

## Actieprogramma Luchtkwaliteit Holland Rijnland

Datum: 31-01-2008  
Opgesteld door: A.L. de Zwart-Durieux



## **1- Inleiding**

In december 2006 heeft het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland na advies van het PHO-Ruimte het Ontwerp Actieprogramma Luchtkwaliteit Holland Rijnland vastgesteld. In de afgelopen periode is dit Ontwerp geactualiseerd en bijgesteld op basis van de nieuwe gegevens en inzichten. Het nu voorliggende definitieve Actieprogramma beschrijft de situatie in Holland Rijnland op het gebied van luchtkwaliteit met als peiljaar 2015. Daarnaast bevat het de maatregelen die regionaal en door de afzonderlijke gemeenten genomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Met het vaststellen van dit Actieprogramma neemt de regio Holland Rijnland deel aan het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en voldoet daarmee aan de voorwaarden die door de Minister van VROM aan de toekenning van het inmiddels ontvangen aandeel uit de FES-gelden zijn gesteld.

Het NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en alle Rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren.

Er zijn gemeenten die in hun Milieubeleidsplan een doelstelling voor luchtkwaliteit hebben vastgesteld die verder gaat dan de uitgangspunten van het NSL. Voorliggend programma houdt daar in principe geen rekening mee. Met het opnemen van zogenoemde potentiële knelpunten en aandachtswegen wordt wel een veiligheidsmarge ingebouwd die een bijdrage kan leveren aan dat hogere ambitieniveau.

## **2- Achtergronden programmatische aanpak**

### ***2.1 Rijksbeleid***

Hoewel in de afgelopen jaren de luchtkwaliteit in Nederland duidelijk is verbeterd, blijft het nog steeds een groot probleem. Op veel plaatsen worden nog steeds de normen overschreden. Volgens de Europese richtlijnen die in de Nederlandse wetgeving zijn geïncorporeerd, moet per 1 januari 2005 en 1 januari 2010 worden voldaan aan de grenswaarden voor respectievelijk fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). De grenswaarde voor PM<sub>10</sub> wordt nog steeds op een aantal plaatsen overschreden dus aan deze voorwaarde wordt in Nederland niet voldaan. En de verwachting is dat ook voor NO<sub>2</sub> per 2010 nog steeds overschrijdingen van de grenswaarde zullen plaatsvinden. Naast een substantieel negatief effect op de volksgezondheid betekent dit ook dat veel bouwplannen niet gerealiseerd kunnen worden.

Om deze twee redenen heeft het Rijk besloten tot een landelijke aanpak door middel van aanpassing van wet- en regelgeving en het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma bundelt alle gebiedsgerichte programma's en alle Rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat dus enerzijds alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en anderzijds alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit in betekende mate verslechteren.

De doelstelling is om binnen vijf jaar na het vervallen van de huidige termijnen voor beide stoffen wel te kunnen voldoen aan de grenswaarden. Dat wil zeggen voor PM<sub>10</sub> in 2010 en voor NO<sub>2</sub> in 2015. Aan de hand van dit programma wil het Rijk bij Brussel pleiten om Nederland deze extra vijf jaar toe te staan (derogatieverzoek). Daarom heeft het Rijk verzocht om 2015 als peiljaar te hanteren in de actieprogramma's luchtkwaliteit.

### ***2.2 Verantwoordelijkheid gemeenten***

Van gemeenten wordt verwacht dat zij afzonderlijk en/of in regionaal verband generieke maatregelen nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast moeten gemeenten die na uitvoering van de rijksmaatregelen en de generieke maatregelen nog steeds in 2010 respectievelijk 2015 overschrijdingen binnen hun gemeentegrenzen verwachten, aanvullende maatregelen nemen gericht op het oplossen van deze knelpunten. Ter ondersteuning van deze lokale/regionale acties heeft het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld, onder de voorwaarde dat de betreffende gemeenten deelnemen aan het NSL.

De maatregelen die gezamenlijk in Holland Rijnland worden uitgevoerd en de specifieke maatregelen die worden genomen door individuele gemeenten met één of meer knelpunten, zijn in dit Actieprogramma opgenomen. Na vaststelling door het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland, zal het als de regionale inbreng worden opgenomen in het actieprogramma van Zuid-Holland en uiteindelijk deel uitmaken van het landelijke NSL.

Door deelname aan het landelijke NSL voldoen de gemeenten aan een essentiële voorwaarde verbonden aan de toekenning van de FES-gelden. Het is mogelijk dat deelname aan het NSL ook een voorwaarde is om als gemeente gebruik te kunnen maken van de verlenging van de termijn waarbinnen aan de grenswaarden moet worden voldaan. Dit hangt af van de wijze waarop het kabinet het derogatieverzoek bij Europa indient en de voorwaarden die Europa aan het verlenen van uitstel zal verbinden.

### 3- Saneringopgave

#### 3.1 Andere aantallen knelpunten dan in eerdere rapportages genoemd

In § 3.5 wordt de lijst met de in 2015 resterende NSL-knelpunten gepresenteerd. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is dit de aanvullende saneringsopgave die resteert na implementatie van reeds voorgenomen nationaal en internationaal beleid.

