

Actieprogramma Luchtkwaliteit voor de regio Midden-Holland

*Actualisatie
2 april 2008 v.9*



Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	3
2 Situatieschets luchtkwaliteit in Midden-Holland: de saneringsopgave.....	5
3 Projecten (niet) in betekenende mate.....	7
4 Maatregelenpakket luchtkwaliteit.....	13
4.1 Inventariseren.....	13
4.2 Locatiespecifieke maatregelen t.b.v. aandachtsgebieden.....	13
4.3 Locatiespecifieke maatregelen in IBM-projecten.....	14
4.4 Algemene maatregelen.....	14
4.5 Generieke regionale maatregelen.....	16
4.6 Coördinatie.....	17
4.7 Effecten van maatregelen.....	17
5 Meerjarenprogramma 2006-2011.....	19

Bijlage I: Actieplan Spoorstraat Gouda

Bijlage II: Verbetering Luchtkwaliteit Bredeweg Waddinxveen

Bijlage III: Opzet pilotproject transportscan 2007

Bijlage IV: Integratie luchtkwaliteit in vergunningverlening en handhaving Wm incl. vervoersmanagement

Bijlage V: Regionaal Duurzaam bouwen Coördinator

Bijlage VI: Integratie luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen

Bijlage VII: Maatregelenpakket regio Midden-Holland

1 Inleiding

Wettelijk kader

Met het doel de gezondheidssituatie van burgers te verbeteren heeft de Europese Unie (EU) normen gesteld aan de concentraties van fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) in de lucht. Deze EU-regelgeving is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. De afgelopen jaren zijn bij de Nederlandse rechter ruimtelijke projecten gesneuveld, omdat niet wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Het beeld ontstond dat Nederland op slot zit. Om aan deze onwenselijke situatie een eind te maken is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 tot stand gekomen. Deze wetgeving maakte projectgewijze saldering mogelijk. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), van kracht geworden op 15 november 2007, verruimt deze mogelijkheden met gebiedsgerichte saldering. Hierbij wordt de programmatische aanpak geïntroduceerd van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Onder de paraplu van het NSL kunnen overheden gebiedsgerichte actieprogramma's opstellen, waarin zij aangeven hoe zij compenseren voor ruimtelijke plannen met een negatief effect op de luchtkwaliteit. Voor de provincie Zuid Holland wordt zo'n programma opgesteld. Ruimtelijke plannen die in het NSL zijn opgenomen hoeven niet meer strikt getoetst te worden aan Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij om projecten die 'in betekenende mate (IBM)' bijdragen aan de luchtkwaliteit¹. Kleinere projecten hoeven niet langer aan de luchtkwaliteitsnormen te worden getoetst. Het NSL moet uiteindelijk een samenhangend pakket van maatregelen omvatten op het niveau van het rijk, de provincie, de regio's en gemeenten, dat een dusdanig gunstig effect op de luchtkwaliteit heeft dat het negatieve effect van ruimtelijke plannen wordt gecompenseerd. Het NSL is bedoeld als onderbouwing voor de bij de EU aan te vragen derogatie van 5 jaar voor de normen van PM₁₀ en NO₂. Hierdoor hoeft Nederland pas in 2011 aan de norm voor PM₁₀ en in 2015 aan de norm voor NO₂ te voldoen. Bij de berekeningen is ervan uitgegaan dat deze derogatie er komt.

Het ministerie van VROM heeft in 2005 een omvangrijk pakket aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in gang gezet. In dat kader is € 100 miljoen uit het Fonds Economische structuurversterking (FES) met name gereserveerd voor lokale maatregelen, omdat daar veel winst valt te boeken. Dit regionale actieprogramma is onder regie van de provincie Zuid-Holland opgenomen in het provinciale programma (Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Zuid-Holland), dat vervolgens zal worden opgenomen in het NSL. De regio Midden-Holland heeft uit de eerste en tweede tranche FES-gelden samen € 609.501,- ontvangen. In 2007 is al begonnen met het uitvoeren van generieke maatregelen (zie hoofdstuk 4). Het NSL wordt vastgesteld in het voorjaar van 2008. De verwachting is dat het NSL begin 2009 definitief wordt, als door de EU derogatie wordt verleend. Het ministerie van VROM heeft aangegeven dat de looptijd van het NSL zal zijn van maart 2009 tot maart 2014.

Randvoorwaarden

Met het opstellen van een regionaal actieprogramma kan de regio aanspraak maken op FES-gelden. De voorwaarden hiervoor zijn:

- De middelen moeten besteed worden aan maatregelen voor luchtkwaliteit. De regio moet daarover verantwoording afleggen aan de provincie (incl. accountantsverklaring).
- Gewaarborgd moet worden dat geen dubbele subsidie wordt ontvangen.
- De middelen moeten worden besteed in de programmaperiode (tot en met 2014).
- Er zijn geen afspraken over cofinanciering; uitgangspunt is wel dat overheden "binnen het redelijke" een maximale inspanning plegen om binnen een afzienbare termijn aan de grenswaarden te voldoen [Opzet en systematiek NSL, Voorlichting RvS, VROM, 2006].

Doel en ambitieniveau

Het doel van het regionale actieprogramma is om nog voor 2014 een forse stap vooruit te zetten voor wat betreft de uitvoering van het (verplichte) luchtkwaliteitsbeleid. Enerzijds zal hierdoor de luchtkwaliteit verbeteren, zodat voldaan wordt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit op de door de EU vastgestelde datum. Anderzijds zal dit de blokkade voor ruimtelijke projecten opheffen. Meer concreet betekent dit dat de regio eind 2014 het volgende wil hebben bereikt:

¹ Het betreft projecten die leiden tot een toename van minstens 3% van de luchtverontreiniging, zie hoofdstuk 3.

- De luchtkwaliteit in de hele regio en specifiek in de aandachtsgebieden, zoals de Spoorstraat in Gouda en de Bredeweg op het Distripark A12 in Waddinxveen, is verbeterd en overschrijdt de grenswaarden niet.
- Voor de IBM-projecten die in de planperiode worden gerealiseerd zijn, waar nodig, in de realisatiefase maatregelen genomen om de bijdrage aan de luchtkwaliteit zo gunstig mogelijk te beïnvloeden.
- De luchtkwaliteit in de regio Midden-Holland is volledig in beeld.
- Er is structureel aandacht voor luchtkwaliteit bij vergunningverlening, handhaving en ruimtelijke ordening.

De saneringsopgave

In 2006 is door VROM (Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu) een nieuw nationaal rekenmodel ontwikkeld, de saneringstool. Hiermee kan ook een prognose worden gemaakt van de effecten van beleidsmaatregelen op de luchtkwaliteit. De effecten per gebied worden uitgedrukt in 'knelpunktkilometers'.

De saneringsopgave houdt in dat alle overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit die resteren na generiek rijksbeleid opgelost moeten worden. De definitieve versie van de saneringstool (versie 2.2.1) is vrijgegeven in januari 2008. Daarmee is ook de saneringsopgave definitief. Er zullen echter nog regelmatig nieuwe versies van de saneringstool verschijnen om een zo goed mogelijk beeld te houden van de actuele luchtkwaliteitsituatie.

De belangrijkste verbetering van de luchtkwaliteit in Zuid-Holland komt door autonome ontwikkelingen, vooral door het steeds schoner worden van de auto's en de industrie. In aanvulling op de autonome ontwikkelingen heeft de rijksoverheid bij de begrotingen van 2006 en 2007 maatregelen genomen om de uitstoot van het verkeer te verminderen, zoals versnelde invoering van roetfilters (Prinsjesdagplus pakket). Voor de toekomst is het Global Economy scenario opgesteld, waarin zowel het Prinsjesdagplus pakket als aanvullend internationaal beleid is meegenomen. Dit scenario is het uitgangspunt van het NSL. Ook de saneringstool is hierop gebaseerd. De effecten van de internationale en nationale maatregelen werken door in de achtergrondconcentraties van PM₁₀ en NO₂.

