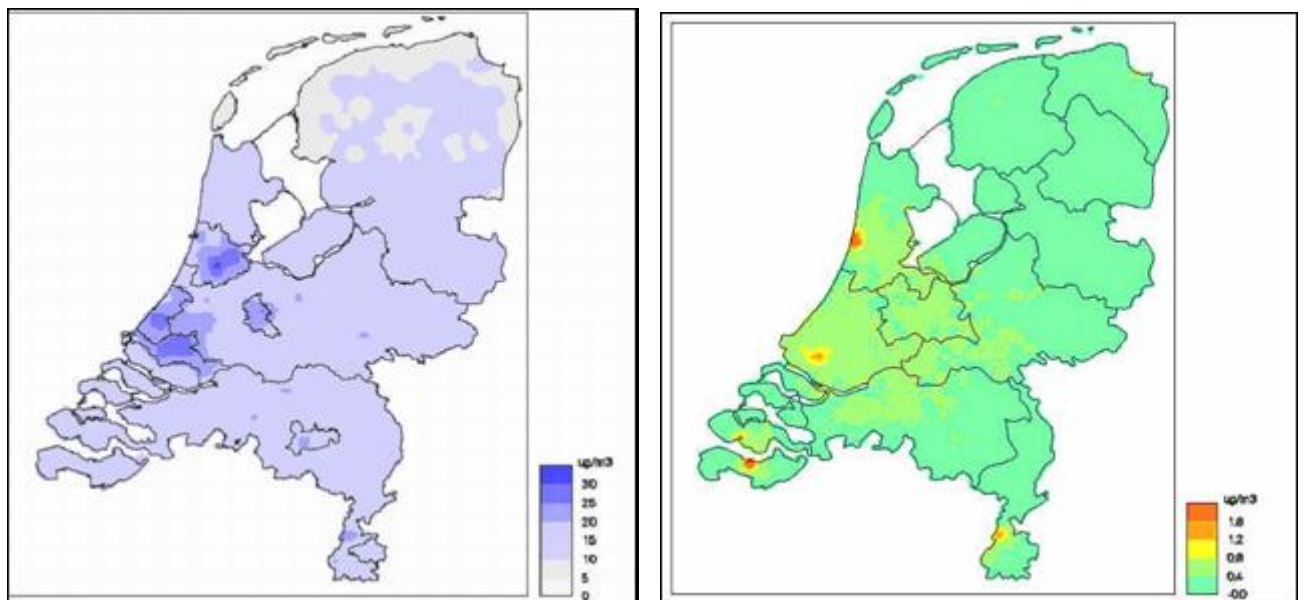
Figuur 2.1 Emissie van fijn stof en stikstofoxiden in Nederland. De referentielijn geeft het emissieniveau aan wanneer er geen milieubeleid zou zijn gevoerd. Ook de raming voor 2010 en de onzekerheid daarin is weergegeven (MNP, Milieubalans 2007).

De autonome ontwikkeling van de achtergrondconcentraties.

Ter vergelijking heeft het MNP berekend in welke mate de achtergrondconcentraties minder sterk zouden dalen in het geval sinds 1 januari 2005 geen aanvullende nationale generieke maatregelen zouden zijn genomen (het 'NSL-referentiescenario').



Figuur 2.2 : Grootschalige PM₁₀-concentratie (µg/m³) in 2010 volgens het GCN-scenario met vaststaand en voorgenoemd generiek nationaal beleid (links) en het concentratieverschil met een scenario dat uitgaat van autonome ontwikkelingen zonder aanvullend nationaal beleid (rechts).



Figuur 2.3 : Grootschalige NO₂-concentratie (µg/m³) in 2015 volgens het GCN-scenario met vaststaand en voorgenoemd generiek nationaal beleid (links) en het concentratieverschil met een scenario dat uitgaat van autonome ontwikkelingen zonder aanvullend nationaal beleid (rechts).

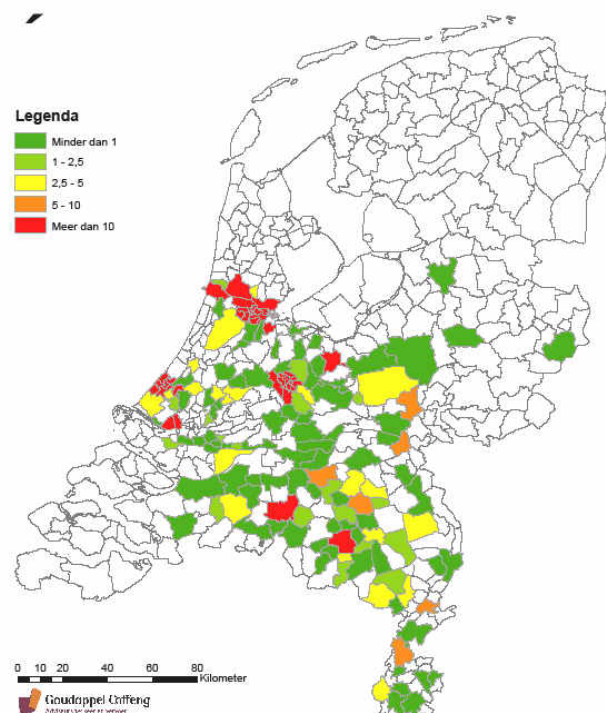
In de figuren 2.2 en 2.3 is voor PM₁₀ (situatie 2010) respectievelijk voor NO₂ (situatie 2015) weergegeven welke concentratiereductie niet zou worden bereikt uitgaande van autonome ontwikkelingen zonder aanvullend nationaal generiek beleid. Het effect van Europese maatregelen, waar Nederland immers minder directe invloed op heeft, die sinds 1 januari 2005 zijn genomen heeft het MNP wel meegenomen in deze analyse.

De belangrijkste lokale bronnen die een bijdrage leveren aan lokale grenswaardenoverschrijdingen in 2006 zijn het verkeer en de veehouderij. Grenswaardenoverschrijdingen ontstaan niet door één bron, maar altijd door een combinatie van achtergrondconcentraties en een cumulatie van lokale bijdragen van verschillende lokale bronnen. Hierna is per bron aangegeven welke overschrijdingen in 2006 met die bron samenhangen.

Verkeer

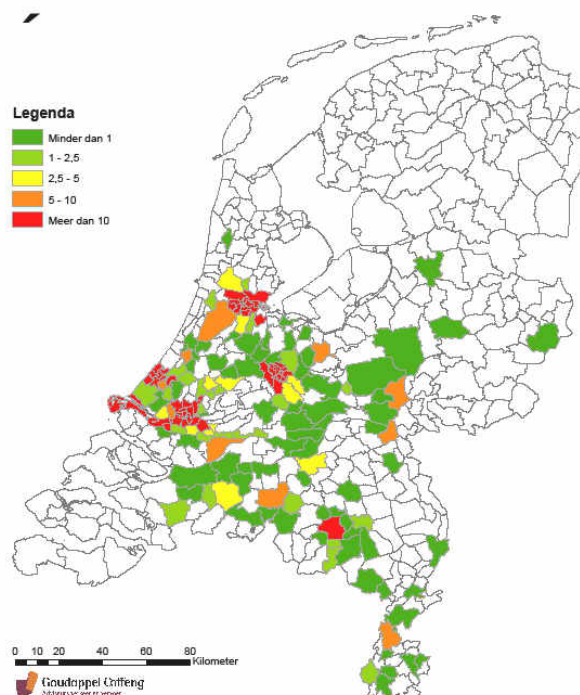
2006 PM10

Overschrijdingskilometers per gemeente



2006 NO2

Overschrijdingskilometers per gemeente



Figuur 2.4 : Grenswaardenoverschrijdingen PM₁₀ en NO₂ op het onderliggend wegennet in 2006 die samenhangen met verkeer, in km wegvak per gemeente.

Landbouw

Op basis van de huidige kennis en inzichten is een inventarisatie gemaakt van het aantal intensieve veehouderij bedrijven waar waarschijnlijk sprake zal zijn van een grenswaardenoverschrijding in 2010 (bij de autonome ontwikkeling). Het gaat om 330 bedrijven die zijn verdeeld over de provincies volgens tabel 2.1. In hoofdstuk 5 vindt een nadere aanduiding per gemeente plaats.

Overschrijdingen PM ₁₀ per provincie voorzien in 2010	
Provincie	Aantal Bedrijven
Limburg	32
Noord-Brabant	207
Overijssel	41
Utrecht	7
Gelderland	43
Totaal	330

Tabel 2.1 : Aantal bedrijven waar sprake zal zijn van een overschrijding van de grenswaarde in 2010.

2.6 Beschrijving rijksmaatregelen

De aanpak en implementatie van de generieke maatregelen kent per sector een eigen aanpak. In het maatregelenpakket ligt de nadruk op verkeer, omdat de deeltjes uit de uitlaatgassen behoren tot het schadelijkste fijn stof en omdat het verkeer door zijn directie nabijheid tot woningen en andere gevoelige bestemmingen leidt tot de belangrijke blootstelling van mensen.

Verkeer

De generieke verkeersmaatregelen van het Rijk betreffen stimulering van schone voertuigen en brandstoffen. Het dieselvrachtverkeer heeft het grootste aandeel in de totale NO₂-uitstoot van het wegverkeer, de nadruk van NO₂-maatregelen ligt daarom bij het dieselvrachtverkeer. Voor fijn stof ligt de nadruk bij diesel personenauto's, omdat zij het grootste aandeel hebben van de totale fijn stof uitstoot van het wagenpark. Het Rijk stimuleert schone voertuigen via enerzijds subsidies en anderzijds dwingende maatregelen.

In onderstaande overzicht staan de generieke maatregelen voor verkeer die het Rijk genomen heeft of voornemens is om te nemen (zie ook bijlage 1).

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 bestaande personervoertuigen en bestelwagens;
4. subsidieprogramma achteraf-inbouw roetfilters 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 voordeel grijs kenteken;
9. subsidieregeling voor achteraf inbouw van SCR-systemen (NO_x-katalysator) op binnenvaartschepen
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 NO_x-uitstoot;

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).

Landbouw

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

- Het saneren van bestaande overschrijdingen.
- Het voorkomen van het ontstaan van nieuwe overschrijdingen.

Hierbij wordt de zogenaamde 'wortel en stok-benadering' gehanteerd. In eerste instantie wordt ingezet op het instrument 'verleiden' – wortel (subsidie) en in tweede instantie op het instrument 'dwang' – stok.