Gebleden is dat deze lijst in een aantal gevallen afwijkt van in andere kaders opgestelde lijsten. Meestal is de lijst van NSL-knelpunten korter vergeleken met eerdere gemeentelijke rapportages of luchtkwaliteitsplannen. In een enkel geval is het omgekeerde het geval. Dan geeft § 3.5 aan dat er een knelpunt is in 2015 of in 2010 (“Aandachtswegen”) terwijl de gemeentelijke 2006 rapportage nog voorspelt dat er tegen die tijd geen knelpunten meer zullen zijn.

De oorzaak hiervan is gelegen in het gebruikte model. De NSL schrijft een afwijkende berekeningsmethodiek voor. Hierin zitten deels andere uitgangspunten die tot andere uitkomsten kunnen leiden. Dat het aantal knelpunten meestal minder is, wordt onder meer veroorzaakt door het feit dat nu de effecten van het voorziene rekeningrijden zijn verdisconteerd. Ook wordt een andere afstand vanaf de wegrand gebruikt voor het bepalen van de NO<sub>2</sub> concentratie.

#### 3.2 Uitgangspunten NSL

De saneringsopgave wordt in het NSL gedefinieerd als het aantal wegen waarop in 2015 nog overschrijdingen van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> worden verwacht. Hierbij worden de positieve effecten van de rijksmaatregelen en andere algemene maatregelen meegenomen en wordt gerekend conform de nieuwe, toekomstige rekenregels. Deze wegen worden in het NSL als “knelpunten” aangeduid. De knelpunten worden in drie categorieën onderverdeeld naar de zwaarte van de maatregelen die nodig zijn om het knelpunt op te lossen. Dit is weer afhankelijk van de mate waarin de grenswaarde wordt overschreden.

**Tabel 1: omschrijving knelpunten NSL**

Overschrijding van de norm met:	type	oplossingen
0-2 µg/m <sup>3</sup>	knelpunt	met redelijkerwijs te nemen maatregelen
2-5 µg/m <sup>3</sup>	hardnekkig knelpunt	ingrijpende locatiespecifieke maatregelen
> 5 µg/m <sup>3</sup>	zeer hardnekkig knelpunt	integrale gebiedsoplossingen (herstructurering, zeer kostbare technisch en maatschappelijk complexe maatregelen)

Gelet op de resultaten van eerdere rekenexercities in Zuid-Holland, wordt er van uitgegaan dat als de situatie voor NO<sub>2</sub> in orde is, PM<sub>10</sub> vanzelf “meelift”.

Voor het NSL wordt de formele saneringsopgave bepaald met behulp van de in opdracht van VROM ontwikkelde saneringstool.

### 3.3 *Uitgangspunten Holland Rijnland*

Binnen het NSL wordt alleen gekeken naar wegen die in 2015 niet voldoen aan de norm voor NO<sub>2</sub> van 40 µg/m<sup>3</sup>, dit worden de **knelpunten** genoemd. Echter het NSL is gebaseerd op een aantal (nog) onzekere uitgangspunten (derogatieverzoek door EU ingewilligd, rekenafstanden vergroot naar 10 i.p.v. 5 meter, alle rijksmaatregelen gaan door zoals rekeningrijden, etc). Gezien deze onzekerheid is voor Holland Rijnland ook gekeken naar wegen waar mogelijk problemen kunnen ontstaan als het effect van de maatregelen uit het NSL tenvoorenvalt.

Deze wegen worden aangeduid als “**potentiële knelpunten**”. Als criterium voor een niveau vlak onder de grenswaarde, is gekozen voor een marge van 2 µg/m<sup>3</sup>. Een dergelijke marge komt overeen met de mate van overschrijding die gehanteerd wordt bij de definitie van een “gewoon” knelpunt. Dit houdt in dat in Holland Rijnland de wegen met een NO<sub>2</sub>-concentratie tussen de 38 en 40 µg/m<sup>3</sup> worden aangeduid als “potentiële knelpunten”. Wegen die geen knelpunt of potentieel knelpunt zijn in 2015, maar waar wel in 2010 de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> wordt overschreden worden “**aandachtswegen**” genoemd. Deze aanvulling op het NSL houdt in dat gemeenten die geen formele knelpunten hebben, voor dit soort wegen toch specifieke maatregelen nemen.

In eerste instantie wordt voor de bepaling van de saneringsopgave voor de regio uitgegaan van de RVMK van Holland Rijnland. De detaillering en controleerbaarheid is groter dan de saneringstool van het Rijk. Zo bevat de saneringstool maar een selectie uit de wegen die voorkomen in de RVMK en bleek de invoer van de saneringstool niet geheel overeen te komen met de gegevens van de RVMK. Door de berekeningen met de RVMK wordt een betrouwbaarder beeld verkregen van de luchtkwaliteit die in de toekomst wordt verwacht. Ook het effect van bepaalde maatregelen is met behulp van de RVMK veelal beter in beeld te brengen. Voor de volledigheid is, om de stelling dat PM<sub>10</sub> met NO<sub>2</sub> meelift te verifiëren, ook nagegaan of er in 2010 nog overschrijdingen van de PM<sub>10</sub> grenswaarde plaatsvinden.