De salderingsopgave

De salderingsopgave houdt in dat er binnen een bepaald gebied een positieve balans moet bestaan tussen de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en de verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van maatregelen. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer maakt onderscheid tussen verschillende soorten ruimtelijke projecten. Grote projecten die de luchtkwaliteit ter plaatse met meer dan 3% verslechteren (projecten 'in betekenende mate') en kleine projecten die niet meer op luchtkwaliteit getoetst hoeven te worden (projecten 'niet in betekenende mate'). Voor projecten 'in betekenende mate' geeft Titel 5.2 van de Wet milieubeheer de mogelijkheid voor salderen. Met de maatregelen uit het NSL worden de 'in betekenende mate' projecten uit het NSL gesaldeerde.

Leeswijzer

In dit actieprogramma wordt eerst de uitgangssituatie voor de luchtkwaliteit geschetst (hoofdstuk 2) evenals de ruimtelijke plannen in de regio (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 geeft vervolgens een overzicht van maatregelen die in de regio zullen worden genomen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de financiële en organisatorische consequenties van het actieprogramma.

2 Situatieschets luchtkwaliteit in Midden-Holland: de saneringsopgave

Resultaten saneringstool

De officiële saneringsopgave bestaat uit de grenswaardenoverschrijdingen die naar voren komen uit de saneringstool. Er wordt daarbij gekeken naar de overschrijdingen van de grenswaarde voor PM₁₀ in 2010 en overschrijdingen van de grenswaarde van NO₂ in 2015. Deze data zijn aangehouden als data waarop moet worden voldaan aan de grenswaarden als derogatie wordt verkregen uit de EU (het doel van het NSL). Voor PM₁₀ is dit inmiddels uitgesteld tot 2011, maar de saneringstool gaat nog uit van 2010. Uit de saneringstool blijkt dat er in geen van de gemeenten in Midden-Holland knelpunten zijn.

Aangezien de saneringstool slechts een model is, betekent dit niet dat er in 2010 of 2015 geen overschrijdingen van de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ kunnen optreden. In de saneringstool wordt uitgegaan van de volledige uitvoering van het maatregelenpakket van het Rijk (Prinsjesdagplus pakket) en de EU. Tegenvallers in de uitvoering hiervan kunnen bijvoorbeeld de afname van de achtergrondconcentraties beperken. Wegvakken die volgens de saneringstool de grenswaarde net niet overschrijden moeten daarom aandachtsgebieden zijn. Het nemen van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren is in deze gebieden een verstandige keuze, om te voorkomen dat de grenswaarden alsnog overschreden worden. Daarnaast geldt dat, wanneer de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden, er niet per definitie sprake is van een gezonde luchtkwaliteitsituatie. Afhankelijk van het ambitieniveau kunnen aanvullende maatregelen genomen worden.

Uit de saneringstool blijkt dat de Spoorstraat, Goudse Poort en Nieuwe Gouwe Oostzijde in Gouda aandachtsgebieden zijn. De Spoorstraat is hierbij extra van belang, aangezien de tunnel-karakteristiek niet is gemodelleerd in de saneringstool. De verdiepte ligging en het tunnelachtige karakter zorgen voor een ophoping van luchtvervuilende stoffen, aangezien uitlaatgassen blijven hangen en niet snel verwaaien. De werkelijke concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn naar verwachting dus hoger zijn dan de gemodelleerde waarden.

De saneringstool geeft voor 2010/2015 geen knelpunten aan langs de rijkswegen A12 en A20 in Midden-Holland. Rijkswaterstaat zal daarom geen luchtkwaliteitmaatregelen nemen langs deze wegen.

Wegverkeer

Vóór de vaststelling van de saneringstool heeft ook de milieudienst zelf voor de hele regio de wegen geïnventariseerd die relevant zijn wat betreft luchtverontreiniging. De berekeningen gaven aan dat, naast de bovengenoemde aandachtsgebieden, langs de Bredeweg bij het Distripark in Waddinxveen mogelijk een overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ op zou treden. De redenen hiervoor zijn het grote aandeel zwaar verkeer en de nabijheid van de rijksweg A12. Recente berekeningen op basis van actuele tellingen geven echter aan dat de grenswaarden niet overschreden zullen worden. De Bredeweg wordt echter nog wel aangeduid als aandachtsgebied.

Voor Gouda, Reeuwijk, Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen-Moerkapelle wordt jaarlijks een rapportage luchtkwaliteit opgesteld. Daaruit is bekend waar in het afgelopen jaar overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide hebben plaatsgevonden. In 2006 zijn overschrijdingen geconstateerd op de volgende plaatsen (gebaseerd op CARII, versie 6.0):

- langs de rijksweg A12: ter hoogte van de Bloemendaalseweg (Gouda), in de gemeente Reeuwijk en in de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle.
- langs 14 locaties langs provinciale en gemeentelijk wegen (waarvan 8 in Gouda). Langs de Spoorstraat in Gouda is de plandremmel voor NO₂ overschreden.

Voor koolmonoxide en benzeen (met name relevant bij drukke wegen, stagnerend verkeer, parkeergarages) was geen sprake van overschrijding van de grenswaarden.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor de andere gemeenten in de regio geen rapportages zijn opgesteld, omdat daar geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn

aangetroffen. Dit heeft als gevolg dat met betrekking tot die gemeenten minder luchtkwaliteitsdata beschikbaar zijn.

Scheepvaart en railverkeer

De directe bijdrage van scheepvaart en railverkeer (diesel) aan de luchtkwaliteit is niet opgenomen in de saneringstool. Er wordt nog bekeken of en hoe deze factoren in de tool moeten en kunnen worden opgenomen. In de achtergrondconcentraties die in de saneringstool zijn verwerkt zijn scheepvaart en railverkeer wel verwerkt, maar op een ruwe schaal van 5*5 km. Enkele regio's (Rijnmond, Utrecht, Nijmegen) hebben de bijdrage van scheepvaart laten doorrekenen op een schaal van 1*1 km en laten opnemen in de saneringstool.

In het RIVM rapport 'Locale Invloed Scheepvaart Emissies – LISE. *Een verkenning*' (RIVM rapport 680280001/2006) is de bijdrage onderzocht van de scheepvaart op de Waal bij Nijmegen, een van de drukst bevaren routes voor de binnenvaart in Nederland. Hierin wordt geconcludeerd dat emissies op intensief bevaren routes een substantiële bijdrage leveren aan de NO₂ concentraties in de nabije omgeving. De scheepvaartintensiteit op de Waal van ongeveer 380 passages per dag komt overeen met een wegverkeerintensiteit van ongeveer 100.000 voertuigen per dag voor de bijdrage aan de NO₂ concentratie (4-5 µg/m³ NO₂ op 200-300 meter van het midden van de rivier). Voor PM₁₀ werd geen duidelijk meetbare bijdrage gevonden. Overige vaarroutes van de Nederlandse binnenwateren zullen minder bijdragen, proportioneel met de lagere intensiteit.

Een schatting van de scheepvaartintensiteit op de Lek en de Hollandsche IJssel, op basis van cijfers van Rijkswaterstaat, laat zien dat deze respectievelijk een factor 2 en een factor 10 lager is dan op de Waal bij Nijmegen. Gezien de lage achtergrondconcentraties langs de Lek worden nergens extra overschrijdingen van de grenswaarden verwacht. Daarom wordt op dit moment geen nader onderzoek gedaan naar de bijdrage van scheepvaart aan de luchtkwaliteit in de regio Midden-Holland.

Bedrijven

Bij enkele provinciale inrichtingen (<10 betonwarenfabrieken en chemische bedrijven) en ruim 700 gemeentelijke inrichtingen in de regio Midden-Holland is luchtkwaliteit een aandachtspunt. Het gaat om grofweg 400 inrichtingen met een verkeersaantrekkende werking, ruim 100 veehouderijen (varkenshouderijen en pluimveehouderijen) en ca. 200 overige inrichtingen. Bij vergunningverlening voor deze bedrijven zal dit aan de orde komen.