Saneren

Zoals hierboven beschreven is er sprake van een zogenaamde prioritaire groep van 330 bedrijven die een significante bijdrage leveren aan de overschrijding van fijn stof in de omgeving van de bedrijven. Deze groep, hoofdzakelijk pluimveebedrijven, zal met voorrang gesaneerd worden middels de volgende aanpak:

- Deze verzameling bedrijven is getypeerd naar een aantal bedrijfskenmerken. Op grond daarvan zal per bedrijfstype een pakket van maatregelen worden opgesteld en uitgevoerd.
- In 2008 stelt het Rijk een beperkte en tijdelijke subsidieregeling open om vergunninghouders te stimuleren om voor uiterlijk 2011 de benodigde maatregelen te hebben getroffen. De regeling wordt open gesteld voor vergunninghouders in de prioritaire groep.
- Er komt in 2010 een lijst beschikbaar met best beschikbare technieken gericht op reductie van fijn stofemissies in de pluimveesector.

Voorkomen

Naast het saneren van de prioritaire bedrijven is het belangrijk dat alle gemeenten alle nieuwe aanvragen voor een milieuv vergunning toetsen aan luchtkwaliteit om te voorkomen dat er nieuwe overschrijdingen bijkomen. Om de gemeenten hierbij te helpen, zal een handreiking 'Vergunningverlening fijn stof in de landbouw' ontwikkeld worden.

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 die gesaneerd moeten worden. De bedrijven die vrijwillig hun stal aanpassen kunnen uiteraard gebruik blijven maken van de 'reguliere' financiële instrumenten.

Industrie

De industrie heeft in het verleden reeds grote reducties bereikt in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Zo is de fijn stofuitstoot sinds 1990 gedaald van 38 kiloton naar 11 kiloton. Een verdere reductie is echter nodig om te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen en om de uitstoot op termijn terug te brengen tot duurzame niveaus. Daarvoor zijn maatregelen nodig op internationaal, nationaal en lokaal niveau.

In internationaal verband zijn vooral de IPPC-richtlijn en de daaraan gekoppelde BREF's³ van belang. Nederland zal in de EU blijven inzetten op aanscherping van de emissie-eisen in de BREF's zodat een gelijk speelveld binnen de EU wordt bevorderd. De inzet is om de range van emissie-eisen te verkleinen. Wat betreft fijn stof is de inzet om de toepassing van filtrerende afscheiders (of gelijkwaardige technieken) als standaard in de BREF's op te nemen.

Op nationaal niveau zal de regelgeving met emissie-eisen periodiek geactualiseerd worden. Zo worden de emissiegrenswaarden voor NO_x, fijn stof en SO₂ in het Besluit Emissie Eisen Stookinstallaties B, het BEES-B, aanzienlijk aangescherpt en op het niveau van 'best beschikbare techniek' (BBT) gebracht. Tevens zal de werkingssfeer van het Besluit worden verruimd met emissie-eisen voor het stoken van biomassa en bio-olie. De wijziging, die zal ingaan in 2009, zal met name leiden tot een aanzienlijke reductie van de NO_x-emissies.

Verder zal het klimaatbeleid uit het werkprogramma 'Klimaat en Energie: Schoon & Zuinig' naar verwachting ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. ECN doet hier onderzoek naar. In de stimuleringsregeling voor duurzame energie (SDE) zullen randvoorwaarden worden gesteld wat betreft luchtverontreinigende stoffen, om te voorkomen dat deze stimulering onbedoeld leidt tot extra emissies.

Op lokale schaal hebben provincies en gemeenten een belangrijke rol in het kader van de vergunningverlening en handhaving. De meeste vergunningen zijn inmiddels geactualiseerd in het kader van de IPPC-richtlijn. De

³ Best Available Techniques Reference Documents: hierin worden per bedrijfstak de best beschikbare technieken beschreven.

VROM-Inspectie zal voor een aantal bedrijven in overleg met bevoegde instanties nagaan welke mogelijkheden er zijn voor emissiereductie; daarbij gaat het om meerdere milieuthema's, waaronder luchtverontreinigende stoffen.

2.7 Beschrijving van de saneringstool

De saneringstool is een instrument waarmee grenswaardenoverschrijdingen op wegen en bij andere bronnen en effecten van maatregelen kunnen worden berekend voor heel Nederland, op een uniforme en snelle wijze. Dit instrument is speciaal voor het NSL ontwikkeld omdat een instrument met deze eigenschappen ontbrak.

De saneringstool maakt inzichtelijk wat het effect is van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in internationale en nationale maatregelen en kunnen de nationale maatregelen weer worden onderverdeeld in regionaal-generieke maatregelen en lokale maatregelen.

De saneringstool laat uitkomsten zien die in gunstige zin afwijken van het beeld dat tot voor kort bestond ten aanzien van de luchtkwaliteit. Dat heeft vragen opgeroepen bij de verschillende overheden. Daarom is een toelichting gemaakt op de uitkomsten, waarvan de belangrijkste conclusie is dat met name verschillen zijn ontstaan door het uitgaan van de nieuwe EU-richtlijn en het incalculeren van effecten van internationaal beleid.

2.8 Monitoring

In de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) zijn de hoofdlijnen van de monitoring van het NSL vastgelegd. Zo dienen de voortgang van de uitvoering van de maatregelen en van de uitvoering van de IBM-projecten te worden bijgehouden. Ook moet de ontwikkeling van de luchtkwaliteit worden gevolgd. Via de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties zal ook de omvang van het geheel van NIBM-projecten in beeld worden gebracht. Elk jaar zal op deze punten de stand van zaken worden bepaald. Op deze wijze zullen zowel de voortgang van de acties die in positieve en negatieve zin van invloed zijn op de luchtkwaliteit als het resultaat daarvan in termen van de verwachte ontwikkeling van de luchtkwaliteit in beeld worden gebracht.

Voor het bijhouden van de voortgang van de uitvoering van de IBM-projecten en de maatregelen zal een eenduidige werkwijze worden ontwikkeld, die in alle NSL-regio's zal kunnen worden toegepast. Hierbij zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van bestaande regionale en lokale gegevensbronnen. Voor het bepalen van de luchtkwaliteit zal nauw worden aangesloten op de jaarlijkse update van de GCN-kaart. Hierin worden immers elk jaar de meest recente inzichten opgenomen als het gaat om de inzet van de generieke maatregelen. De effecten van de IBM-projecten en de lokale maatregelen zullen vervolgens worden bepaald met behulp van een monitoringsinstrument voor het NSL, die zal worden ontwikkeld op basis van de saneringstool.

Een belangrijk element bij de vormgeving van het monitoringstelsel is dat de monitoring van het NSL en de jaarlijkse rapportage van de luchtkwaliteit die op basis van de EU-richtlijn moet plaatsvinden, worden gecombineerd. Hiertoe zal op basis van de saneringstool een monitorings- en rapportage-instrument worden ontwikkeld, waarin wegverkeer, scheepvaart, industrie en intensieve veehouderij zijn opgenomen. Ook wordt het mogelijk gemaakt om uitkomsten van lokale en regionale modelberekeningen in het monitorings- en rapportage-instrument op te nemen. Specifiek met het oog op de rapportage wordt het instrument uitgebreid naar het hele land. Met een dergelijk instrument kan de rapportage van de luchtkwaliteit over het afgelopen jaar en de prognose voor de jaren waarop de grenswaarden gehaald moeten zijn op dezelfde gegevens worden gebaseerd. Dit bevordert de consistentie van de cijfermatige basis voor het luchtkwaliteitsbeleid. Dit monitorings- en rapportage-instrument dient gelijk met de publicatie van het vastgestelde NSL begin 2009 gereed te zijn, zodat de uitvoering van het NSL van meet af aan gevolgd en indien nodig bijgestuurd kan worden.

De minister van VROM is formeel eindverantwoordelijk voor de uitvoering van het NSL en dus ook voor de monitoring. De Minister zal de monitoring – net als de totstandkoming van het NSL – vormgeven als een gezamenlijke activiteit van de drie betrokken overheidsniveaus: gemeenten, provincies en het rijk. Er zal een Regiegroep Monitoring NSL worden opgericht, bestaande uit deze drie partijen, die het monitoringsproces zal aansturen en op basis van de monitoringsresultaten de onderbouwing zal leveren voor een besluit om al dan niet een wijzigingsprocedure van het NSL van start te laten gaan.

De resultaten van de jaarlijkse monitorings- en rapportageronde zullen in een rapport worden samengevat en

aan de Eerste en Tweede Kamer worden aangeboden.

Voor het NSL en de monitor zal een tijdelijke beheersorganisatie binnen VROM worden opgericht, waar experts de voortgang van de sanering en gecoördineerde uitvoering van het NSL zullen bewaken.

Regionaal deel

3. Projecten IBM

In dit programma zijn projecten opgenomen die 'in betekenende mate (IBM)' bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit begrip is nader uitgewerkt in de AMVB⁴ en bijbehorende regeling 'niet in betekenende mate (NIBM) bijdrage'. In dit besluit is 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 'een project dat op enige locatie een bijdrage geeft aan de concentratie die kleiner is dan 3% van de grenswaarde'. Projecten 'in betekenende mate' dragen meer bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor een aantal categorieën is dat door de regering concreet vertaald in een projectomvang:

- Woningbouwprojecten groter dan 1.500 woningen bij 1 ontsluitingsweg.
- Woningbouwprojecten groter dan 3.000 woningen bij 2 of meer ontsluitingswegen.
- Kantoorlocaties groter dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak (BVO) bij 1 ontsluitingsweg.
- Kantoorlocaties groter dan 200.000 m² BVO bij 2 of meer ontsluitingswegen.
- Voor bedrijventerreinen is geen standaardcriterium opgenomen. Concreet komt het er op neer dat voor bedrijventerreinen altijd een individuele toets op de effecten voor de luchtkwaliteit moet worden uitgevoerd.

Projecten kleiner dan deze omvang hoeven na de vaststelling van het NSL niet meer individueel getoetst te worden op het voldoen aan de grenswaarden. Dit zijn dus de projecten die minder dan 1,2 µg/m³ bijdragen aan de concentratie van stikstofdioxide dan wel fijn stof (PM₁₀) in de buitenlucht. Tot de vaststelling van het NSL geldt een interim-grens van 1% van de grenswaarde (0,4 µg/m³). Verder is de restrictie dat het gaat om projecten waarover in de periode maart 2009 tot maart 2014 naar verwachting een besluit over de realisatie zal worden genomen.