Ten behoeve van de benodigde eenduidigheid voor het NSL is de knelpuntenbepaling ook uitgevoerd met de saneringstool (versie 2.2.1). Dit levert minder knelpunten op dan voornoemde methodiek en de bijhorende getallen (concentratie en weglengte) wijken enigszins af. Beide uitkomsten zijn opgenomen in tabel 2a.

### 3.4 *Werkwijze*

De berekening van de saneringsopgave voor onze regio wordt gebaseerd op de resultaten van de RVMK die voor Holland Rijnland is opgesteld. In principe zou de saneringstool gebaseerd moeten zijn op dezelfde gegevens, echter bij vergelijking van beide methodes kwamen een aantal verschillen aan het licht. De RVMK gegevens in de saneringstool bleken een onderschatting te zijn van de Holland Rijnland RVMK gegevens. Daarom is uitgegaan van de Holland Rijnland RVMK gegevens. De gegevens afkomstig uit deze RVMK zijn reeds gebaseerd op weekdaggegevens. Het basisjaar 2005 is eind 2006 vastgesteld, de prognose 2020 is in juli 2007 vrij gegeven. Aan de hand van deze twee scenario's zijn de verkeersgegevens voor de jaren 2010 en 2015 afgeleid.

Voor de berekening van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de in augustus 2007 beschikbaar gekomen speciale NSL-versie van het CAR II-model (versie 6.1.1.). In deze NSL-versie is de rekenafstand aangepast aan de rekenregels van het NSL (expositieafstand voor NO<sub>2</sub> wordt 10 m vanaf de wegrand i.p.v. de op dit moment wettelijk vereiste 5 m). De positieve effecten van de algemene NSL-maatregelen (zoals o.a. rekeningrijden) zijn in deze versie van het CAR in de achtergrondconcentraties verdisconteerd. Daarmee zijn de uitgangspunten voor deze CAR II-NSL versie dus gunstiger voor de luchtkwaliteit dan de huidige uitgangspunten (reguliere versie CAR II-model).

De totstandkoming van een lijst met IBM projecten werd bemoeilijkt door het feit dat er in de AMvB ‘Niet in betekende mate’ geen kentallen zijn vastgelegd voor bedrijventerreinen. Aangezien dit sterk afhangt van de invulling van het bedrijventerrein (type bedrijven, aantal vervoersbewegingen, soort vervoer en aantal ontsluitingswegen). Gezien de korte termijn tussen van kracht worden van deze AMvB en de besluitvorming over het actieprogramma en veelal nog onbekend zijn van de concrete invulling van de bedrijventerreinen, was het niet mogelijk om te berekenen of de bijdrage van deze bedrijventerreinen inderdaad meer dan 3% is. Daarom is nu een globale inschatting gemaakt.

Tevens is er nog veel onduidelijkheid rond de anti-cumulatiebepaling uit de AMvB ‘niet in betekende mate’ (NIBM). In het kader van de handreiking AMvB NIBM is VROM bezig om hier een goede handreiking voor te bieden, echter gezien de korte termijn tot besluitvorming, is deze anti-cumulatiebepaling vooral meegenomen in het geval van meerdere ontwikkelingen in de omgeving van een IBM-project (veelal worden al deze ontwikkelingen via dezelfde verkeersinfrastructuur ontsloten).

### 3.5 Resultaten Holland Rijnland

#### *Knelpunten formele saneringsopgave*

Uit de berekening is gebleken dat alleen in de gemeente Leiden in 2015 zich nog overschrijdingen van de grenswaarde op het onderliggend wegennet voordoen. Dit houdt in dat conform de uitgangspunten van het NSL alleen Leiden een **formele** saneringsopgave heeft. De resultaten worden in de hierna volgende tabel 2a samengevat.

Uit tabel 2a blijkt dat er, afhankelijk van de gevolgde methode, op minimaal één en maximaal drie locaties sprake is van overschrijding van de grenswaarde NO<sub>2</sub> in 2015.

De aanwezigheid van een formele saneringsopgave betekent niet dat er in de tussentijd geen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is. Wel zal het dan moeten gaan om projecten “niet in betekende mate” (nibm) of zal er moeten worden gesaldeerd.

**Tabel 2a: Knelpunten NSL (=formele saneringsopgave) in 2015**

gemeente	straatnaam	concentratie NO <sub>2</sub> op knelpunt (µg/m <sup>3</sup> )		lengte overschrijding	
		Methodiek Holland Rijnland <sup>(5)</sup>	Saneringstool	Methodiek Holland Rijnland <sup>(5)</sup>	Saneringstool
Leiden	Europaweg <sup>(1)</sup>	maximaal 44,0	40,2 <sup>(2)</sup>	977 m	- <sup>(4)</sup>
Leiden	Hoge Rijndijk	42,8	37,6 <sup>(3)</sup>	30 m	-
Leiden	Willem van der Madeweg <sup>(1)</sup>	45,5	41,1	490 m	570 m