Emissies door de intensieve veehouderij worden waarschijnlijk in 2008 opgenomen in de saneringstool. In Zuid-Holland zijn hiervoor geen problemen te verwachten.

3 Projecten (niet) in betekenende mate

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Kleine projecten waarvan vooraf duidelijk is dat ze de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' (NIBM) verslechteren, hoeven niet meer op luchtkwaliteit te worden getoetst. Het gaat daarbij om projecten die leiden tot een maximale toename van 3% van de luchtverontreiniging.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project NIBM is:

- 1) aantonen dat het project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM.
- 2) op een andere manier aannemelijk maken dat het project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn.

Voor o.a. de volgende categorieën zijn NIBM grenzen vastgesteld. Projecten zijn in ieder geval 'niet in betekenende mate' als:

- Woningbouw: ≤ 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: ≤ 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kascomplexen: niet-verwarmde kassen en verwarmde kassen tot 2 hectare.

Voor de combinatie van woningen en kantoren geldt een formule om te berekenen of het project voldoet aan de NIBM-grens. Wanneer een project ook voorziet in andere bedrijvigheid dan alleen kantoorruimte zijn berekeningen nodig om te bepalen of een project NIBM is. Voor infrastructuur zijn nog geen getalsmatige grenzen vastgesteld.

NB In de periode tot de vaststelling van het NSL geldt een NIBM grens van 1%.

In het Besluit NIBM is een anti-cumulatie bepaling opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Meerdere projecten die ieder voor zich niet IBM zijn maar die gebruik maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en in elkaars nabijheid liggen (tot 1000 meter afstand) worden als één locatie beschouwd. Het gaat hierbij om projecten die in de planperiode van het NSL gerealiseerd worden.

Voor Midden-Holland zijn zeventien ruimtelijke plannen aan de orde die in ieder geval 'in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit (zie figuur 1 en tabel 1). Aangezien de looptijd van het NSL de periode maart 2009 tot maart 2014 zal zijn, zijn de projecten IBM opgenomen waarover in deze periode besluitvorming plaatsvindt of waarvan de realisatie wordt gestart. De verkeersaantrekkende effecten van deze projecten zijn opgenomen in de saneringstool. Door de opname van deze projecten in dit actieprogramma en daarmee in het NSL hoeven deze projecten niet meer strikt te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen. Door de uitvoering van de maatregelen in het NSL wordt gewaarborgd dat deze projecten geen overschrijdingen van de grenswaarden in 2010/2015 opleveren. Het NSL moet aantonen dat, rekening houdend met de realisatie van de IBM-projecten, de grenswaarden toch overal tijdig worden gehaald doordat voldoende maatregelen worden genomen. Daarmee levert het NSL een onderbouwing voor deze projecten. Op programmaniveau wordt gecompenseerd voor de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ondanks de opname van een project in het NSL zal echter toch in eerste instantie moeten worden onderzocht of compenserende maatregelen binnen het project mogelijk zijn.

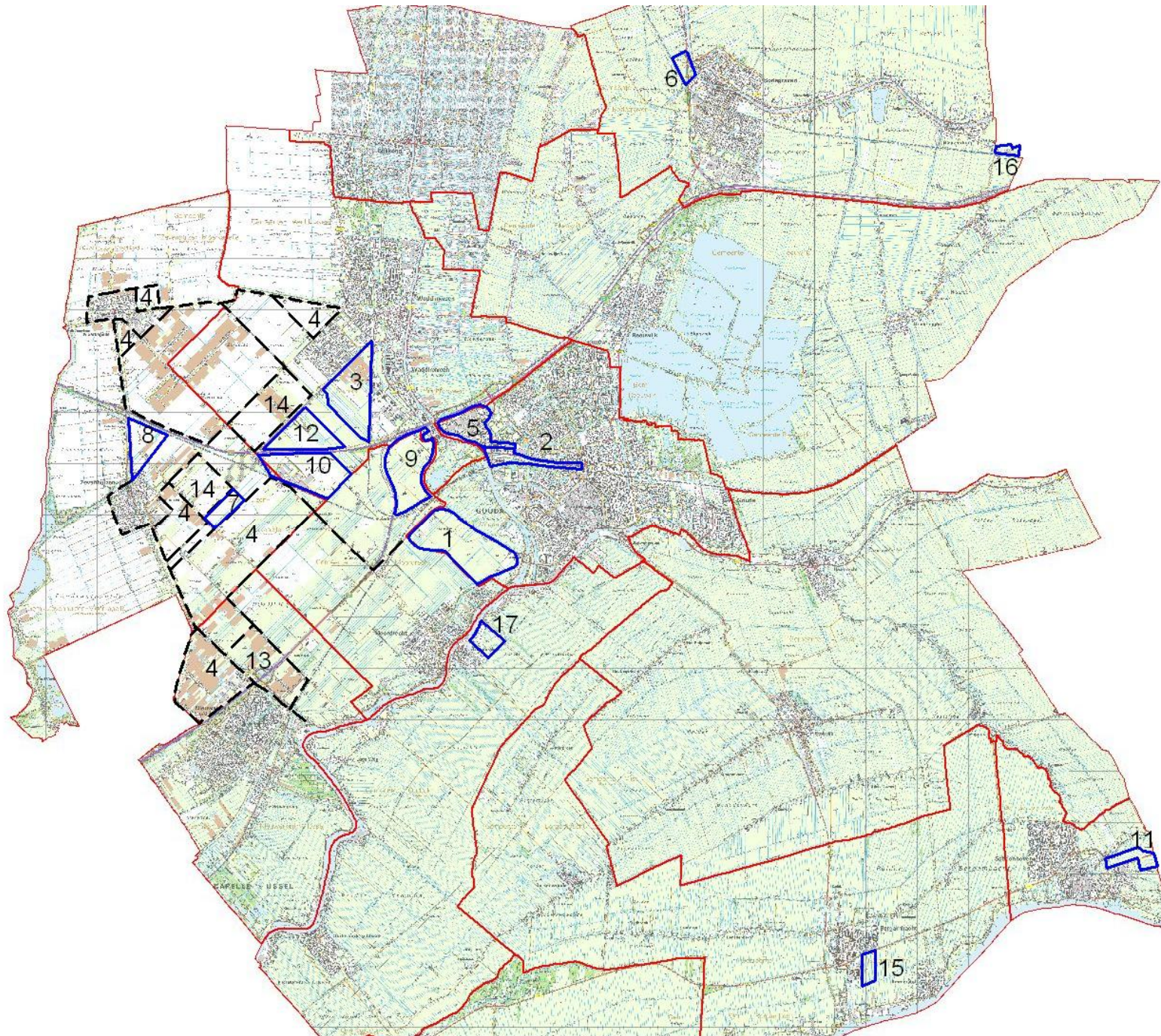
De aanleg van de Zuidwestelijke randweg in Gouda, de nieuwe N219 in Zevenhuizen-Moerkapelle en de nieuwe infrastructuur in de Zuidplaspolder is een provinciale aangelegenheid. Deze IBM projecten staan op de IBM lijst van de provincie Zuid-Holland.

NB het feit dat alleen 'in betekenende mate' projecten formeel getoetst moeten worden aan Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), betekent niet dat luchtkwaliteit bij alle overige projecten geen rol meer speelt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is en blijft van belang om luchtkwaliteit in ieder ruimtelijk planproces als één van de milieuthema's mee te nemen.

Volgende pagina:

Figuur 1: Overzicht locaties van projecten 'in betekenende mate' in Midden-Holland.

De nummers van de projecten komen overeen met de nummers in tabel 1. Ononderbroken lijn = definitieve locatie van een project. Onderbroken lijn = mogelijke locatie van een project.



Tabel 1: Overzicht projecten 'in betekende mate' in Midden-Holland.

	Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging (X,Y)	Type, omvang	Hoofdontsluiting	Datum toonaangevend besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	opgenomen in verkeersprognoses saneringstool?
1	Woonwijk Westergouwe	Gemeente Gouda	106000, 446500	3200-4000 woningen	N456, N207	- Ruimtelijke Structuurvisie vastgesteld 12-12-2005. - bestemmingsplan vastgesteld 1 ^e helft 2008.	2010: 0% 2015: 50%	ja
2	Spoorzone incl. Hamstergat	Gemeente Gouda	107000, 448250	8 ha, 500-1500 woningen, kantoren, scholen	Burgemeester Jamessingel, Goudse Poort, Nieuwe Gouwe Oostzijde, Spoorstraat	- Ruimtelijke Structuurvisie vastgesteld 12-12-2005. - Ruimtelijke procedures gestart januari 2006. - Bestemmingsplannen in procedure 2008.	2010: 10% 2015: 60%	ja
3	Woonwijk Triangel	Gemeente Waddinxveen	104000, 449500	3000 woningen	N453, N454	- Streekplan Zuid-Holland Oost, tweede partiële herziening, Zuidplas vastgesteld mei 2006. - Ontwerp bestemmingsplan in procedure 2008, bestemmingsplan vaststelling 2009.	2010: 0% 2015: 50%	ja
4	Zuidplas verstedelijking	Gemeenten Gouda, Zevenhuizen-Moerkapelle, Nieuwerkerk a/d IJssel en Waddinxveen	101000, 446000	15.000 woningen	Nieuwe infrastructuur Zuidplaspolder	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 0% 2015: 50%	ja
	Bedrijventerreinen							
5	Revitalisering Goudse Poort	Gemeente Gouda	106600, 448820	160.000 m ² kantoren (uitbreiding) + 60.000 m ² commercieel vastgoed	Goudse Poort, Nieuwe Gouwe Oostzijde, A12	- Ruimtelijke Structuurvisie vastgesteld 12-12-2005. - Structuurplan Goudse Poort vastgesteld februari 2007. - Bestemmingsplan vaststelling medio 2009.	2010: 15% 2015: 60%	ja

6	Rijnhoek	Gemeente Bodegraven	110430, 445660	16 ha uitbreiding	N11, N458, A12	Bestemmingsplan Rijnhoek goedgekeurd door GS van Zuid-Holland 24 april 2007.	2010: 20% 2015: 60%	ja
7	Nabij N219	Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle	100330, 446800	20 ha nieuw	N219, A12	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 10% 2015: 50%	ja
8	Driehoek spoor/Swanla	Gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle	99800, 448530	20 ha nieuw	N219, A12	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 10% 2015: 50%	ja
9	Gouwepark	Gemeente Moordrecht	105200, 448280	15-25 ha uitbreiding	N207, A12	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 25% 2015: 100%	ja
10	Distripark Doelwijk A12 2 ^e fase	Gemeente Waddinxveen	103270, 448010	22 ha uitbreiding	N456, A12	Bestemmingsplan vastgesteld 24 mei 2006.	2010: 30% 2015: 80%	ja
11	Thiendenland II/ Reinaldaweg	Gemeente Schoonhoven	119100, 440150	16 ha nieuw	N210, N216	'Structuurplan Schoonhoven Vitale stad in het groene hart' vastgesteld 31 oktober 2002. Goedgekeurd door GS 2 maart 2004.	2010: 10% 2015: 60%	ja
12	A12 Noord	Gemeente Waddinxveen	103820, 448500	50 ha nieuw	N453, N456, A12	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 5% 2015: 40%	ja
13	Bedrijventerrein	Gemeente Nieuwerkerk a/d IJssel	101800, 444300	55 ha nieuw	N210, A20	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 10% 2015: 50%	ja

14	Glastuinbouw	Gemeenten Zevenhuizen-Moerkapelle en Waddinxveen	101200, 449700	200 ha nieuw	N219, A12	- Intergemeentelijke Structuurplan Zuidplaspolder (ISP) vastgesteld januari / februari 2006. - Uitwerking bestemmingsplannen 2007-2009.	2010: 40% 2015: 80%	ja
15	De Wetering	Gemeente Bergambacht	114060, 438137	<15 ha uitbreiding	N207, N210	Streekplan Zuid-Holland Oost vastgesteld 28 juni 2006	2010: 0% 2015: 50%	n.v.t. (ontsluitingswegen niet opgenomen in saneringstool)
16	Werklint Nieuwerbrug	Gemeente Bodegraven	116754, 454124	5 ha (bruto, netto 3,5 ha) nieuw	N458	Structuurplan Bodegraven Oost-Nieuwerbrug vastgesteld door gemeenteraad 15 november 2007.	2010: 0% 2015: 50%	ja
17	Veerstalblok	Gemeente Ouderkerk	106604, 444488	9 ha nieuw	Middelblok	Vaststelling bestemmingsplan 1 ^e helft 2008.	2010: 0% 2015: 50%	n.v.t. (ontsluitingswegen niet opgenomen in saneringstool)

De bedrijventerreinen met de nummers 7, 8, 9, 10, 12, 13 en 14 zijn gelegen in de Zuidplaspolder.

4 Maatregelenpakket luchtkwaliteit

Het pakket dat hieronder nader wordt toegelicht beschrijft het totale pakket van de Milieudienst op het gebied van luchtkwaliteit. Het betreft zowel structurele taken (zoals vergunningverlening) als projecten (onderzoek en implementatie maatregelen).

Het maatregelenpakket is als volgt opgebouwd (aangevuld met maatregelen die nodig zijn om de beleidscyclus sluitend te maken):

- Inventariserende maatregelen.
- Locatiespecifieke maatregelen, die erop gericht zijn voor bepaalde locaties de luchtkwaliteit te verbeteren. Hierbij worden de volgende categorieën onderscheiden:
 - maatregelen gericht op de in hoofdstuk 2 aangegeven aandachtsgebieden
 - maatregelen in de IBM-projecten.
- Algemene maatregelen.
- Generieke regionale maatregelen.
- Coördinatie.

4.1 Inventariseren

Aanvullen en actualiseren regionale situatiebeschrijving luchtkwaliteit

Om de (verplichte) gemeentelijke taken op het gebied van luchtkwaliteit, zoals het toetsen van besluiten in het kader van ruimtelijke ordening en vergunningverlening, doeltreffend uit te kunnen voeren is het nodig een volledig en actueel beeld te hebben van de luchtkwaliteit. In de periode 2006/2007 is de luchtkwaliteit zo volledig als nodig en mogelijk in kaart gebracht. Het betreft hier luchtkwaliteitsdata, knelpunten en oplossingsrichtingen (zoals onder meer verwoord in dit actieprogramma, de gemeentelijke rapportages luchtkwaliteit en het actieplan Verkeer & Milieu van de gemeente Gouda).

Het verzamelen en actualiseren van de data betreft een structurele taak. In het kader van deze taak heeft de milieudienst een nieuw softwarepakket aangeschaft, waarmee naast de effecten van wegverkeer, ook de bijdrage van industriële puntbronnen en verspreiding kan worden berekend.

4.2 Locatiespecifieke maatregelen t.b.v. aandachtsgebieden

Voor de Spoorstraat in Gouda is een actieplan opgesteld (zie bijlage I: Actieplan Spoorstraat Gouda). Om te bepalen welke maatregelen het meest effectief zijn om de luchtkwaliteit in de Spoorstraat te verbeteren wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd. De verdiepte ligging van de Spoorstraat geeft ook aanleiding tot nader onderzoek over het effect van lokale emissies. De Spoorstraat is gelegen aan de rand van het gebied Spoorzone. Omdat in de Spoorzone vele ontwikkelingen gaande zijn is het nog onduidelijk welke effecten dit heeft op de luchtkwaliteit in de Spoorstraat.