Het NSL levert een zeer belangrijke bijdrage aan de onderbouwing bij de toetsing van IBM-projecten aan de normen voor de luchtkwaliteit. IBM-projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen via een melding aan de minister vervangen worden door een ander project of uitgebreid met nieuwe projecten en/of maatregelen. De voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in art. 5.12 lid 12 van de Wet Luchtkwaliteit. In de melding moet onder meer aannemelijk zijn gemaakt dat het effect op de luchtkwaliteit vergelijkbaar of positief is. Tevens kent het NSL jaarlijkse rapportages over de voortgang van zowel plannen als maatregelen op de effecten voor de luchtkwaliteit (art. 5.14 Wet Luchtkwaliteit).

Projecten waarvan het op het moment van het opstellen van dit RSL duidelijk is dat daar geen grenswaarde overschrijding als gevolg van die projecten zal optreden, zijn niet in het programma opgenomen. Doel van het opnemen van de mogelijke ontwikkelingen in het programma is dat duidelijk wordt gemaakt dat de projecten niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit of een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Omdat de achtergrondconcentraties door luchtkwaliteitsmaatregelen die al genomen zijn en de komende jaren nog genomen zullen worden verder af zullen nemen, worden vanaf 2015 geen nieuwe grenswaardenoverschrijdingen meer verwacht.

De kleinere projecten ('niet in betekenende mate') worden niet meer direct getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen. Wel komt er in 2008 een aparte AMVB voor gevoelige bestemmingen. Daarbij gaat het om scholen, kinderdagverblijven, verzorgings- en verpleegtehuizen. Voor deze bestemmingen zullen zones rondom snelwegen en provinciale wegen worden vastgelegd. Binnen deze zones geldt een onderzoeksplicht naar de luchtkwaliteit, wanneer daar plannen zijn voor nieuwbouw of relevante uitbreiding van gevoelige functies. Op plaatsen waar de grenswaarden overschreden worden, kan de bouw niet doorgaan.

De toekomstige projecten die 'in betekenende mate' bijdragen aan de luchtvervuiling in Overijssel zijn weergegeven in tabel 3.1. Rijkswaterstaat voorziet in de periode maart 2009 tot maart 2014 in Overijssel geen besluitvorming over de realisatie van infrastructuurprojecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

⁴ Staatsblad 30.440.

Tabel 3.1 : Projecten die in betekende bijdragen aan de luchtkwaliteit en waarvan het besluit tot realisatie naar verwachting in de periode maart 2009-maart 2014 genomen zal worden.

Project-naam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting en event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum Ingebruik-name, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeersprognoses voor 2010 (PM ₁₀) en 2015 (NO ₂) in saneringstool?	Geraamd effect
Waterrijk	Almelo	Gebied tussen de Bleskolsingel, Burgemeester Schneidersingel, Aadijk, Aadorpsweg, Peppellaan, Overijsselskanaal, Rijksweg 36 en Oosterweilandweg (oude N36) (x,y coördinaten middelpunt: 240775, 489746)	Woningbouw	4500	Ontsluiting via 3 wegen. Waar die ontsluitingen komen is nog onduidelijk.	Structuurplan; herziening, vastgesteld op 11 juli 2006.	Vanaf 2010	De verkeersmilieukaart van Almelo is niet opgenomen in de saneringstool. In totaal gaat het om een verkeersaantrekkende werking van 27.000 ritten per etmaal.	Een indicatieve berekening met CAR II laat zien dat er geen knelpunten worden verwacht in de jaren 2009 en verder.
Bedrijvenpark Twente	Almelo	Gebied tussen Rijksweg 36, Veenleiding, gemeentegrens met Vriezenveen en het spoor Almelo – Marienberg (x,y coördinaten middelpunt: 238040, 489310)	Bedrijvenlocatie	400.000 m ²	1 ontsluitingsweg.	Structuurplan; herziening, vastgesteld op 11 juli 2006. Art. 19 procedure bestemmingsplan start 3/2008.	Vanaf 2008	De verkeersmilieukaart van Almelo is niet opgenomen in de saneringstool. Verkeersaantrekkende werking van 3200 personenauto's en 400 vrachtwagens per etmaal.	Een indicatieve berekening met CAR II laat zien dat er geen knelpunten worden verwacht in de jaren 2009 en verder.
Turfkade II/ Aadijk Noord	Almelo	Gebied ten noorden van de Aadijk en ten oosten van Aadorpsweg. Grootte gebied circa 0,35 x 0,85 km (x,y coördinaten middelpunt: 240630, 488670)	Bedrijvenlocatie	280.000 m ²	Ontsluiting via Aadijk en Burgemeester Schneidersingel.	Structuurplan; herziening, vastgesteld op 11 juli 2006.	Nog onbekend	De verkeersmilieukaart van Almelo is niet opgenomen in de saneringstool. Verkeersaantrekkende werking: 2240 personenauto's en 280 vrachtwagens per etmaal.	Een indicatieve berekening met CAR II laat zien dat er geen knelpunten worden verwacht in de jaren 2009 en verder.
Bedrijvenpark A1	Deventer	Gebied ten zuiden van rijksweg A1 tussen de Deventerweg (N348) en de spoorlijn Deventer – Zutphen (x,y coördinaten middelpunt: 210486, 471942)	Bedrijvenlocatie	Bruto: 1.200.000 m ² Netto: 600.000 m ² inclusief 85.000 m ² (BVO) kantoren	Via de nieuw aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg (aansluitend op de Siemelinksweg/ N348(nieuw)).	Medio 2008	Vanaf 2008	Verkeersintensiteit op de westelijke ontsluitingsweg: 2010: 0 mvt/etm 2015: 5.400 mvt/etm Oostelijke ontsluitingsweg: 2010: 5.900 mvt/etm 2015: 10.900 mvt/etm	Uit berekeningen met Kema Stacks in 2007 volgt dat om aan de luchtkwaliteitsnormen te kunnen voldoen op terrein van Rijkswaterstaat langs de A1 ter plaatse van de kruising met Zutphenseweg schermen moeten worden geplaatst. Momenteel worden met nieuwe verkeersprognoses nieuwe berekeningen uitgevoerd.
Usseler Es	Enschede	Gebied tussen Westerwal, de Usselerrondweg en Rijksweg 35 (x,y coördinaten middelpunt: 254637, 469717)	Bedrijvenlocatie	600.000 m ²	A35(a), Usselerrondweg (b), Westerval (c), N18 (d).	MER: 2008/2009	Vanaf 2009	Per jaar en mvt/etm. a: 2010 : 54.600; 2016 : 59.800 b: 2010 : 11.400; 2016 : 13.300 c: 2010 : 34.000; 2016 : 36.800 d: 2010 : 7.700; 2016 : 8.400	Luchtkwaliteitsonderzoek in voorjaar 2008.

Project-naam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang**	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum Ingebruik-name, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeersprognoses voor 2010 (PM ₁₀) en 2015 (NO ₂) in saneringstool?	Geraamd effect
Luchthaven Twente	Enschede	Gebied tussen Oldenzaal, Hengelo en Enschede. Grootte van luchthaventerrein ca. 200 ha, bedrijventerrein 60 ha bruto. (x,y coördinaten middelpunt: 257279, 477323)	4 varianten: 1) recreatie 2) recreatie/zorg 3) recreatie/woningbouw/minimale luchthaven 4)luchthaven/bedrijvenlocatie	Opp (in bvo): 1) 53.238 m ² 2) 49.038 m ² 3) 51.620 m ² 4) 76.820 m ²	Ontsluiting in hoofdzaak vanaf A1 langs Weerseloseweg en Oldenzaalsestraat (N733).	MER: 2008/2009	2010-2015	Onbekend	Onbekend
Voorsterpoort	Zwolle	Gebied tussen de A28, Blaloweg en Rieteweg (x,y coördinaten middelpunt: 201318, 502843)	Kantoren Winkels Horeca en Leisure	235.000 m ² 90.000 m ² 235.000 m ³	2 of 3 ontsluitingswegen via Blaloweg	Mer: 2008 Bestemmingsplan: 2008 - 2009	2006-2020	Blaloweg richting A28: 2010: 28.000; 2015: 35.500. Blaloweg richting stad: 2010: 12.500; 2015: 15.250.	Onbekend
Spoorzona	Zwolle	Gebied rondom station (x,y coördinaten middelpunt: 202585, 502843) Linkermiddelpunt: X: 202194, Y:502015 Rechtermiddelpunt: X: 203496, Y:501783	Kantoren 800 woningen	300.000 m ²	Zuidzijde - IJsselallee (a) Noordzijde - Westerlaan (b), Stationsweg (c) en Deventerstraatweg (d)		2010-2025	a: 2010: 60.000; 2015: 63.750. b: 2010: 12.500; 2015: 12.750. c: 2010: 6.000; 2015: 6.000. d: 2010: 9.500; 2015: 10.000.	Onbekend

*** Type Classificatie**

1. Woningbouw
2. Kantoren
3. Infrastructuur
4. Bedrijvenlocatie (Wm-inrichtingen: als landbouwbedrijven/emplacementsen/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

4. Saneringsopgave verkeer

4.1 Inleiding

Uit de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit bleek dat de gemeenten Deventer en Zwolle te maken hebben met overschrijdingen die hardnekkig zijn. Mensen worden in beide gemeenten langs drukke wegen blootgesteld aan concentraties luchtverontreinigende stoffen boven de grenswaarden. Voor beide gemeenten kwam naar voren dat zij zonder aanvullend beleid niet alleen nu maar ook in de toekomst te maken blijven houden met overschrijdingen van de grenswaarden en de bijbehorende gevolgen voor de gezondheid. De jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit vormden het startpunt voor het opstellen van de saneringsopgave verkeer van het RSL Overijssel.

In paragraaf 4.2 wordt de saneringsopgave voor de luchtkwaliteitsplannen van de gemeenten Deventer en Zwolle berekend met rekenmethode CAR II versie 5.0 weergegeven. In paragraaf 4.3 zijn de resultaten van de berekeningen, uitgevoerd met de saneringstool versie 2.2.1 opgenomen. Januari 2008 is door VROM, IPO en VNG afgesproken dat de saneringsopgave verkeer berekend wordt met de saneringstool versie 2.2.1. De saneringstool is in opdracht van VROM voor het NSL en de RSL's ontwikkeld. In paragraaf 4.4 worden vervolgens de oorzaken van de verschillen tussen de resultaten berekend met CAR en met de saneringstool toegelicht. Hier wordt ook ingegaan op de gevolgen die het rekenen met de saneringstool heeft voor het RSL Overijssel.