- (1) deze wegvakken worden knelpunt door optelling van de emissiebijdrage van de nabijgelegen Rijksweg, zonder bijdrage van de rijksweg is er geen sprake van een knelpunt op dit wegvak
- (2) intensiteit uit de RVMK in de Saneringstool ingevoerd (totaal 42644 i.p.v. 41635)
- (3) intensiteit uit de RVMK in de Saneringstool ingevoerd (totaal 34716 i.p.v. 34143)
- (4) formeel afgerond is 40,2 geen overschrijding van de grenswaarde
- (5) met de RVMK en CAR II-NSL

#### *Potentiële knelpunten en aandachtswegen*

Zoals beschreven in paragraaf 3.3 is gezien de onzekerheid van de uitgangspunten van het NSL ook gekeken naar wegen waar mogelijk problemen kunnen ontstaan als het effect van de maatregelen uit het NSL tegenvallen. Deze zijn in de tabellen hieronder opgesplitst in potentiële knelpunten: concentratie NO<sub>2</sub> tussen 38-40 µg/m<sup>3</sup> in 2015 (tabel 2b) en aandachtswegen concentratie NO<sub>2</sub> boven de grenswaarde in 2010 (tabel 2c).

**Tabel 2b: Potentiële knelpunten** (methodiek Holland Rijnland)

gemeente	straatnaam	concentratie NO <sub>2</sub> op knelpunt	lengte overschrijding
Leiden	Hoge Rijndijk *	38 – 40	143 m
Leiden	Plesmanlaan	39 – 40 (38-39 zonder bijdrage rijksweg)	543 m
Leiden	Willem van der Madeweg *	39	100 m
Oegstgeest	N206-Ir. G. Tjalmaweg *	38	541 m
Zoeterwoude	N206-Burg. Detmersweg *	40	123 m

\* Deze wegvakken worden knelpunt door optelling van de emissiebijdrage van de nabijgelegen Rijksweg, zonder bijdrage van de rijksweg is er geen sprake van een knelpunt op dit wegvak. De bijdrage van de rijksweg is afkomstig uit de saneringstool.

**Tabel 2c: Aandachtswegen met overschrijding grenswaarde in 2010** (methodiek Holland Rijnland)

gemeente	straatnaam	lengte overschrijding grenswaarde in 2010
Katwijk	N206 - Ir. G. Tjalmaweg	256 m
Leiden	Churchillaan	91 m
Leiden	Europaweg	842 m
Leiden	Haagse Schouwweg	162 m
Leiden	Haagweg	50 m
Leiden	Hoge Rijndijk	416 m
Leiden	Morsweg	54 m
Leiden	Plesmanlaan	602 m
Leiden	Schipholweg	89 m
Leiden	Willem van der Madeweg	693 m
Oegstgeest	N206 - Ir. G. Tjalmaweg	541 m
Oegstgeest	Rijnzichtweg	47 m
Zoeterwoude	N206 - Burg. Detmersweg	162 m

Voor de volledigheid is ook de concentratie van PM<sub>10</sub> berekend. Hieruit blijkt dat er binnen Holland Rijnland inderdaad in 2010 geen overschrijdingen meer van het jaargemiddelde en van de daggemiddelde norm aanwezig zijn.

#### 4- Inventarisatie Projecten IBM

In de Wet tot wijziging van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitsnormen) wordt onderscheid gemaakt tussen ruimtelijke projecten die wel of niet “In betekende mate” invloed hebben op de luchtkwaliteit. Voor de relatief kleine projecten gaat de wetgever er van uit dat de verslechtingen ten gevolge van deze projecten worden opgevangen binnen het lopende beleid. Een afzonderlijke wettelijke toets tijdens de ruimtelijke procedure (bestemmingsplan, art. 19 e.d.) kan dan achterwege blijven. Volgens de nieuwe wet zal bij grote (IBM) projecten worden nagegaan of ze in het NSL staan of passen. De maatregelen uit het NSL moeten er voor zorgen dat uiteindelijk (2010/2015) aan de grenswaarden wordt voldaan. De IBM projecten worden voor zover deze op dit moment bekend zijn, opgenomen in het NSL. De opzet is dat door het totale pakket van maatregelen aangetoond wordt dat ook met de realisatie van de IBM projecten nog steeds aan de grenswaarden wordt voldaan.

De criteria voor het wel of niet als IBM te worden aangemerkt, zijn vastgelegd in de AMvB “Niet In betekende mate” (nibm).

In tabel 3 zijn de nu bekende IBM projecten in Holland Rijnland opgenomen. Tot genoemde locaties behoren ook de gebieden/projecten die door de anti-cummulatiebepaling (artikel 5 van het besluit nibm) tot de locatie behoren.