Op dit moment worden de mogelijkheden verkend voor het invoeren van een milieuzone in het centrum van Gouda. Daarvoor moet een stappenplan doorlopen worden (zie www.milieuzones.nl). Afhankelijk van vervolgonderzoek naar de luchtkwaliteitsituatie, mogelijke maatregelen en de ontwikkelingen in de omgeving van de Spoorstraat wordt later besloten of een milieuzone wordt ingevoerd. De invoering van een milieuzone zal door het uitstralings-effect ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit rond de andere aandachtsgebieden in Gouda. In de begroting van dit actieprogramma is geld gereserveerd voor locatiespecifieke maatregelen in de Spoorstraat. Ten eerste zal bijgedragen worden aan het onderzoek naar de haalbaarheid van het invoeren van een milieuzone in Gouda. Als invoering haalbaar blijkt, kan hieraan een bijdrage worden geleverd vanuit dit actieprogramma. Zoniet, dan zal het bedrag worden besteed aan een andere maatregel om de luchtkwaliteit in de Spoorstraat te verbeteren (zie bijlage I: Actieplan Spoorstraat Gouda).

Voor de Bredeweg in Waddinxveen is een overzicht gemaakt van maatregelen die genomen worden om de luchtkwaliteit ter plekke te verbeteren (zie bijlage II: Verbetering Luchtkwaliteit Bredeweg Waddinxveen). Op het Distripark zijn veel grote transportbedrijven gevestigd. Er zal worden ingezet op de promotie van schoon en zuinig rijden, waarmee de uitstoot van luchtvervuilende stoffen rond het bedrijventerrein Distripark Doelwijk zal verminderen. Dit zal de lokale luchtkwaliteit ten goede komen, waardoor overschrijdingen van grenswaarden in de toekomst kunnen worden voorkomen.

4.3 Locatiespecifieke maatregelen in IBM-projecten

In de periode 2009-2014 vindt een groot deel van de planvorming plaats van de IBM-projecten in de regio. Het is van belang ervoor te zorgen dat luchtkwaliteit als één van de milieu-aspecten wordt betrokken in de ruimtelijke planvorming. In de periode 2009-2014 zal per IBM-project onderzocht worden welke maatregelen getroffen kunnen worden om de bijdrage van deze projecten aan de luchtkwaliteit te minimaliseren. Bij maatregelen die een gunstige invloed hebben op de luchtkwaliteit kan gedacht worden aan verkeer- en vervoermaatregelen, energiebesparende maatregelen, toepassing van duurzame energie en alternatief materiaalgebruik.

In tegenstelling tot de situatie bij bestaande knelpunten, is bij de IBM projecten die zijn opgenomen in dit actieprogramma nog niet duidelijk welke maatregelen het meest effectief zullen zijn. In dit actieprogramma is daarom geld gereserveerd voor verbetering van de luchtkwaliteit in IBM projecten, maar waar het geld aan wordt besteed zal pas duidelijk worden als de plannen verder uitgewerkt worden. De FES-gelden zijn niet toereikend voor de implementatie van locatiespecifieke maatregelen. Daarom zal het worden ingezet voor ofwel onderzoek naar de meest effectieve maatregelen per IBM-project, ofwel een stimuleringsbijdrage in de realisatiefase van de IBM-projecten specifiek voor luchtmaatregelen.

Realisatie van de IBM-projecten (en dus ook de implementatie van bijbehorende luchtkwaliteitmaatregelen) Woonwijk Westergouwe, Woonwijk Triangel en de Spoorzone wordt op korte termijn gestart. De geplande maatregelen zijn beschreven in de van toepassing zijnde bestemmingsplannen. Voor Westergouwe wordt ingezet op het stimuleren van openbaar vervoer en de realisatie van een nieuwe OV-halte. Voor de Triangel is een stelsel van maatregelen opgenomen zoals stimulering van het openbaar vervoer, bevorderen van de doorstroming, terugbrengen van de snelheid op doorgaande wegen. In de Spoorzone zal waarschijnlijk geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreden. Mede door het terugbrengen van de verkeersintensiteiten en de realisatie van de Mijstunnel zal de luchtkwaliteit ter plaatse van de Burgemeester Jamessingel en Spoorstraat wellicht zelfs verbeteren.

4.4 Algemene maatregelen

De provincie Zuid-Holland heeft 'algemene maatregelen' opgesteld ter verbetering van de luchtkwaliteit die gemeenten, regio's en provincie kunnen treffen, ongeacht de aard en omvang van de luchtkwaliteitsproblematiek. Deze maatregelen hebben de volgende kenmerken: 1) snel in te voeren; 2) vergen beperkte kosten; 3) kunnen in beginsel door alle betrokken overheden getroffen worden en 4) fungeren als signaalfunctie naar andere betrokken partijen (burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties) dat de overheid haar eigen huis op orde heeft. Deze algemene maatregelen worden hieronder uiteengezet. Tevens wordt aangegeven op welke manier deze maatregelen worden ingevuld in de regio.

Transportmanagement goederenvervoer (pilotproject)

Grote verladende en vervoerende bedrijven (per bedrijf meer dan 1 miljoen kilometers) in de regio worden geïnformeerd over en gestimuleerd tot vervoersefficiëntie en modal shift (ombuigen van wegvervoer naar water/spoorvervoer) en tot brandstofbesparing. Doel van het project is het via voorlichting en stimulering, met gebruikmaking van een digitale scan, bewerkstelligen van kilometerreductie en brandstofbesparing in het wegvervoer bij 12 grotere verladende en vervoerende bedrijven in Midden-Holland. Resultaten worden

verwacht op het gebied van energiebesparing, reductie emissies NOx en fijn stof, reductie CO2 uitstoot, vermindering verkeerslawaaï en een betere bereikbaarheid. Zie bijlage III: Opzet pilotproject transportscan 2007.

Schoon eigen wagenpark

Hieronder vallen een aantal maatregelen:

- Er wordt in een aantal gemeenten gesproken over de mogelijkheden en kansen voor de aanleg van één of meer **aardgasvulstations**. In 2007 zijn door de Milieudienst twee bijeenkomsten georganiseerd waarbij gemeenten en bedrijven geïnformeerd zijn over het rijden op aardgas en de mogelijkheden voor samenwerking onderzocht zijn. Voertuigen die op aardgas rijden stoten geen fijn stof uit. Verder is de emissie van stikstofoxiden veel lager dan benzine- en dieselveertuigen. Het op grote schaal toepassen van aardgas betekent een stap voorwaarts op het transitiepad naar toepassing van biogas en/of waterstof. In Nederland zijn nu 6 openbare tankstations. De verwachting is dat dit aantal snel zal toenemen.
De regio Midden-Holland is samen met een aantal andere regio's in Zuid-Holland partner van de provincie in de aanvraag van een EFRO subsidie. Het doel van dit project is het rijden op aardgas breed te stimuleren en promoten en de mogelijkheden bieden om een uitgebalanceerde aardgasinfrastructuur te realiseren. Om vraag en aanbod bij elkaar te brengen worden overheden, bedrijven en particulieren gestimuleerd om aardgas als brandstof te gaan gebruiken en pomphouders om aardgas als brandstof te leveren. Het project omvat een overkoepelend programma met drie deelprojecten. Dit zijn 1) een investeringsregeling voor aardgasvulstations, 2) het aanbieden van wagenparkscans, waarmee deelnemende instellingen en bedrijven inzicht krijgen in de (on-) mogelijkheden van het rijden op aardgas en 3) promotie van rijden op aardgas. Het is de bedoeling dat er (met deze subsidie) minstens 1 aardgasvulpunt in de regio Midden-Holland wordt gerealiseerd.
- De **training 'Het Nieuwe Rijden'** kan worden aangeboden aan alle gemeenten en aan bedrijven. De gemeentes Gouda en Waddinxveen hebben deze training al aan medewerkers aangeboden.
- Er zijn **wagenparkscans** uitgevoerd voor acht gemeenten in de regio en voor de Milieudienst Midden-Holland. De provincie heeft deze scans aangeboden. Naar aanleiding van deze scans zullen de gemeenten worden gestimuleerd het eigen wagenpark schoner te maken (zie bijlage IV: Communicatieplan actieprogramma luchtkwaliteit). Dit kan bijvoorbeeld door over te schakelen op rijden op aardgas of door het toepassen van roetfilters op dieselwagens.