Om de overschrijdingen die volgden uit de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit aan te kunnen pakken, hebben Deventer en Zwolle ieder een luchtkwaliteitsplan opgesteld. De maatregelen uit de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen zijn samen met de maatregelen van de provincie Overijssel opgenomen in het RSL Overijssel. In paragraaf 4.5 wordt aangegeven welke maatregelen het betreft en in paragraaf 4.6 wordt inzicht gegeven in de kosten van de maatregelen.

4.2 Saneringsopgave verkeerswegen met CAR II versie 5.0

Uit de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit bleek dat de gemeenten Deventer en Zwolle voor de opgave staan om (tijdig) te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Zowel de gemeente Deventer als de gemeente Zwolle heeft nadere invulling gegeven aan de aanpak voor de verbetering van de luchtkwaliteit. De gemeente Deventer heeft dit gedaan in de vorm van het 'Actieplan verbetering luchtkwaliteit Deventer 2006-2010' en de gemeente Zwolle door middel van het 'Luchtkwaliteitsplan Gemeente Zwolle 2007-2011'.

De saneringsopgave, zoals die in de luchtkwaliteitsplannen van Deventer en Zwolle is opgenomen, is berekend met CAR II versie 5.0. Hierbij is de volgende indeling van knelpunten gehanteerd:

- knelpuntvakken met een overschrijding van tussen 0 en 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, die op te lossen zijn met redelijkerwijs te nemen generieke regionale en locatiespecifieke maatregelen;
- knelpuntvakken met een overschrijding tussen 2 en 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, die op te lossen zijn met ingrijpende locatiespecifieke maatregelen;
- knelpuntvakken met een overschrijding van meer dan 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, die alleen opgelost kunnen worden met integrale gebiedsoplossingen.

Dit resulteert voor Deventer in 9,3 km wegvaklengte, waarlangs overschrijding plaatsvindt van de normen voor NO_2 en 3,5 km overschrijding van de normen voor PM_{10} . Voor Zwolle resulteert dit in 7,2 km overschrijding voor NO_2 en 0,5 km overschrijding voor PM_{10} . In tabel 4.1 wordt een overzicht gegeven van de saneringsopgave op basis van eigen onderzoeken van de gemeente Deventer en Zwolle.

Gemeente	Overschrijding norm	NO ₂ in 2010	PM ₁₀ in 2010
Deventer	0- 2 µg/m ³	- Holterweg - Siemelinkweg	- Snipperlingsdijk
Deventer	2- 5 µg/m ³	- Handelskade - Snipperlingsdijk - Welle	- Zutphenseweg (ten noorden van de Rijksweg A1)
Deventer	> 5 µg/m ³	- Zutphenseweg (ten noorden van de Rijksweg A1)	
Zwolle	0- 2 µg/m ³	- Ceintuurbaan (thv Aagje Dekenstraat) - IJsselallee (thv de Nieuwe Veerallee en tunnel onder het spoor naar Deventer) - Blaloweg (brug over Zwarte Water)	- Stationsweg - Burg. Van Roijensingel (traject tussen Stationsweg en de Luttekestraat)
Zwolle	2- 5 µg/m ³	- Emmawijk (traject tussen de Burg. v. Roijensingel en Willemskade) - Eekwal	
Zwolle	> 5 µg/m ³	- Stationsweg - Burgemeester van Roijensingel (traject tussen Stationsweg en Emmawijk)	

Tabel 4.1 : Saneringsopgave berekend met CAR II versie 5.0 op basis van luchtkwaliteitsplannen van de gemeenten Deventer en Zwolle.

Op grond van de analyse met CAR II versie 5.0 kan geconcludeerd worden dat:

- Deventer in 2010 op 6 wegvakken een grenswaardenoverschrijding voor NO₂ heeft en op 2 wegvakken een grenswaardenoverschrijding voor PM₁₀ heeft.
- Zwolle in 2010 op 7 wegvakken een grenswaardenoverschrijding voor NO₂ heeft en op 2 wegvakken een grenswaardenoverschrijding voor PM₁₀ heeft.

4.3 Saneringsopgave verkeerswegen met saneringstool versie 2.21

VROM heeft voor het bepalen van de saneringsopgave verkeer de saneringstool laten ontwikkelen. Op 7 januari 2008 is versie 2.2.1 van de saneringstool beschikbaar gesteld. In de saneringstool wordt uitgegaan van gemeentelijke verkeersgegevens die de gemeenten ook hanteren voor de berekeningen met CAR. Voor dit RSL zijn de saneringsopgave in Deventer en Zwolle in het basisjaar 2006 en de zichtjaren 2010 en 2015 in beeld gebracht met de saneringstool. De uiteindelijke saneringsopgave is het aantal grenswaardenoverschrijdingen voor PM₁₀ in 2010 en voor NO₂ in 2015 dat resteert na implementatie van reeds voorgenomen nationaal en internationaal beleid. De saneringsopgave voor PM₁₀ en NO₂ in 2006 is weergegeven in tabel 4.2.

Gemeente	Weg	Weglengte in m	Jaargemiddelde NO ₂ in µg/m ³	Jaargemiddelde PM ₁₀ in µg/m ³
Deventer	Deventerweg	182	44	33
Zwolle	Stationsweg	200	41	31
Zwolle	Eekwal		42	30
Zwolle	Burgemeester van Roijensingel	250	49	35

Tabel 4.2 : Saneringsopgave in Deventer en Zwolle in 2006 met saneringstool versie 2.2.1.

In tabel 4.2 zijn de waarden voor het uurgemiddelde voor NO₂ en de waarden voor het 24uursgemiddelde (etmaalwaarde) voor PM₁₀ niet opgenomen. Deze waarden volgen niet direct uit de saneringstool. In de praktijk blijkt dat bij de gegeven concentraties voor NO₂ de uurgemiddelde concentratie voor NO₂ niet wordt overschreden. Verder is er een verband tussen de jaargemiddelde concentratie en overschrijding van de waarde voor het 24uursgemiddelde voor PM₁₀. Bij een jaargemiddelde concentratie van 33 µg/m³ en hoger is sprake van overschrijding van het 24uursgemiddelde voor PM₁₀.

Op grond van de analyse met de saneringstool versie 2.2.1 kan geconcludeerd worden dat:

- Deventer in 2006 op de Deventerweg (is verlengde van de Zutphenseweg) een saneringsopgave heeft voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ en de 24uursgemiddelde concentratie voor PM₁₀.
- Zwolle in 2006 op de Stationsweg, Eekwal en de Burgemeester van Roijensingel een saneringsopgave heeft voor de jaargemiddelde concentratie NO₂, en op de Burgemeester van Roijensingel tevens een overschrijding van de 24uursgemiddelde concentratie voor PM₁₀.
- Deventer en Zwolle in 2010 geen overschrijdingen voor PM₁₀ en in 2015 geen overschrijdingen voor NO₂ verwachten. Wel resteert in Zwolle voor het zichtjaar 2015 een 'bijna knelpunt' voor NO₂, waar de verwachte concentratie NO₂ zo dicht bij de grenswaarde ligt, dat een verbetering van de luchtkwaliteit wenselijk is.

Het bijna knelpunt in Zwolle en de daar verwachte concentraties PM₁₀ in het richtjaar 2010 en NO₂ in het richtjaar 2015 zijn weergegeven in tabel 4.3.

Bijna knelpunt	x - y coördinaten	Concentratie PM ₁₀ in 2010 (µg/m ³)	Concentratie NO ₂ in 2015 (µg/m ³)
Burgemeester van Roijensingel	202692_502678	27,6	39,8
Burgemeester van Roijensingel	202739_502560	27,5	39,3

Tabel 4.3 : Bijna knelpunt in Zwolle in 2015 met de saneringstool versie 2.2.1.

4.4 Verschillen berekeningen saneringsopgave en de gevolgen

In paragraaf 4.2 is de saneringsopgave berekend met CAR II versie 5.0 voor de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen van de gemeente Deventer en Zwolle. In paragraaf 4.3 is de saneringsopgave berekend met de saneringstool versie 2.2.1. In paragraaf 4.4.1 wordt toegelicht waarom de rekenresultaten met de saneringstool versie 2.2.1 voor het basisjaar 2006 sterk afwijken van de uitkomsten van de gemeentelijke jaarrapportages luchtkwaliteit. Vervolgens wordt in paragraaf 4.4.2 een toelichting gegeven op de prognoses van de saneringstool voor de jaren 2010 en 2015. In paragraaf 4.4.3 wordt aangegeven welke gevolgen het rekenen met de saneringstool heeft voor het RSL Overijssel.

4.4.1 Rekenresultaten voor het basisjaar 2006

De met de saneringstool berekende saneringsopgave voor het jaar 2006 is merkbaar kleiner dan de met CAR II versie 5.0 berekende saneringsopgave door Deventer en Zwolle. Dit is het gevolg van de volgende twee factoren:

1. **Aanpassing van de toetsafstand voor NO₂.**
In de saneringstool wordt geanticipeerd op de nieuwe EU-richtlijn, die het mogelijk maakt om concentraties voor alle stoffen te bepalen op 10 meter van de rand van de weg. In de gemeentelijke jaarrapportages wordt nog gerekend met de oude richtlijn en het daarop gebaseerde meet- en rekenvoorschrift met respectievelijk 5 meter voor NO₂ en 10 meter voor PM₁₀. Hier is dus sprake van een aanpassing van de toetsafstand (= bijstelling van de norm) die aanzienlijke gevolgen kan hebben, want concentraties langs wegen nemen zeer snel af naarmate de afstand tot de rand van de weg groter wordt. Overigens geldt de toetsafstand voor de situaties waarin sprake is van gevelafstanden tot de weg van 10 meter en verder. Bij kleinere gevelafstanden tot de weg wordt met de kleinere werkelijke gevelafstand tot de weg gerekend.
2. **Kalibratie van de rekenmethode op basis van meetresultaten.**
In 2007 zijn nieuwe emissiefactoren vastgesteld voor NO₂ en PM₁₀ op basis van nieuwe meetgegevens. In combinatie met het gebruikte berekeningsmodel (CAR) leverde dat uitkomsten op die niet meer klopten met metingen. Daarom heeft een bijstelling van CAR plaatsgevonden. Met een verdunningfactor worden de rekenresultaten gekalibreerd op basis van de meetresultaten. Beide wijzigingen zijn doorgevoerd in CAR II versie 6.1.1. De gemeentelijke rapportages zijn gebaseerd op oudere versies van CAR. Door de lagere emissiefactoren en de bijstelling van CAR nemen de berekende concentraties NO₂ en PM₁₀ sterk af. Het gaat hier niet om een versoepeling van regels maar om het in overeenstemming brengen van berekeningen met de werkelijkheid (metingen).