**Tabel 3: Projecten IBM in Holland Rijnland**

Project-naam	Bevoegd gezag	Ligging	Type, omvang	Hoofd ontsluiting	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplan-wijziging	Datum ingebruikname, fasering	(#)
Braassemerland	Alkemade	Zuidzijde Roelofarendsveen, oost van de A4	2500 woningen	1	19-02-2003 Streekplan West, Provinciale Staten van Zuid-Holland	2010, realisatie fase 1 2022 realisatie fase 3	ja
Valkenburg	Katwijk	Zuidwest van Katwijk	5000 woningen	minimaal 2 (N206 en Wassenaar-seweg)	19-02-2003 Streekplan West, Provinciale Staten van Zuid-Holland	start bouwrijp maken 2010; oplevering eerste woning 2012	ja
Elsgeesterpolder	Katwijk	Agrarisch gebied in het noorden van Rijnsburg	30 ha. Glastuinbouw	1 later mogelijk 2 <sup>(2)</sup>	Ontwerp structuurplan ligt ter inzage van 22 januari t/m 3 maart 2008	Nog niet zeker, mogelijk vanaf 2009, afhankelijk van project Trappenberglaan-Kloosterschuur in Teijlingen	ja
Leiden Bio Science Park/ Plesmanlaan zone	Leiden	Westzijde Leiden, omgeving Plesmanlaan	Ca. 50 ha. Kantoren en bedrijven en 2000 woningen <sup>(3)</sup>	1	o.m. : overeenkomst tussen gemeente Leiden en Minister van Economische Zaken, d.d. 29 oktober 2007	Startfase vanaf 2008, overige deelfasen volgen de komende jaren	ja
W4/Ikea	Leiderdorp	Weerzijden A4 bij Leiderdorp	Ca. 20 ha. groot-schalige winkels, kantoren en medische voorzieningen.	2 (westzijde en oostzijde)	Bestemmingsplan "W4 Leiderdorp" vastgesteld door gemeenteraad Leiderdorp op 7 april 1997.	Startfase vanaf 2007, grote deelfasen volgen de komende jaren	ja
Space Business Park	Noordwijk	Zuidzijde van Noordwijk tegen de grens van Katwijk	15 ha. Bedrijventerrein	1 of 2	Juni 2007 bestemmingsplan vastgesteld door Noordwijk	Vanaf 3 <sup>e</sup> kwartaal 2008	ja
Meob	Oegstgeest	Noordzijde Oegstgeest, ten zuiden van A44	11 ha. bedrijventerrein	1: Haarlemmerstraatweg	- Raadsbesluit 30-6-2005 Structuurvisie Oegstgeest; - Bestemmingsplan vastgesteld: 18-9-2006; - Goedkeuringsbesluit provincie: 24-4-2007 (Partieel) inwerking-treding: 21-6-2007 behandeling RvS 11-1-2008 (bezwaar tegen provinciale uitsluiting)	Nog zeer onduidelijk, in ieder geval niet voor 2009	ja

(#): Is project opgenomen in verkeers-prognoses voor 2010 (PM10) en 2015 (NO2) in saneringstool?

Genoemde projecten zijn tevens onderdeel van de RVMK

(2) Noordwijkerweg en in de toekomst mogelijk de Noordelijke randweg

(3) Hierbij is met de actuele kennis van het project en de beoogde ontwikkelingen in de omgeving zo goed mogelijk rekening gehouden met het anti-cumulatie principe (artikel 5 besluit nibm)

Onder de verantwoordelijkheid van de provincie zijn voor de regio Holland Rijnland nog twee infrastructurele projecten opgenomen, n.l. de verbinding N205/N206 bij Hillegom en de Rijnlandroute.

## 5- Maatregelen

### 5.1 Regionale generieke maatregelen

Op regionaal niveau (Holland Rijnland) zal een aantal maatregelen genomen worden. Een deel van deze maatregelen is gericht op gedragsverandering van zowel burgers als bedrijven. Deze activiteiten worden ingepast in de reeds bestaande regionale planmatige uitvoering van milieucommunicatie.

Een belangrijke plaats is ingeruimd voor het stimuleren van het gebruik van aardgas als autobrandstof. Aardgas kan een eerste stap zijn in de transitie naar waterstof. Naast een positief effect op de lokale luchtkwaliteit, draagt het ook bij aan de verminderde uitstoot van CO<sub>2</sub>. Door de lagere uitstoot aan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>, verdient aardgas de voorkeur boven het gebruik van E85 en biodiesel. Deze maatregelen hebben ook invloed op de algemene luchtkwaliteit buiten de regio.

Voor een succesvolle introductie van aardgas is echter wel de aanwezigheid van een landelijk dekkend net van tankstations een vereiste. Vanuit de provincie zal het Rijk worden aangesproken om hier een regierol in te vervullen. Gestreefd wordt om in Holland Rijnland tenminste drie tankstations voor aardgas te realiseren.

Tot slot zal bij de ruimtelijke ontwikkelingen de gevolgen voor de luchtkwaliteit meer en specifiekere aandacht krijgen. Gemeenten die hier behoefte aan hebben kunnen gebruik maken van een regionale ondersteuning. De ondersteuning zal lopen via de bestaande Regionale Duurzaam bouwen Consulent (RDC).