Communicatie

Naast vergunningverlening, handhaving en ruimtelijke ordening is communicatie één van de instrumenten die de gemeenten in kunnen zetten in het luchtkwaliteitsbeleid. Inwoners van Midden-Holland hebben invloed op de luchtkwaliteit door bijvoorbeeld energie te besparen en de auto vaker te laten staan. Er zal een communicatietraject uitgevoerd worden dat gericht is op het informeren van de inwoners en bedrijven van Midden-Holland over de luchtkwaliteit in de regio en op gedragsverandering ten gunste van de luchtkwaliteit. Het communicatietraject zal ook de begeleiding van een aantal andere (algemene) maatregelen uit het actieprogramma omvatten.

Een communicatiecampagne heeft op korte termijn geen meetbaar effect op de luchtkwaliteit (objectief), maar de verwachting is dat de inwoners van Midden-Holland zich meer bewust zullen worden van het effect van hun gedrag op de luchtkwaliteit. Er wordt ingezet op een gedragsverandering richting minder vervuילend gedrag.

Vergunningverlening en handhaving Wet milieubeheer

Het aspect lucht moet structureel worden meegewogen bij besluiten in het kader van de Wm-vergunningverlening. Ieder besluit wordt getoetst aan Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Ook moet luchtkwaliteit structureel worden meegenomen bij het programmeren en uitvoeren van taken in het kader van toezicht en handhaving. Zie bijlage IV: Integratie luchtkwaliteit in vergunningverlening en handhaving Wm incl. vervoersmanagement.

Vervoermanagement

Via de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer is vervoermanagement opgenomen in het handhavingstraject van de Milieudienst. Grote bedrijven zijn verplicht aandacht te besteden aan vervoermanagement, bij kleine bedrijven wordt dit gestimuleerd. Zie bijlage IV: Integratie luchtkwaliteit in vergunningverlening en handhaving Wm incl. vervoersmanagement.

Duurzaam bouwen

Binnen de regio Midden-Holland is een Regionaal Duurzaam bouwen Consulent (RDC) werkzaam. In het regionaal beleidskader duurzaam bouwen Midden-Holland 2006-2010 is vastgelegd dat bij nieuwe projecten (via het instrument GPR-gebouw) minimaal 10% meer duurzaam bouwen maatregelen worden uitgevoerd dan in het Bouwbesluit. De RDC, de gemeenten en projectontwikkelaars leggen de afspraken vast in een convenant. Zie bijlage V: Regionaal Duurzaam bouwen Coördinator.

Inbedden luchtkwaliteit in RO-proces

Zowel bij grote als kleine projecten dienen, vanuit 'een goede ruimtelijke ordening', alle milieuaspecten te worden betrokken bij de ruimtelijk besluitvorming. Het opstellen van adviezen met betrekking tot de luchtkwaliteit, als één van de milieuaspecten, zal dan ook in het kader van het ruimtelijk planproces in een vroegtijdig stadium moeten plaatsvinden. In de regio Midden-Holland vindt dit proces al plaats bij de Milieudienst, waarbij luchtkwaliteit als één van de thema's (naast o.a. bodem, geluid en externe veiligheid) wordt meegenomen. Zie bijlage VI: Integratie luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen.

4.5 Generieke regionale maatregelen

Naast de 'algemene maatregelen' zijn er een aantal andere generieke maatregelen die ingezet kunnen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Walstroom

Met walstroomvoorzieningen bij ligplaatsen is het niet meer nodig dat schepen (diesel-) generatoren gebruiken voor de tijd dat zij aan wal liggen. Zowel de provincie als de Drechtsteden hebben voor 2006/2007 een onderzoek geprogrammeerd om het effect en de haalbaarheid van walstroomvoorzieningen te onderzoeken. In Gouda zijn walstroomvoorzieningen aanwezig in de binnenstad. Hiervan wordt veel gebruik gemaakt door recreanten. Op korte termijn worden extra walstroomvoorzieningen aangelegd aan de Kattensingel. Grote passagiersschepen en vrachtschepen leggen niet aan in de binnenstad en maken geen gebruik van deze voorzieningen. Wellicht zouden op termijn ook voor deze schepen walstroomvoorzieningen aangelegd kunnen worden.

In de gemeente Schoonhoven zijn er concrete plannen om een walstroomvoorziening voor cruiseschepen te realiseren in samenwerking met het waterschap. Hiervoor is in dit actieprogramma een bijdrage gereserveerd. Hierbij moet echter een voorbehoud gemaakt worden, aangezien de realisatie van de voorziening afhankelijk is van een besluit van de gemeenteraad hierover in 2008.

Dieselgeneratoren transportwagens

Vergelijkbaar met de schepen zijn op diverse bedrijventerreinen transportwagens die voor bijvoorbeeld koeling hun dieselgeneratoren continu (ook bij stilstand) laten werken. Hierbij kan een traject vergelijkbaar met het walstroomtraject een oplossing bieden. In de gemeente Bodegraven bestaat veel overlast van vrachtwagens met draaiende koelmotoren. In 2008 wordt in de gemeente gestart met een onderzoek naar het effect en de haalbaarheid van het realiseren van een afgesloten vrachtautoparkeerterrein met te huren parkeerplaatsen aan de Europaweg. Het is de bedoeling dat hier minimaal 8 elektriciteitsaansluitingen worden gerealiseerd. Daarnaast zal gefaseerd een parkeerverbod voor vrachtauto's met in werking zijnde koelmotoren worden ingesteld, met uitzondering van het vrachtautoparkeerterrein.

In dit actieprogramma is geen geld gereserveerd voor de aanleg van elektriciteitsaansluitingen in Bodegraven, omdat er nog niet voldoende zekerheid bestaat over de uitvoering van deze plannen.

Uitvoering beleidsplan 'Gouda fietst beter door!'

Het beleidsplan "Gouda fietst beter door! 2007-2015, beleidsplan voor fietsverkeer" (gemeente Gouda, dienst Beleid, afdeling Fysieke leefomgeving, 11 april 2007) moet leiden tot een beter fietsnetwerk en meer en betere fietsvoorzieningen in 2015. Dit betekent o.a. kortere reistijd en -afstand, meer comfort, verbeterde veiligheid, minder fietsendiefstallen en aanvullende fietsvoorzieningen. Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in maatregelen zoals verbetering van infrastructuur en aanleg van directe verbindingen, voldoende en kwalitatief goede stallingplaatsen en fietseducatie. Dit zal een positief effect hebben op de keuze voor de fiets als vervoermiddel. Naar verwachting zal dit leiden tot minder verkeersbewegingen van personenwagens in Gouda en daarmee een reductie van emissies door het verkeer.

In het beleidsplan zijn de concrete maatregelen opgenomen die uitgevoerd zullen worden om deze doelstellingen te bereiken. Hiervoor is van 2007 tot en met 2010 in het ConcernInvesteringsPlan € 100.000,- per jaar gereserveerd. Hiervan komt naar schatting 10% direct ten goede aan de luchtkwaliteit. Er is dan ook € 40.000,- opgenomen in de begroting van dit Actieprogramma.

4.6 Coördinatie

Programmamanagement

De regiogemeenten moeten verantwoording afleggen over de besteding van de FES-gelden aan de provincie. Hiervoor is het nodig dat projectplannen worden opgesteld, voortgangsrapportages worden opgesteld, overleggen in Zuidvleugelverband worden bijgewoond, etc. Hierbij is het van groot belang het actieprogramma periodiek (jaarlijks) te actualiseren op basis van nieuwe inzichten (zie ook eerste maatregel 'inventariseren'). Voor deze taken is in het maatregelenpakket 0,2 fte gereserveerd; hetgeen overeenkomt met ca 10% van het toegezegde FES-budget.