4.4.2 Rekenresultaten voor de zichtjaren 2010 en 2015

De twee factoren die het verschil verklaren tussen de met CAR II versie 5.0 berekende saneringsopgave en de saneringsopgave voor 2006 werken ook door in de saneringstool voor de prognoses voor 2010 voor PM₁₀ en voor 2015 voor NO₂. De saneringsopgave neemt in de komende jaren door andere factoren verder af. Die factoren zijn:

1. **Autonome ontwikkeling.** Een voorbeeld hiervan is ingezet beleid waardoor auto's steeds schoner worden.
2. **In de saneringstool is het effect van voorgenomen nationaal en internationaal beleid ingecalculleerd.** Internationaal wordt uitgegaan van uitvoering van de NEC-richtlijn en de zogenaamde thematische strategie. Nationaal wordt uitgegaan van het zogenaamde Prinsjesdag-plus-pakket, dat bestaat uit vastgesteld en voorgenomen beleid (zie bijlage 1). Uiteraard zijn er onzekerheden rond de uitvoering van genoemde uitgangspunten. Voor het Nederlandse deel van het maatregelenpakket geldt een uitvoeringsplicht conform de Wet Luchtkwaliteit en daarmee is de uitvoering in principe gegarandeerd. Voor het internationale deel van het beleid geldt dat niet. De onzekerheden zijn daar groter. Vanaf voorjaar 2007 kunnen gemeenten hier ook in CAR mee rekenen.
3. **Veel gemeenten, waaronder Deventer en Zwolle, werken in hun berekeningen met gemiddelde werkdagen.** In de saneringstool wordt gerekend met gemiddelde werkdagen. De verkeersintensiteit gemiddeld over de werkdagen (werkdagen en zondag) is meestal lager dan de verkeersintensiteit over de werkdagen doordat de verkeersintensiteit op een zondag meestal lager is dan op een werkdag.

4.4.3 Gevolgen voor het RSL Overijssel

Op grond van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de bijgestelde rekenafstand uit de nieuwe EU-richtlijn en de nieuwe CAR II versie 6.1.1. belangrijke oorzaken zijn van een drastische afname van de saneringsopgave. Beide oorzaken werken door in de berekening van de saneringsopgave vanaf het jaar 2007 (voor de saneringstool al vanaf het jaar 2006). Vooral de autonome ontwikkeling en het voorgenomen nationale- en internationale beleid leiden tot een verdere afname van de saneringsopgave in de toekomst.

De volgende factoren kunnen ervoor zorgen dat de berekende concentraties voor PM₁₀ en NO₂ in de toekomst hoger uit kunnen vallen dan berekend met de saneringstool versie 2.1.1:

1. jaarlijkse schommelingen in de berekening van de achtergrondconcentraties;
2. onzekerheden die samenhangen met de gehele systematiek van meten en rekenen;
3. de uitvoering en het effect van voorgenomen nationale en internationale luchtkwaliteitsmaatregelen is onzeker en kan tegenvallen.

Hierom is door Overijssel voor het bepalen van de saneringsopgave een onzekerheidsmarge van 2 µg/m³ gehanteerd en wordt ook gekeken naar de bijna knelpunten (concentratie tussen 38 en 40 µg /m³). Voor het bijna knelpunt, de Burgemeester van Roijensingel in Zwolle, worden dan ook maatregelen genomen om de concentratie NO₂ te verlagen.

In Overijssel worden gelukkig geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen in de zichtjaren voorzien en is dus geen sanering van knelpunten aan de orde. Het uitvoeren van de lokale luchtkwaliteitplannen is echter nog steeds relevant, omdat daarmee de luchtkwaliteit in algemene zin verbetert binnen de gemeenten. In combinatie met het reeds ingezette en nog te realiseren nationale en internationale beleid leidt het nemen van regionale en lokale maatregelen tot een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit. Dit heeft een positief effect op de gezondheid van de inwoners van Overijssel. De provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Zwolle hebben besloten de luchtkwaliteitsmaatregelen gewoon uit te voeren.

4.5 Luchtkwaliteitsmaatregelen verkeer

4.5.1 Maatregelen provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft reeds verschillende besluiten genomen over de uitvoering van (generieke) maatregelen om de luchtkwaliteit in Overijssel te verbeteren. Het gaat om maatregelen aanvullend op de rijksmaatregelen. Het betreft de volgende maatregelen:

- Subsidieregeling roetfilters Overijssel (SRO). De provincie Overijssel heeft inwoners (particulieren) die een roetfilter hebben geplaatst op hun dieselauto een extra tegemoetkoming van € 200 verstrekt. Deze subsidie was aanvullend op de regeling van VROM.
- Schoner maken van het eigen wagenpark door toepassen inzet schone auto's via leasecontract.
- De provincie gaat bij de volgende concessieverlening (2009 en 2011) voor het openbaar vervoer EURO-5/6 of EEV-eisen stellen.
- De provincie gaat het rijden op schone brandstoffen stimuleren.

4.5.2 Maatregelen gemeente Deventer

De gemeente Deventer heeft een plan van aanpak opgesteld ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het gaat hier om maatregelen waartoe besloten is na 1 januari 2005, of waar naar verwachting binnenkort over zal worden besloten. Het betreft de volgende maatregelen (bron: Actieplan verbetering luchtkwaliteit Deventer 2006-2010).

Schoon

- inzet bij concessieverlening op schoon openbaar vervoer;
- schoon eigen wagenpark;
- schoon personenvervoer (taxi, ouderen, gehandicapten);
- contracteisen onderaannemers;
- afspraken maken met bedrijven over routes, woon/werkverkeer en schone auto's;
- haalbaarheidsonderzoek milieuzone en verbetering stedelijke distributie;
- convenant sluiten met bedrijven over schone voertuigen.

Doorstroming

- optimalisatie doorstroming hoofdwegenstructuur;
- routing doorgaand vrachtverkeer over N348 met reisinformatiesysteem gekoppeld aan bedrijvenpark A1;
- maatregelen profiel Siemelinksweg gekoppeld aan Bedrijvenpark A1;
- ontsluiting Bedrijvenpark A1 aan de oostzijde (Siemelinksweg);
- aanpassing van het Hanzetracé door reconstructie Amstellaan.

Beperken intensiteit

- voorzieningen OV en fiets;
- verkeersaantrekkende functies zo dicht mogelijk situeren bij ontsluitingsweg in de te herstructureren Rivierenbuurt;
- geen verkeer in plangebied Sluiskwartier (ondergronds parkeren).

Onderzoek

- haalbaarheidsonderzoek gedifferentieerd parkeertarief;
- haalbaarheidsonderzoek stimuleren schone voertuigen met systeem parkeervergunningen.

4.5.3 Maatregelen gemeente Zwolle

De gemeente Zwolle heeft een onderzoek uitgevoerd naar de knelpunten. In het Luchtkwaliteitplan Zwolle zijn voorstellen gedaan om te komen tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Voor een deel gaat het om maatregelen die de luchtkwaliteit in Zwolle generiek verbeteren en voor een ander deel om maatregelen is worden genomen om de knelpunten op te lossen. Het betreft de volgende maatregelen (bron: deel I luchtkwaliteitplan Zwolle en Luchtkwaliteitplan gemeente Zwolle 2007-2011).

Schoon

- inzet bij concessieverlening op schoon openbaar vervoer;
- schoon eigen wagenpark;
- schoon personenvervoer (taxi, ouderen, gehandicapten);
- contracteisen onderaannemers (roetfilters vuilniswagens, bouw e.d.).

Doorstroming

- verbeteren doorstroming Ceintuurbaan;
- verbeteren doorstroming IJsselallee.

Beperken intensiteit

- voorzieningen OV en fiets;
- fietsbrug Rodetorenplein-Katerdijk;
- fietsenstalling Nieuwe Markt;
- fietsenstalling Melkmarkt;
- voortzetting fietsroute Westenholte-Stadshagen-binnenstad-station;
- realisatie voorstadhalte Kamperlijn (Voorsterpoort en Stadshagen);
- verbetering toegankelijkheid bussen.

Onderzoek

- haalbaarheidsonderzoek milieuzone en verbetering stedelijke distributie;
- haalbaarheidsonderzoek gedifferentieerd parkeertarief/parkeervergunningentarief schone voertuigen;
- realisatie gedifferentieerd parkeertarief;
- onderzoek inzet groen;
- onderzoek circulatiemaatregelen verkeer binnenstad.

Bedrijven

- vervoersmanagement/afspraken met bedrijven over rijroutes.

Planvorming

- nadrukkelijk participeren in planproces (idee-beoordeling-besluit);
- juiste keuze positionering gevoelige groepen;
- geen openhaarden in nieuwbouw;
- beperken verkeersaantrekkende werking.

Opzetten projectbureau

- ondersteunend;
- voorlichting en stimuleren;
- communicatieplan (opstellen en uitvoeren) Aandacht voor:
- publiekscampagne;
- educatie;
- promotie fietsgebruik;
- verstandig stoken.

Monitoring

- opstellen en uitvoeren monitoringsprogramma;
- metingen luchtkwaliteit (aanschaf apparatuur).

4.5.4 Effecten van de maatregelen

De subsidieregeling roetfilters Overijssel (SRO) loopt al vanaf 1-1-2007. Dat deze regeling effectief is blijkt wel uit het gegeven dat op 1 maart 2008 al 2884 aanvragen voor subsidie bij de provincie Overijssel zijn ingediend. In Overijssel zijn in verhouding tot andere provincies procentueel meer subsidieaanvragen ingediend voor het aanbrengen van roetfilters. De subsidieregeling roetfilters Overijssel heeft een positief effect op de concentratie fijn stof (PM_{10}). De maatregelen opgenomen in dit RSL die de provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Zwolle al hebben genomen en nog zullen nemen zullen tot een lichte verbetering van de luchtkwaliteit leiden. De precieze omvang van de verbetering is op basis van de huidige plannen niet te berekenen.