**Tabel 4: Regionale generieke maatregelen in Holland Rijnland**

nr	Maatregel	Toelichting	Planning	Kosten
1	Milieucommunicatie	Aansluitend op het reeds vastgestelde communicatieplan voor Holland Rijnland worden specifiek op luchtkwaliteit gerichte acties gestart.	2008-2010	€ 50.000
2	Cursus Het Nieuwe Rijden voor beroepsvervoer	De cursus Het Nieuwe Rijden wordt aangeboden aan de chauffeurs van transportbedrijven.	2008	€ 50.000
3	Stimulering aardgas als autobrandstof (aardgasvulstations)	Het realiseren van een drietal aardgasvulstations voor wegverkeer in Holland Rijnland (inclusief promotie).	2008-2009	€ 100.000*
4	Ruimtelijke ontwikkelingen	Terugdringen en reguleren van de (auto)mobiliteit wordt een doelstelling bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen en visies. Als eerste in de Regionale Structuurvisie.	2008 en later	€ 50.000 (tbv ondersteunend onderzoek)
<b>Totaal</b>				<b>€ 250.000</b>

\* Dit is de bijdrage van Holland Rijnland i.v.m. de EFRO-subsidieaanvraag.

### 5.2 Maatregelen door gemeenten

De gemeenten Leiden, Oegstgeest, Zoeterwoude en Katwijk hebben in verband met de aanwezigheid van knelpunten, potentiële knelpunten en/of aandachtswegen maatregelen voorgenomen om de luchtkwaliteit op deze wegen te verbeteren. Verwacht wordt dat met het nemen van deze maatregelen de luchtkwaliteit in 2015 aan de wettelijke bepalingen zal voldoen.

Daarnaast hebben verschillende gemeenten het besluit (Milieuagenda 2010) genomen in principe bepaalde generieke maatregelen te nemen. De mate waarin al tot definitieve besluitvorming is

overgegaan, verschilt per gemeente en per maatregel. In bepaalde gevallen moet nog veel worden uitgezocht voordat een besluit voor uitvoering kan worden genomen.

In de volgende tabel is een korte samenvatting gegeven van de maatregelen die door de gemeenten worden uitgevoerd.

**Tabel 5: Maatregelen die door gemeenten binnen Holland Rijnland worden uitgevoerd**

gemeente	Schoon eigen wagenpark	Luchtkwaliteit in ruimtelijke ontwikkelingen	Toepassen VPL	Luchtkwaliteitseisen bij aanbesteding
Alkemade	Nee	Ja <sup>4)</sup>	Ja <sup>4)</sup>	Nee
Hillegom	Nee	Ja <sup>4)</sup>	Ja <sup>4)</sup>	Nee
Katwijk	Ja	Nee <sup>5)</sup>	Nee <sup>5)</sup>	Ja (gemeente wil aansluiten bij provinciaal initiatief)
Leiden	ja <sup>1)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>2)</sup>
Leiderdorp	ja <sup>2)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>2)</sup>
Lisse	Nee	Nee <sup>5)</sup>	Nee <sup>5)</sup>	Nee
Noordwijk	Nee <sup>6)</sup>	Nee <sup>6)</sup>	Nee <sup>6)</sup>	Nee <sup>6)</sup>
Noordwijkerhout	Nee	Ja <sup>4)</sup>	Ja <sup>4)</sup>	Nee
Oegstgeest	ja <sup>2)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>2)</sup>
Teylingen	ja <sup>2)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>3)</sup>	ja <sup>2)</sup>
Voorschoten	Nee	Ja <sup>4)</sup>	Ja <sup>4)</sup>	Nee
Zoeterwoude	ja <sup>2)</sup>	ja <sup>3)</sup>	Nee	ja <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Besluit gemeenteraad

<sup>2)</sup> Collegebesluit (Milieuagenda 2010)

<sup>3)</sup> Bestaand beleid (Milieubeleidsplan 2003-2010)

<sup>4)</sup> Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw

<sup>5)</sup> Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw in voorbereiding

<sup>6)</sup> In 2008 zal voor Noordwijk een Milieubeleidsplan worden opgesteld, hierin zal aan bovengenoemde onderwerpen aandacht worden besteed.

### 5.2.2. Toelichting op de maatregelen

#### 1. *schoon eigen wagenpark*

Per gemeente wordt een onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop deze maatregel moet worden uitgevoerd. Dit kan variëren tot aanschaf van roetfilters, omschakelen op aardgas of varianten hierop. Bij nieuwe aanschaf wordt voor de schoonste motor gekozen.

#### 2. *Luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen*

Dit is voor veel gemeenten een bestaande praktijk. Veel gemeenten in Holland Rijnland hebben het regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw vastgesteld. Luchtkwaliteit is hier een onderdeel van.

#### 3. *Toepassen VPL (vervoersprestatie op locatie).*

Veel gemeenten in Holland Rijnland hebben het regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw vastgesteld. Luchtkwaliteit is hier een onderdeel van. De toepassing van VPL wordt in dit kader gestimuleerd. Vervoersprestatie op locatie is een instrument waarmee bij nieuwbouwplannen en herstructureringsgebieden een stedelijk ontwerp gemaakt wordt met aandacht voor mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving. Het doel is dat dit stedelijk ontwerp zodanig is dat de bewoners van dat gebied vanzelfsprekend voor die vervoerswijze kiezen die voor hen én voor de omgeving het meest geschikt is. Dit gebeurt door in het stedelijk planproces in te steken op het bevorderen van het langzaam verkeer en het beperken van het niet-noodzakelijk autoverkeer. De inrichting van de straten in de woongebieden kan veel beter op de voetganger en de fietser afgestemd worden.