4.7 Effecten van maatregelen

De effecten van de maatregelen die zijn opgenomen in dit actieprogramma zijn moeilijk te kwantificeren. Wat betreft de algemene en generieke maatregelen worden effecten verwacht door het terugbrengen van het aantal verkeersbewegingen (o.a. door communicatie) en door het terugbrengen van emissies door het beïnvloeden van het rijgedrag (o.a. Het Nieuwe Rijden) en het gebruik van schone brandstoffen (o.a. rijden op aardgas). Het positieve effect op de luchtkwaliteit is echter niet eenvoudig in een getal uit te drukken. In bijlage VII: 'Maatregelenpakket regio Midden-Holland' is een poging gedaan dit effect in te schatten. Het gaat hier echter om een ruwe schatting met een grote onzekerheidsmarge. Met gezond verstand naar deze maatregelen kijkend, kan er echter vanuit gegaan worden dat de genoemde maatregelen positieve effecten hebben.

Een onderzoek naar de haalbaarheid van een milieuzone heeft geen direct effect op de luchtkwaliteit. Als echter een milieuzone ingesteld zou worden in Gouda zijn daar flinke effecten van te verwachten. Het is op voorhand moeilijk in te schatten in hoeverre vuile auto's vervangen zullen gaan worden en in hoeverre vuile auto's andere bestemmingen zullen gaan kiezen. Daarnaast is de invloed van een milieuzone niet beperkt tot de wegen binnen de zone. Ook op wegvakken buiten de zone wordt een deel van het verkeer schoner of rijdt niet meer. In de saneringstool is gekozen voor een scenario waarbij alle verboden voertuigen zullen worden vervangen door Euro5-voertuigen. De effecten van een milieuzone op de emissiefactoren van vrachtverkeer zijn voor 2010 dan ingeschat op -9% bij een verbod op Euro 0, tot -46% bij een verbod op Euro 4 en ouder. Voor PM10 is dit -12% tot -29% (zie de handleiding bij saneringstool versie 2.2.1). In latere jaren zal het effect verminderen, aangezien de eisen voor nieuwe auto's sowieso steeds strenger worden.

Wat betreft de IBM projecten is, zoals beschreven in §4.3, nog niet bekend welke maatregelen genomen zullen worden. Bij de keuze van maatregelen zal het verwachte effect van die maatregelen van doorslaggevend belang zijn.

5 Meerjarenprogramma 2006-2011

Hieronder volgt een samenvattend overzicht van het maatregelenpakket, met daarbij een indicatieve planning voor de periode 2006-2011 en een kostenraming (tabel 2). In 2006/2007 lag de nadruk op inventarisatie, in de komende jaren ligt de nadruk op de uitvoering van maatregelen. In bijlage VII: 'Maatregelenpakket regio Midden-Holland' zijn alle maatregelen, inclusief beoogd effect en kosten, samengevat.

Uitgangspunten voor de kostenraming zijn de volgende:

- Het maatregelenpakket is afgestemd op de toegezegde middelen (€ 609.501 eerste en tweede tranche FES-gelden).
- De FES-gelden worden met name ingezet voor de implementatie van maatregelen (85%). Daarnaast zijn de middelen ingezet voor de voorbereidende werkzaamheden die daarvoor nodig zijn en coördinatie van het actieprogramma (15%). De FES-gelden worden niet aangewend voor structurele taken.
- De FES-gelden zijn verdeeld over
 - 1) locatiespecifieke maatregelen in de aandachtsgebieden en IBM-projecten (40%) en
 - 2) maatregelen die voor de hele regio van toepassing zijn (60%).
- Een gedeelte van de maatregelen omvat het onderzoeken en nemen van maatregelen bij de aandachtsgebieden Spoorstraat, Goudse Poort en Nieuwe Gouwe Oostzijde in Gouda en Bredeweg bij het Distripark in Waddinxveen. Bij de transportbedrijven op het Distripark wordt schoon en zuinig rijden gestimuleerd. In Gouda is gestart met het onderzoek naar de haalbaarheid van het invoeren van een milieuzone. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan wordt besloten tot invoering van een milieuzone of andere maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren (zie § 4.2). Het FES-budget zal niet toereikend zijn voor de uitvoering van deze maatregelen. Wellicht kunnen de maatregelen vanuit de infrastructurele projectgelden of andere bronnen (bijv. ISV2) worden gefinancierd. Is dit niet het geval dan moet gezocht worden naar alternatieven.
- Met een ander deel van de maatregelen wordt ingezet op algemene en generieke maatregelen die de luchtkwaliteit in de hele regio ten goede komen. Een deel van deze maatregelen wordt tevens meegenomen in het communicatietraject dat in de regio is opgestart (zie § 4.4).

Het meerjarenprogramma met bijbehorende kostenraming wordt periodiek (jaarlijks) geactualiseerd. Hierbij wordt rekening gehouden met ontwikkelingen binnen de regio enerzijds (bijvoorbeeld inzicht in nieuwe knelpunten) en kansen om bij projecten in zuidvleugelverband aan te sluiten anderzijds.

Tabel 2: Meerjarenprogramma maatregelenpakket luchtkwaliteit Midden-Holland.

Activiteit	Urenraming/kosten				Financieringsbronnen ²
	2006/7	2008	2009	2010	
Inventariseren					
Actualiseren & aanvullen informatiesysteem	18.000	9.000	9.000	9.000	Regiogemeenten; in 2006/7 FES 50%
Locatiespecifieke maatregelen t.b.v. aandachtsgebieden					
Spoorstraat / Goudse Poort / Nieuwe Gouwe Oostzijde, Gouda en Bredeweg, Waddinxveen			90.000	90.000	FES-gelden
Locatiespecifieke maatregelen in IBM-projecten					
Spoorzone Gouda, Revitalisering Goudse Poort, Zuidplaspolder, e.a.				45.200	FES-gelden
Algemene maatregelen					
Integratie luchtkwaliteit in vergunningverlening en handhaving Wm incl. vervoersmanagement	35.000	35.000	35.000	35.000	Regiogemeenten
Transportmanagement goederenvervoer	6.200	18.800			FES-gelden
Schoon (eigen) wagenpark:					
Training "Het Nieuwe Rijden"	6.300	10.000	10.000	10.000	FES-gelden
Promotie rijden op aardgas		5.000	15.000		FES-gelden
Aanbieden wagenparkscans		10.000	5.000		FES-gelden
Communicatie	41.000	37.500	27.500	42.500	FES-gelden
Bijdrage RDC	12.500	12.500	12.500	12.500	FES-gelden
	12.500	12.500	12.500	12.500	Regiogemeenten
Integratie luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen	44.000	44.000	44.000	44.000	Regiogemeenten
Generieke regionale maatregelen					
Walstroom*			10.000		FES-gelden
Uitvoering beleidsplan 'Gouda fietst beter door!' 2007-2015	10.000	10.000	10.000	10.000	Gemeente Gouda
Coördinatie					
Bijhouden ontwikkelingen in en deze vertalen naar situatie Midden-Holland	17.500	17.500	17.500	17.500	Regiogemeenten
Opstellen rapportages luchtkwaliteit en actieplannen	28.000	28.000	28.000	28.000	Regiogemeenten
Programmamanagement regionaal actieprogramma (jaarlijks actualiseren actieprogramma, overleg provincievoortgangsrapportages)	18.000	17.500 (0,2 fte)	17.500	17.500	FES-gelden
Totaal	249.000	267.300	343.500	373.700	1.233.500
Totaal FES	93.000	111.300	187.500	217.700	609.500

* de realisatie van de walstroomvoorziening is afhankelijk van het besluit van de gemeenteraad in 2008 (zie § 4.5)

² De bijdrage van de regiogemeenten is afkomstig vanuit de reguliere bijdrage van de gemeenten aan de Milieudienst.