Op wegvakken met intensief busverkeer zullen de maatregelen substantieel effect op de luchtkwaliteit hebben als gevolg van de inzet van schone bussen in het openbaar vervoer vanaf de volgende concessieperiode. De effecten hiervan zijn voor het 'bijna knelpunt' in Zwolle in onderstaande tabel in beeld gebracht.

Bijna knelpunt (x-y coördinaten)	Concentratie PM ₁₀ in 2010 (µg/m ³) zonder maatregelen	Concentratie NO ₂ in 2015 (µg/m ³) zonder maatregelen	Concentratie PM ₁₀ met maatregel schone bussen in 2010 (µg/m ³)	Concentratie NO ₂ met maatregel schone bussen in 2015 (µg/m ³)
Burgemeester van Roijensingel (202692_502678)	27,6	39,8	27,6	37,3 (-2,5)
Burgemeester van Roijensingel (202739_502560)	27,5	39,3	27,5	36,8 (-2,5)

Tabel 4.4 : De luchtkwaliteit op het bijna knelpunt Burgemeester van Roijensingel in Zwolle in 2015 met en zonder maatregel 'schone bussen', berekend met de saneringstool versie 2.21.

Zoals blijkt uit Tabel 4.4 is schoner openbaar vervoer een effectieve maatregel waarmee de concentratie voor NO₂ met 2,5 µg/m³ wordt verlaagd. Aangezien de bussen nu al zijn voorzien van roetfilters neemt de concentratie PM₁₀ hierdoor niet af.

Geconcludeerd kan worden dat met de uitvoering van het maatregelenpakketten de luchtkwaliteit sneller en sterker verbetert dan alleen met het pakket generieke rijksmaatregelen. De uitvoering van de maatregelen uit het NSL en RSL bieden voldoende zekerheid voor de prognose dat als gevolg van het verkeer in 2010 (PM₁₀) en 2015 (NO₂) de grenswaarden in de provincie Overijssel nergens worden overschreden.

4.6 Kosten Luchtkwaliteitsmaatregelen verkeer

4.6.1 Kosten maatregelen provincie Overijssel

De luchtkwaliteitsmaatregelen van de provincie Overijssel zijn op dit moment in uitvoering of zijn gepland. Alle provinciale maatregelen zijn gericht op de bron. De uitstoot van PM₁₀ en NO₂ door het busvervoer, personenauto's en het eigen wagenpark wordt met de maatregelen gereduceerd. De kosten van de maatregelen die in uitvoering zijn of gepland bedragen € 4.694.599,-. Hiervoor heeft de provincie dekking binnen de eigen begroting in combinatie met de rijksmiddelen uit de FES-NSL 2^e en 3^e tranche (zie hoofdstuk 6). De kosten van de maatregelen van de provincie Overijssel zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Aard van de maatregel	Kostenraming in €
Subsidieregeling (retrofit)roetfilters Overijssel (SRO)	554.000
Concessieverlening OV eisen op tenminste Euro-V-niveau	Incidenteel:3.500.000 Structureel: PM.
Eigen wagenpark	75.000
Stimuleren schone brandstoffen	565.599
Totale kosten	4.694.599

Tabel 4.5 : Maatregelen provincie Overijssel.

4.6.2 Kosten maatregelen gemeente Deventer

De gemeente Deventer heeft voor de uitvoering van haar Actieplan verbetering luchtkwaliteit een bedrag uitgetrokken van € 100.000,-. Hierover is bij raadsbesluit van 6-6-2007 besloten. Vanuit de middelen die uit de FES-NSL 2^e tranche voor Overijssel beschikbaar zijn, is een bedrag van € 308.000,- toegezegd. Hiermee is voor de uitvoering van het Actieplan vrijwel het gehele budget zeker gesteld. De kosten van de gemeente Deventer, zoals die in het Actieplan verbetering luchtkwaliteit zijn genoemd, zijn in tabel 4.6 weergegeven.

Aard van de maatregel		Kostenraming in €
Inzet bij concessieverlening schoon openbaar vervoer		25.000
Schoon eigen wagenpark		25.000
Schoon personenvervoer (taxi, ouderen, gehandicapten)		25.000
Contracteisen onderaannemers		25.000
Afspraken maken met bedrijven over routes, woon/werkverkeer en schone auto's		-
Haalbaarheidsonderzoek gedifferentieerd parkeertarief		25.000
Haalbaarheidsonderzoek stimuleren schone voertuigen met systeem parkeervergunningen		25.000
Optimalisatie doorstroming hoofdwegenstructuur		Binnen project
Convenant sluiten met bedrijven over schone voertuigen		-
Reconstructie Amstellaan, aanpassing Hanzetracé		Binnen project
Haalbaarheidsonderzoek milieuzone en verbetering stedelijke distributie		50.000
Routing doorgaand vrachtverkeer over N348 met reisinformatiesysteem gekoppeld aan bedrijvenpark A1		Binnen project
Maatregelen profiel Siemelinksweg gekoppeld aan Bedrijvenpark A1		Binnen project
Uitvoering communicatieplan		50.000
Externe ondersteuning (advies en uitvoering)		147.900
- opstellen Plan van aanpak, verkeersscenario's en ondersteuning;	84.600	
- berekenen effecten verkeersscenario's;	31.000	
- actualiseren verkeersmilieukaart en aanpassen data.	32.300	
Totale kosten⁵		422.900

Tabel 4.6 : Maatregelen gemeente Deventer.

⁵ Exclusief vervolgcosten na onderzoek.

4.6.3 Kosten maatregelen gemeente Zwolle

De gemeente Zwolle heeft voor de uitvoering van haar luchtkwaliteitplan een bedrag uitgetrokken van € 465.000,-. Hiervan is bij raadsbesluit van 2-7-2007 een bedrag van € 157.000,- uit eigen middelen toegezegd. Aanvullend hierop is vanuit de middelen die uit de FES-NSL 2^e tranche voor Overijssel beschikbaar zijn, een bedrag van € 308.000 toegezegd. Hiermee is de uitvoering van het merendeel van de maatregelen uit het luchtkwaliteitplan zeker gesteld. Voor het uitvoeren van de maatregelen die voortkomen uit de (haalbaarheid)onderzoeken zijn nog geen budgetten beschikbaar gesteld. Indien voor deze maatregelen aanvullende budgetten noodzakelijk zijn, zullen deze separaat worden voorgelegd aan de gemeenteraad. De kosten van de gemeente Zwolle zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Aard van de maatregel	Kostenraming in €
Doorstromingsmaatregelen Ceintuurbaan en IJsselallee	Binnen project
Schoon eigen wagenpark	20.000
Contracteisen onderaannemers	Binnen project
Opstellen en uitvoeren communicatieplan	50.000
Opstellen en uitvoeren monitoringsprogramma	25.000
Inrichten meetstation	100.000
Verbeteren verkeerscirculatie binnenstad	20.000
Opzetten projectbureau	100.000
Inzet bij concessieverlener voor schoon OV	20.000
Schoon personenvervoer	20.000
Onderzoek naar instellen van een milieuzone voor het vrachtverkeer	40.000
Onderzoek naar inzet groen voor een betere luchtkwaliteit	20.000
Haalbaarheidsonderzoek gedifferentieerd parkeertarief	40.000
Afspraken vervoersmanagement	10.000
Nadrukkelijke participatie in het ruimtelijke proces	Binnen project
Totale kosten⁶	465.000

4.7 : Maatregelen gemeente Zwolle.

⁶ Exclusief vervolgcosten na onderzoek.

5. Saneringsopgave landbouw

5.1 Inleiding

Naast het verkeer is de intensieve veehouderij een belangrijke oorzaak van overschrijdingen van grenswaarden voor fijn stof. Sinds begin 2006 is duidelijk dat er in Nederland sprake is van een fijn stof probleem bij de intensieve veehouderij. Vanaf die periode is veel aandacht besteed aan het vaststellen van de omvang van het probleem en de wijze waarop gezocht kan worden naar oplossingen. Normoverschrijdingen doen zich vooral voor in de reconstructieprovincies en dan voornamelijk bij grote pluimveebedrijven. Scharrelstallen spelen hierin een belangrijke rol: onderzoek toont namelijk aan dat de fijn stof emissie per dier in scharrelstallen ongeveer 11 keer groter is dan de emissie per dier in batterijstallen. Batterijstallen zijn vanwege dierenwelzijneisen vanaf 2012 verboden met als gevolg dat de emissie van fijn stof uit pluimveebedrijven nog verder zal toenemen.

De overschrijdingen c.q. knelpunten zijn door ECN in kaart gebracht (Fijn stof uit stallen, verfijningslag in het kader van het NSL (ECN, 2007)). In paragraaf 5.2 wordt hier nader op ingegaan. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de emissiebeperkende maatregelen en hun effectiviteit. Paragraaf 5.4 schetst de beoogde aanpak om de normoverschrijdingen in de landbouw op te lossen.

5.2 Knelpunten landbouw

Om een beeld te krijgen van de problematiek rondom fijn stof bij landbouwbedrijven is onderzoek uitgevoerd door ECN in samenwerking met VROM en de reconstructieprovincies. Het onderzoek heeft plaatsgevonden in twee stappen, waarbij gewerkt is van grof naar fijn. In eerste instantie zijn berekeningen uitgevoerd op basis van GIAB gegevens⁷ van geheel Nederland.

Uit de resultaten bleek dat buiten de reconstructieprovincies nauwelijks sprake is van grenswaardenoverschrijdingen. In het vervolgonderzoek is daarom alleen aandacht besteed aan de problematiek in de reconstructieprovincies. In tweede instantie, de zogenaamde verfijningslag, is gerekend met globale gegevens uit de milieuvergunningen.

De resultaten van de berekeningen van ECN zijn vergeleken met de lijst van potentiële bedrijfsverplaatsingen in het kader van de reconstructie. Er zijn echter geen bedrijven met een fijn stof knelpunt die op grond van de verplaatsingsregeling reconstructie verplaatst zouden kunnen worden.

Vervolgens heeft een laatste controle bij de betrokken gemeenten plaatsgevonden om eventuele wijzigingsplannen voor de bedrijven met een fijn stof knelpunt in beeld te krijgen.