#### 4. Luchtkwaliteitseisen bij aanbesteding.

De gemeenten hebben zich uitgesproken om dit te willen toepassen, bij aanbesteding van werken zullen aanvullende milieueisen worden opgenomen. De praktische invulling zoals welke voorwaarden in welke gevallen het beste kunnen worden opgelegd, worden uitgewerkt en afgestemd in Zuid-Holland. De provincie heeft toegezegd hier een coördinerende rol in te willen vervullen. Alleen als er een zekere uniformiteit op een groter schaalniveau bestaat, zal deze maatregel uitvoerbaar zijn en effect sorteren.

#### 5.3 Maatregelen gemeenten met formele saneringsopgave (+ maatregelen hoofdwegennet)

Volgens de uitkomsten van de berekeningen zoals weergegeven in hoofdstuk 3, heeft alleen gemeente Leiden een formele saneringsopgave. In de gemeente Leiden is op 23 mei 2006 een plan van aanpak en op 16 januari 2007 een besluit over aanvullende maatregelen door de gemeenteraad vastgesteld. In onderstaande tabel zijn de maatregelen opgenomen die gemeente Leiden na nadere uitwerking in gaat voeren.

**Tabel 6: Maatregelen gemeente Leiden (i.v.m. formele saneringsopgave)**

Maatregel	Status besluitvorming	Schatting effect NO <sub>2</sub> reductie [µg/m <sup>3</sup> ]	Planning	Schatting totale kosten periode 2008 t/m 2010
Schoon eigen wagenpark	Principebesluit vastgesteld door gemeenteraad d.d 16 januari 2007. Concrete voorstel is in voorbereiding	Maatregel i.v.m. voorbeeldfunctie en noodzakelijk indien milieuzone	Vaststelling voorstel begin 2008	€ 400.000
Luchtkwaliteit in ruimtelijke ontwikkelingen	Al enige jaren reguliere werkwijze. Milieuambities vastgelegd in Milieuagenda 2010 en Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw.	Minder toename als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling	Bestaand beleid	Geen
Toepassen VPL	Principebesluit vastgesteld door gemeenteraad d.d 16 januari 2007. Concrete voorstel is in voorbereiding	Minder toename als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling	Afronding medio 2008	Geen *
Toepassen groene golf / netwerkoptimalisatie	Principebesluit vastgesteld door gemeenteraad d.d 16 januari 2007. Concrete voorstel is in voorbereiding	- 0,5 (op wegen waar toegepast)	Afronding eind 2008	€ 120.000
Invoeren milieuzonering	Principebesluit vastgesteld door gemeenteraad d.d 16 januari 2007. Concrete voorstel is in voorbereiding	- 0,5 (binnen milieuzone)	Afronding medio 2008	€ 8.00.000
Luchtkwaliteitseisen bij aanbesteding	Uitgangspunt is vastgelegd in Milieuagenda 2010. Uitwerking op niveau van ZH wenselijk.	P.M.	Afhankelijk van provincie Zuid-Holland	P.M.
Bewustwordingscampagnes	Principebesluit vastgesteld door gemeenteraad d.d 16 januari 2007. Concrete voorstel is in voorbereiding	- 0,1	Diverse campagnes in periode 2007-2010	€ 225.000
Differentiatie parkeertarieven	Ambtelijk in voorbereiding	- 0,2	Afronding eind 2008	P.M.
<b>Totaal</b>				<b>€ 1.545.000</b>

\*Toepassen VPL geen extra kosten. Maatregelen als gevolg van VPL wel, maar zouden sowieso genomen moeten worden maar anders in andere vorm

De 3 knelpunten (zie tabel 2a) bevinden zich direct langs Rijksweg A4. Eventuele door Rijkswaterstaat geplande maatregelen in dit gebied zijn daarom van belang om vast te stellen of de gemeente Leiden nog aanvullende maatregelen moet treffen om deze knelpunten op te lossen. Ook de beoogde aanleg van de Rijnlandroute is van belang, deze zal een positieve bijdrage leveren aan de oplossing van de knelpunten. De Rijnlandroute zal ook een positief effect hebben op de concentraties bij verschillende potentiële knelpunten en aandachtswegen.

In het RVMK en de Saneringtool is al rekening gehouden met het verbreden (en verdiepen) van de A4 in de directe omgeving van de W.v.d.Madeweg en de Hoge Rijndijk. De realisatie van de Rijnlandroute is nog niet in de modellen voorzien.

Rijkswaterstaat heeft één aanvullende maatregel gepland. Een 4 meter hoog scherm langs de A4 ten zuiden van de Europaweg (km 36,8 - 36,1 over 702 m oriëntatie NW). Na deze maatregel zijn er volgens Rijkswaterstaat geen knelpunten meer op het hoofdwegennet.