In de regiegroep, bestaande uit de ministeries van LNV en VROM, de VNG en de reconstructieprovincies, is gekozen voor het aangeven van een prioritaire groep van bedrijven, waarvan op voorhand (op basis van een behoedzame aanneme van de emissiefactoren) aangenomen kan worden dat ze zeker een grenswaardenoverschrijding hebben en zullen houden. Deze prioritaire groep bestaat uit 330 intensieve pluimveehouderijen in heel Nederland die in het jaar 2010 een overschrijding veroorzaken gegeven de voor dat jaar berekende achtergrondconcentratie voor PM₁₀. Naast deze 330 bedrijven zullen naar verwachting door omschakeling van batterijhuisvesting naar scharrelhuisvesting van bedrijven in het kader van de Europese dierenwelzijneisen extra overschrijdingen ontstaan bij pluimveebedrijven. De eerste berekeningen laten zien dat het aantal bedrijven met een grenswaardenoverschrijding zal toenemen met 133 tot 463 knelpunten.

Voor Overijssel zijn 41 normoverschrijdingen binnen 15 gemeenten aangetoond. Na de omschakeling vanwege dierenwelzijneisen zullen naar verwachting 45 normoverschrijdingen aanwezig zijn in de provincie Overijssel.

⁷ Geografisch Informatiesysteem Agrarische Bedrijven.

Alle knelpunten dienen in het voorjaar van 2011 (3 jaar na inwerking treden van de Europese richtlijn) opgelost te zijn.

Gemeente	Aantal pluimveehouderijen	Aantal pluimveehouderijen (inclusief omschakeling naar scharrelstallen)
Almelo	1	1
Dalfsen	4	5
Deventer	3	3
Dinkelland	1	1
Hardenberg	7	9
Hellendoorn	1	1
Hof van Twente	7	8
Kampen	1	1
Ommen	4	4
Raalte	4	4
Staphorst	1	1
Steenwijkerland	1	1
Tubbergen	3	3
Twenterand	2	2
Wierden	1	1
TOTAAL	41	45

Tabel 5.1 : Overzicht van gemeenten in Overijssel met het aantal intensieve veehouderijen dat in 2010 een overschrijding kent voor de grenswaarde van fijn stof.

Het exacte aantal overschrijdingen is nog onzeker. Er zijn verschillende factoren die een rol spelen bij de berekening nog onduidelijk, waarvan de emissiefactoren van stallen de belangrijkste zijn. Om de onzekerheden zoveel mogelijk weg te nemen is een onderzoekstraject gestart. De eerste inzichten uit dit onderzoekstraject zijn dat er buiten de prioritaire groep bedrijven geen significante toename van het aantal normoverschrijdingen valt te verwachten.

5.3 Maatregelen en hun effecten

Om het fijn stof probleem in de landbouw op te lossen zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar. Er zijn echter voor pluimveehouderijen nog geen goedgekeurde maatregelen beschikbaar. Op basis van eerder onderzoek worden de beste resultaten verwacht van maatregelen zoals het installeren van luchtwassers en olie vernevelen in de stal.

Tot op heden is vooral ervaring opgedaan met luchtwassers in de varkenshouderij. Luchtwassers waren in aanleg bedoeld om ammoniak- en geuremissie te verminderen, maar zijn ook geschikt om de emissie van fijn stof uit pluimveehouderijen te reduceren. Luchtwassers zijn echter relatief duur in aanschaf en exploitatie. Ook wordt het stalklimaat er niet beter van, omdat het een end-of-pipe maatregel is. Bovendien stellen pluimveehouders, in tegenstelling tot varkenshouders, zich terughoudender op om luchtwassers te installeren vanwege financiële en technische redenen (meer ventilatielucht, grotere installaties en daardoor hogere exploitatiekosten).

In opdracht van LNV wordt nader onderzoek uitgevoerd naar (kosten)effectieve maatregelen om emissies van fijn stof uit pluimveehouderijen te reduceren. De onderzoeken richten zich met name op luchtwassers en olie vernevelen in de stal, waarbij rendement, (neven)effecten en kosten centraal staan.

5.4 Aanpak

Overeenkomstig de beleidsuitgangspunten en de NSL-koers is de aanpak gericht op twee sporen:

1. saneren van bestaande overschrijdingen;
2. voorkomen van nieuwe overschrijdingen.

Saneren van bestaande overschrijdingen

Allereerst moeten de bestaande overschrijdingen exact in beeld worden gebracht (incl. de mate van overschrijding). Daarvoor moeten op korte termijn alle lokale gegevens van 330 bedrijven in de prioritaire groep (41 bedrijven in Overijssel) worden verzameld. De gemeenten zullen worden gevraagd deze informatie aan te leveren. Deze inventarisatie kunnen zij uitvoeren, zodra zij van VROM een toetsingskader en verspreidingsmodel om op fijn stof te toetsen, hebben ontvangen (volgens de planning van het ministerie van VROM in mei 2008). De provincie kan de gemeenten hierbij ondersteunen en als schakel fungeren richting het Ministerie van VROM. Als de gemeenten in mei kunnen beginnen dan kunnen medio augustus 2008 alle bedrijven zijn doorgelicht met behulp van het nieuwe verspreidingsmodel en toetsingskader.

Het Rijk is voornemens om in 2008 een subsidieregeling open te stellen voor pluimveehouders om ze te stimuleren maatregelen te nemen om de emissie van fijn stof te reduceren. De subsidieregeling wordt in eerste instantie alleen opengesteld voor vergunninghouders in de prioritaire groep die na de laatste berekeningen nog steeds een normoverschrijding hebben. In hoeverre bedrijven met een fijn stof knelpunt die niet uitbreiden ook kunnen worden gedwongen om maatregelen te nemen is (nog) niet bekend. Het Rijk (LNV) is bezig met de verdere ontwikkeling van emissiebeperkende maatregelen (via het programma luchtwassers en aanvullend onderzoek naar olie vernevelen in de stal). Alleen goedgekeurde maatregelen kunnen worden gestimuleerd via de subsidieregeling.

Uit eerste berekeningen blijkt dat voor heel Nederland € 110 mln. nodig is om alle knelpunten op te lossen, waarvan € 22,5 mln. voor de aanpak in de Overijsselse landbouw (gebaseerd op de maatregelen bedrijfsverplaatsing, luchtwassers en olie vernevelen). Op dit moment is er voor heel Nederland € 15 miljoen beschikbaar vanuit het Rijk. Het gat tussen de beschikbare en benodigde hoeveelheid geld dient gedicht te worden. Het Rijk heeft aangegeven extra geld beschikbaar te stellen. Pas als de exacte saneringsopgave bekend is (aantal knelpunten, maatregelen en kosten) kunnen gesprekken worden gevoerd over het wel of niet meebetalen van provincies en onder welke voorwaarden. Het oplossen van de knelpunten is en blijft primair een taak van het Rijk.

Cruciaal bij het slagen van de sanering van de bestaande overschrijdingen is de sector mee te krijgen (via draagvlakvorming en verleiding) om de milieueisen (incl. fijn stof) en dierenwelzijneisen binnen de derogatietermijn (voorjaar 2011) te realiseren.

Voorkomen van nieuwe overschrijdingen

Naast het oplossen van bestaande knelpunten is het belangrijk dat gemeenten (en in sommige gevallen de provincie) alle nieuwe aanvragen voor een milieuvergunning toetsen aan luchtkwaliteit om te voorkomen dat er nieuwe overschrijdingen ontstaan. Om het bevoegd gezag hierbij te ondersteunen wordt door het Ministerie van VROM de handreiking 'Vergunningverlening fijn stof in de landbouw' ontwikkeld. Hierbij zal ook een verspreidingsmodel beschikbaar komen. Daarnaast zal door het Ministerie van VROM voorlichting worden gegeven in de vorm van regionale bijeenkomsten. De verwachting is dat, zoals hierboven al is aangegeven, de toetsingsinstrumenten in mei 2008 beschikbaar zijn. De planning van de informatiebijeenkomsten is nog niet bekend.

6. Kostendekking maatregelen

Voor het uitvoeren van regionale programma's luchtkwaliteit is rijkssubsidie mogelijk vanuit het project Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (FES-NSL gelden). Deze subsidie wordt in 3 tranches uitgekeerd. De provincie Overijssel heeft in de 1^e tranche geen subsidie ontvangen. VROM heeft 16 november 2007 beschikt dat Overijssel uit de 2^e tranche een bedrag van € 1.081.599,- ontvangt. Renteopbrengsten die op de provinciale of gemeentelijke rekening uit deze middelen worden gerealiseerd, moeten ingezet worden voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De subsidie 3^e tranche is bedoeld voor lokale maatregelen voor resterende knelpunten PM₁₀ in 2010 en NO₂ in 2015. Voor Overijssel is vanuit de 3^e tranche nog € 100.000,- beschikbaar. De verwachting is dat VROM de subsidie 3^e tranche voorjaar 2008 aan de provincie Overijssel zal overmaken.

De minister van VROM heeft de subsidie 2^e tranche toegekend onder de volgende voorwaarden en condities:

- a. De middelen dienen besteed te worden in de periode 2006 tot en met 2011 voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Ook deelname in bestaande lokale programma's van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit is toegestaan.
- b. Als subsidiabele kosten worden beschouwd alle kosten die nodig zijn voor het feitelijk nemen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Dit met uitzondering van de directe reguliere apparaatskosten.
- c. Bij vergoeding van kosten mag geen sprake zijn van dubbele subsidiëring.
- d. Renteopbrengsten die op de gemeentelijke rekening uit deze middelen worden gerealiseerd, dienen ingezet te worden voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.
- e. De verantwoording dient te geschieden volgens het principe van Single Information Single Audit (SISA).

Voor de verantwoording kan gebruik gemaakt worden van de jaarlijkse rapportages over de luchtkwaliteitplannen.

De voorwaarden die de Minister van VROM stelt aan de subsidie 3^e tranche zijn nog niet bekend.

De VROM-luchtkwaliteitsubsidie heeft het oogmerk om maatregelen te financieren waarmee luchtkwaliteitsknelpunten opgelost worden. Bij afwezigheid van knelpunten kan de subsidie ook worden ingezet voor maatregelen die de luchtkwaliteit in het algemeen verbeteren. Het is daarbij wel zaak om voornamelijk de hogere luchtkwaliteitconcentraties aan te pakken.

In hoofdstuk 4 zijn de kosten voor de geplande of in uitvoering zijnde luchtkwaliteitsmaatregelen van de provincie Overijssel en gemeenten Deventer en Zwolle opgenomen. Beide gemeenten ontvangen van de beschikbare FES-NSL gelden € 308.000,-. De resterende beschikbare FES-NSL gelden uit de 2^e tranche en FES-NSL gelden uit de 3^e tranche worden ingezet voor het stimuleren van rijden op schone brandstoffen. Mocht het gereserveerde budget niet helemaal benut worden, dan worden hieruit andere luchtkwaliteitsmaatregelen gefinancierd. De kostendekking van de maatregelen opgenomen in het RSL in weergegeven in tabel 6.1. Omdat de saneringsopgave landbouw nog niet bekend is, is voor reductiemaatregelen landbouw een post PM opgenomen.