#### *Europaweg*

Het scherm van Rijkswaterstaat heeft onvoldoende effect om de 3 Leidse knelpunten op te lossen. De in tabel 6 genoemde maatregelen zijn noodzakelijk om zeker te stellen dat het knelpunt Europaweg wordt opgelost. De aanleg van de Rijnlandroute zal hieraan een aanvullend positieve bijdrage kunnen leveren.

#### *Willem van der Madeweg (en Hoge Rijndijk)*

De grootste overschrijding bevindt zich op de W.v.d.Madeweg. De saneringstool geeft aan dat de Rijksweg hier in belangrijke mate bijdraagt aan de normoverschrijding<sup>1</sup>. Aangezien Rijkswaterstaat hier vooralsnog geen aanvullende maatregel heeft gepland zijn de in tabel 6 genoemde maatregelen noodzakelijk voor de noodzakelijke concentratieverlaging om in 2015 onder de NO<sub>2</sub>-grenswaarde te komen.

Afhankelijk van de gebruikte methode (zie tabel 2a) is de overschrijding hier 1,1 µg/m<sup>3</sup> of 5,5 µg/m<sup>3</sup>. De verwachting is dat de in tabel 6 genoemde maatregelen ten minste voldoende zullen zijn voor een reductie in 2015 van 1,1 µg/m<sup>3</sup>. Het is echter niet ondenkbaar dat uiteindelijk nog aanvullende maatregelen genomen moeten worden. In voorkomend geval is het, gezien de bijdrage van de A4, voor de hand liggend dat die maatregelen in samenwerking met Rijkswaterstaat worden genomen.

---

<sup>1</sup> Opbouw van de totale concentratie NO<sub>2</sub> in 2015: achtergrondconcentratie 54%, Rijksweg 35,5 %, onderliggend wegennet 10,5 %

## 6- Financiën

Door VROM is voor het uitvoeren van een actieprogramma luchtkwaliteit een financiële bijdrage vanuit de FES-gelden beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is verdeeld over drie tranches. De eerste tranche is eind 2006 verdeeld over de regio's. Binnen Holland Rijnland is dit geld middels een verdelingsvoorstel over de regio en gemeenten als volgt verdeeld:

Externe ondersteuning bij opstellen ontwerp-actieprogramma	€ 25.000*
Specifieke studies	€ 50.000*
Regionaal stimuleren toepassen RO-instrument (VPL, duurzame stedenbouw, etc)	€ 25.000
Communicatie luchtkwaliteit (regionaal)	€ 25.000
Lokale maatregelen in Leiden	€ 235.000
Reserve voor lokale maatregelen.	<u>€ 205.627</u>
<b>Totaal:</b>	<b>€ 565.627</b>

\* Deze bedragen zijn reeds besteed aan het betreffende onderwerp

Inmiddels heeft VROM ook de tweede tranche FES-gelden verdeeld. In totaal is reeds een bedrag van € 682.483,- toegekend aan regio Holland Rijnland. Voor de dekking uit de tweede tranche FES-gelden is nog geen verdelingsvoorstel gemaakt. De derde tranche FES-gelden moet nog over de verschillende regio's verdeeld worden, dit gebeurt op basis van knelpunten (formele saneringsopgave) afkomstig uit de verschillende actieprogramma's.

Onderstaand wordt een overzicht van alle kosten gegeven zowel op regionaal niveau als op gemeentelijk niveau (de 3<sup>e</sup> tranche FES-gelden is alleen aan Leiden voorbehouden omdat alleen deze gemeente een formele saneringsopgave heeft).

### ***Regio Holland Rijnland***

Totale kosten periode 2008-2010 (zie tabel 4):	€ 250.000
Dekking 1 <sup>e</sup> tranche FES-gelden (via Holland Rijnland):	- € 50.000
<i>Nog ongedekt:</i>	<u>€ 200.000</u>

Mogelijke dekking uit 2 <sup>e</sup> tranche FES-gelden	- € 200.000
<b>Na mogelijke dekking nog ongedekt:</b>	<u>€ 0</u>

### ***Gemeenten in het algemeen***

Nog in te dienen nieuwe projecten/maatregelen, maximaal:	€ 205.000
Mogelijke dekking reserve 1 <sup>e</sup> tranche FES-gelden:	- € 205.000
<b>Na mogelijke dekking nog ongedekt:</b>	<u>€ 0</u>

### ***Leiden***

Totale kosten periode 2008-2010 (zie tabel 6):	€ 1.545.000
Dekking gemeente:	- € 400.000
Dekking 1 <sup>e</sup> tranche FES-gelden (via Holland Rijnland):	- € 235.000
<i>Nog ongedekt:</i>	<u>€ 910.000</u>

Mogelijke dekking uit 2 <sup>e</sup> tranche FES-gelden	- € 480.000
<i>Na mogelijke dekking nog ongedekt:</i>	<u>€ 430.000</u>

Mogelijke toekenning uit 3 <sup>e</sup> tranche FES-gelden	- <u>restant bedrag*</u>
<b>Totaal saldo:</b>	<b>€ 0</b>

\* Indien extra aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de knelpunten (formele saneringsopgave) volledig op te lossen, dan zal het bedrag waarvoor om toekenning uit de 3<sup>e</sup> tranche FES-gelden wordt verzocht toenemen.