Van de beschikbare FES-gelden van de landbouw (€ 15 miljoen voor alle provincies) is nog onduidelijk hoeveel Overijssel zal krijgen. Wel is duidelijk dat het huidige beschikbare bedrag ontoereikend is om alle knelpunten in de landbouw op te lossen. Een eerste schatting is dat voor heel Nederland circa € 110 miljoen nodig is waarvan € 22,5 miljoen voor de sanering van de fijn stof knelpunten in de landbouw in Overijssel. Het Rijk heeft aangegeven extra geld beschikbaar te stellen. Mogelijk wordt ook een beroep op de provincies gedaan om bij te dragen aan het oplossen van de knelpunten.

Maatregel	Kosten (€)	Bijdrage Rijk (€)	Bijdrage provincie (€)	Bijdrage gemeente (€)	Financiële regeling
Gemeentelijke verkeersmaatregelen					
Uitvoering Actieplan verbetering luchtkwaliteit Deventer	422.900	308.000		100.000	FES-NSL, 2 ^e tranche
Uitvoering Luchtkwaliteitsplan Zwolle	465.000	308.000		157.000	FES-NSL, 2 ^e tranche
Provinciale maatregelen schoner vervoer en verkeer					
Subsidieregeling (retofit) roetfilters Overijssel (SRO)	554.000		554.000		n.v.t.
Hogere exploitatiekosten bij Concessieverlening OV (Euro V of schoner)	Incidenteel: 3.500.000,- ⁸ Structureel: PM		Incidenteel: 3.500.000,- Structureel: PM		Incidenteel: n.v.t. Structureel: Brede doel uitkering (Bdu)
Eigen wagenpark Provincie	75.000		75.000		
Stimuleren rijden op schone brandstoffen	565.599	465.599- ⁹ 100.000			FES-NSL, 2 ^e tranche 3 ^e tranche
Maatregelen landbouw					
Aanpak knelpunten/ Reductiemaatregelen landbouw	PM ¹⁰	PM	PM		
Totaal	5.582.499 + PM	1.181.599 + PM	4.129.000 + PM	Deventer: 100.000 Zwolle: 157.000	

Tabel 6.1 : Kostendekking luchtkwaliteitmaatregelen RSL Overijssel.

⁸ Schatting opgenomen in coalitieakkoord provincie Overijssel.

⁹ Een deel van de gelden FES-NSL 2^e tranche kan als deze niet geheel nodig zijn voor het stimuleren voorrijden op schone brandstoffen worden ingezet voor andere luchtkwaliteitmaatregelen.

¹⁰ Voor de sanering van fijn stofknelpunten in de landbouw is alleen een eerste schatting van de kosten beschikbaar. Voor de provincie Overijssel is naar schatting ca. € 22,5 miljoen nodig.

7. Afspraken

In de vorige hoofdstukken is aangegeven op welke manier in het plangebied Overijssel door de provincie Overijssel en de gemeenten Deventer en Zwolle luchtkwaliteitsmaatregelen uitgevoerd worden, om de luchtkwaliteit te verbeteren, waarbij binnen de wettelijke termijn aan de normen van de Wet Luchtkwaliteit wordt voldaan en dat projecten, die in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit, toelaatbaar zijn. In dit hoofdstuk wordt beschreven tot welke acties de betrokken overheden zich verplichten, zodat andere partijen daarop kunnen rekenen en de verdere voortgang mogelijk kunnen maken. Het betreft hier dus geen vrijblijvende intenties, maar harde afspraken waarop de partijen elkaar kunnen aanspreken.

7.1 Verantwoordelijkheidsverdeling uitvoering van de maatregelen

De provincie Overijssel, de gemeenten Deventer en Zwolle garanderen de uitvoering van alle maatregelen, nader omschreven in hoofdstuk 4.5 van dit programma. Zij werken in dit programma samen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid. Na ontvangst van de Rijksbijdrage zorgen zij zelf voor dekking van de resterende financiële lasten. De gemeenten Almelo, Deventer, Enschede en Zwolle zullen de projecten in betekenende mate, zoals opgenomen in tabel 3.1 niet anders uitvoeren dan daar opgenomen, tenzij daardoor aantoonbaar de luchtkwaliteit niet verslechtert.

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.

7.2 Procesafspraken

Voor het RSL Overijssel gelden de volgende procesafspraken:

- De deelnemende partijen spreken af minimaal eenmaal per jaar op bestuurlijk niveau bijeen te komen om de voortgang van het programma te bespreken. Daarbij wordt verslag gedaan van de voortgang van de maatregelen en de situatie van de luchtkwaliteit. De in dat kader verzamelde informatie dient tevens voor de wettelijke rapportageplicht luchtkwaliteit van gemeenten en provincies naar het Ministerie van VROM. Initiatiefnemer voor dat overleg is de provincie Overijssel.
- 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 projecten aan te passen of van de lijst af te voeren dan wel nieuwe projecten toe te voegen;
 - de ontwikkeling van de daadwerkelijke luchtkwaliteit;
 - de gevolgen van eventueel nieuw beleid of nieuwe normen;
 - de eventuele noodzaak om extra maatregelen af te spreken naar aanleiding van het voorgaande.

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.

7.3 Randvoorwaarden

Alle in dit programma onder 7.1 en 7.2 genoemde afspraken gelden onder voorbehoud van de volgende randvoorwaarden:

- Het 'Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Overijssel' wordt als onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit door het Kabinet vastgesteld en zo nodig door het parlement geaccordeerd.
- De door VROM toegezegde subsidie voor het uitvoeren van luchtkwaliteitmaatregelen zoals opgenomen in hoofdstuk 6 is definitief veiliggesteld voor het Overijsselse deel van het programmagebied.
- De Wet Luchtkwaliteit en het daaronder opererende NSL is in bezwaar- en beroepsprocedures juridisch houdbaar gebleken.

8. Bijlagen

Bijlage 1

Generieke maatregelen die het Rijk inzet t.b.v. verbetering van de luchtkwaliteit

Onderstaande maatregelen zijn geïmplementeerd of worden de komende jaren zeker geïmplementeerd.

Nr	Maatregel	Implementatie-datum	Omschrijving
	Verkeer		
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 dNO _x -katalysatoren in zware bestelauto's, vrachtauto's en touringcars met Euro-2- en Euro-3-motor.
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		

Nr	Maatregel	Implementatie- datum	Omschrijving
10	BPM (aankoopbelasting) differentiatie naar vervuilende uitstoot (bonus/malus regeling)		
11	Verhoging dieselaccijns met 3 Eurocent per liter per 1-1-2008		
12	Fiscaal aantrekkelijk regime voor aardgas als motorbrandstof		
13	Subsidieregeling voor binnenvaartschepen met een lage NO _x - uitstoot	1 januari 2006	Subsidieregeling voor de toepassing van de NO _x katalysatoren op motoren van bestaande en nieuwe schepen
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 milieukeurmerken.
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.)

Nr	Maatregel	Implementatie-datum	Omschrijving
	Industrie		
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	
	Landbouw		
22	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, fijn stof 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 2

Lijst van Afkortingen

AmvB	algemene maatregel van bestuur
Awb	Algemene wet bestuursrecht
CAR	Calculation of Air pollution from Road traffic – software voor emissie-modellering
CPB	Centraal Planbureau
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
GE	Global Economy scenario
GCN	Grootschalige Concentratiekaarten Nederland
GIAB	Geografisch Informatiesysteem Agrarische Bedrijven
HWN	hoofdwegennet
IBM	In betekenende mate
IPL	Innovatieprogramma Luchtkwaliteit
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
Kton	Kiloton (miljoen kilogram)
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit
MNP	Milieu- en Natuurplanbureau
NIBM	Niet in betekenende mate
NO ₂	Stikstofdioxide
NO _x	Stikstofoxiden, de som van stikstofmonoxide en stikstofdioxide
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
OWN	Onderliggend wegennet
Stb.	Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden
Stcrt.	Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden
PbEG	Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen
PM _{2,5}	Zwevende deeltjes met een diameter tot 2,5 micrometer (zeer fijn stof)
PM ₁₀	Zwevende deeltjes met een diameter tot 10 micrometer (fijn stof)
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RPB	Ruimtelijk Planbureau
RSL	Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
WLO	'Welvaart en Leefomgeving'
Wm	Wet milieubeheer
µg/m ³	Microgram per kubieke meter

Bijlage 3

Totaaloverzicht aantal overschrijdingen op de luchtkwaliteitsgrenswaarden per gemeente in Overijssel

De 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 µg/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 µg/m³ (bewerking van dagnorm)
- Kolom 8: aanwezigheid van 1 of meer intensieve veehouderijbedrijven die een overschrijding kennen voor de grenswaarde fijn stof
- Kolom 9: A = geen overschrijding in 2006 voor PM₁₀ (incl. intensieve veehouderij) en NO₂; B = wel overschrijding in 2006 maar niet in 2010 resp. 2015; C = overschrijdingen in 2006 en ook in 2010 of 2015

Bij deze berekening geldt voor de verschillende jaren rekening is gehouden met het positieve effect van een pakket aan (inter)nationale beleidsmaatregelen.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Gemeente	2006 NO ₂	2006 PM ₁₀	2010 NO ₂	2015 NO ₂	2015 NO ₂ 38	2010 PM ₁₀	2010 PM ₁₀ 31,5	Pluimvee bedrijven	Categorie A/B/C
Almelo								+	C
Dalfsen								+	C
Deventer	0,2	0,1	-	-	-	-	-	+	C
Dinkelland								+	C
Enschede	0,1	0,1	-	-	-	-	-		B
Hardenberg	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Hellendoorn	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Hof van Twente	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Kampen	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Olst-Wijhe	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Ommen	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Raalte	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Staphorst	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Steenwijkerland	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Tubbergen	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Twenterand	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Wierden	-	-	-	-	-	-	-	+	C
Zwolle	0,3	0,3	0,3	-	0,3	-	-		C
OVERIJSSEL	0,6	0,4	0,3	-		-			

Bron: Beleidsvoorwaarden Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: conceptversie 27-02-2008.