Bijlage I: Actieplan Spoorstraat Gouda

Uit eerder onderzoek was naar voren gekomen dat er langs de Spoorstraat in Gouda sprake was van een overschrijding van de plandrempel voor NO₂. Uit berekeningen voor het jaar 2010 bleek dat zonder maatregelen niet aan de grenswaarde voldaan zou worden. In het Actieplan luchtkwaliteit Spoorstraat te gemeente Gouda (28 juni 2006) wordt conform artikel 9 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 aangegeven op welke wijze langs de Spoorstraat voldaan zal worden aan de grenswaarden voor NO₂ binnen de gestelde termijnen. In het actieplan zijn verschillende maatregelen onderzocht:

- Verbetering doorstroming van het verkeer op de Spoorstraat.
- Instellen éénrichtingsverkeer op de Spoorstraat;
- Verbod vrachtverkeer op de Spoorstraat (milieuzonering).

Uit nieuwe berekeningen op basis van het beleidsrijk scenario (waarin geplande nationale maatregelen zijn opgenomen en geanticipeerd wordt op een versnelling van het beleid in omringende landen) en ervan uitgaande dat pas in 2015 aan de normen voor NO₂ hoeft te worden voldaan (derogatietermijn) is gebleken dat de plandrempel niet wordt overschreden. Het is echter mogelijk dat deze waarde in de komende jaren weer aangepast wordt als nieuwe gegevens beschikbaar komen. De Spoorstraat blijft daarom een aandachtspunt en het blijft verstandig om verder te werken aan maatregelen om de situatie in de Spoorstraat te verbeteren.

Om te bepalen welke maatregelen het meest effectief zijn om de luchtkwaliteit in de Spoorstraat te verbeteren wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd. De verdiepte ligging van de Spoorstraat geeft ook aanleiding tot nader onderzoek over het effect van lokale emissies. De Spoorstraat is gelegen aan de rand van het gebied Spoorzone. Omdat in de Spoorzone vele ontwikkelingen gaande zijn is het nog onduidelijk welke effecten dit heeft op de luchtkwaliteit in de Spoorstraat.

Zoals beschreven in § 4.2 worden op dit moment de mogelijkheden verkend voor het invoeren van een milieuzone in het centrum van Gouda. Afhankelijk van vervolgonderzoek naar de luchtkwaliteitsituatie, mogelijke maatregelen en de ontwikkelingen in de omgeving van de Spoorstraat wordt later besloten of een milieuzone wordt ingevoerd. Zoniet, dan zal het geld dat hiervoor is gereserveerd worden besteed aan een andere maatregel om de luchtkwaliteit in de Spoorstraat te verbeteren. Hiervoor wordt dan teruggegrepen op de maatregelen die in het Actieplan luchtkwaliteit Spoorstraat zijn opgenomen.

De in het Actieplan genoemde maatregelen ter verbetering van de doorstroming in de Spoorstraat kunnen worden genomen in combinatie met aanpassingen aan de Verkeersregelinstallaties van het Plesmanplein en het Kleiwegplein, de geplande herinrichting van het Plesmanplein en de verlegging van de Burg. Jamessingel.

Voor de langere termijn (>2015) is eenrichtingsverkeer een mogelijke oplossing. Deze maatregel is opgenomen in het mobiliteitsplan in combinatie met het doortrekken van de RijnGouwelijn door de Spoorstraat. De maatregel is ook opgenomen in de subsidieaanvraag die is gedaan in het kader van het project Spoorse Doorsnijdingen Gouda (aanvraag bij VenW mei 2006).

Bijlage II: Verbetering Luchtkwaliteit Bredeweg Waddinxveen

Het bedrijventerrein Distripark Doelwijk in de gemeente Waddinxveen is speciaal ontwikkeld voor de vestiging van grote transportbedrijven. Bij dit bedrijventerrein is een uitbreiding gepland. Deze uitbreiding zal een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Bredeweg, die de verbinding vormt tussen het bedrijventerrein en de rijkswegen A12 en A20.

In de huidige situatie overschrijdt de luchtkwaliteit langs de Bredeweg de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 niet. Uit eerdere berekeningen met het programma CAR II bleek dat, wanneer de geplande uitbreiding in de berekeningen werd meegenomen, langs de Bredeweg overschrijdingen optreden van de grenswaarden voor NO₂ en/of PM₁₀. Dit was met name te wijten aan de grote fracties zwaar verkeer op deze weg. Door recente, meer nauwkeurige berekeningen met het programma GeoSTACKS en het beschikbaar komen van geactualiseerde verkeersgegevens worden nu echter geen overschrijdingen meer berekend.

Hoewel de luchtkwaliteit langs de Bredeweg volgens de prognoses de normen niet zal overschrijden blijft het een aandachtsgebied, aangezien de luchtkwaliteit naar verwachting net onder de norm zal uitkomen. In jaren met ongunstige weersomstandigheden worden de grenswaarden mogelijk wel overschreden. Er zal daarom in het kader van het Actieprogramma Luchtkwaliteit voor de regio Midden-Holland extra aandacht gegeven worden aan het bedrijventerrein. Het Distripark Doelwijk wordt ook betrokken bij de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder.

Vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening is de concentratie van transportbedrijven op een bedrijventerrein op korte afstand van de aansluiting met de snelweg prima. In de toekomst zal bovendien de doorstroming verbeterd worden door de aanleg van een nieuwe op-/afrit aan de A12 tussen de Bredeweg in Waddinxveen en de Swanlaweg in de gemeente Zevenhuizen-Moerkapelle. De bestaande op-/afritten bij de Bredeweg en de Swanlaweg zullen daarbij verdwijnen. De rijksweg A12 zal op dit wegvak ook verbreed worden. Er wordt een spitsstrook aangelegd en de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 100 km/uur. Deze aanpassingen zullen ook de doorstroming op de snelweg verbeteren.

Aangezien de uitgifte van gronden en het beheer en onderhoud van het bedrijventerrein niet in handen is van de gemeente, kan de gemeente geen eisen stellen op het gebied van luchtkwaliteit aan nieuw te vestigen bedrijven. De gemeente kan wel stimuleren dat aandacht besteed wordt aan schoon en zuinig rijden.

In dit kader zal voor de bedrijven op het Distripark aandacht worden besteed aan de volgende onderwerpen:

- Het is de bedoeling om in de regio een aardgasvulpunt te realiseren en bedrijven en overheden over te laten stappen op **rijden op aardgas**. Hier zijn verschillende bijeenkomsten voor georganiseerd. Het Distripark zal hierbij aparte aandacht krijgen. Op het Distripark is een verkooppunt voor voertuigbrandstoffen gevestigd. De eigenaar hiervan is één van de geïnteresseerden in de realisatie van een aardgasvulpunt. Als een deel van de voertuigen op en rond het Distripark op aardgas gaat rijden zal dit een positief effect hebben op de uitstoot van zowel NO₂ als fijn stof.
- Stimuleren van **roetfilters** op dieselveertuigen om de uitstoot van fijn stof te verminderen.
- Aandacht en trainingen voor **Het Nieuwe Rijden**. De inzet is een meer bewuste rijstijl en een reductie in brandstofverbruik, wat een verminderde uitstoot met zich meebrengt.
- Het is mogelijk om bedrijven een **wagenparkscan** aan te bieden. Op dit moment loopt al een pilotproject waarbij een zogenaamde Digiscan wordt aangeboden aan een aantal grote transportbedrijven in de regio Midden-Holland. Doel hiervan is 'het via voorlichting en stimulering bewerkstelligen van kilometerreductie en brandstofbesparing in het wegvervoer'.

De verwachting is dat door aandacht te besteden aan deze onderwerpen en daarmee schoon en zuinig rijden te promoten, de uitstoot van luchtvervuilende stoffen rond het bedrijventerrein Distripark Doelwijk zal verminderen. Dit zal de lokale luchtkwaliteit ten goede komen, waardoor overschrijdingen van grenswaarden in de toekomst kunnen worden voorkomen.

Naast deze maatregelen in het kader van schoon en zuinig rijden kunnen van het bedrag dat is gereserveerd voor locatiespecifieke maatregelen t.b.v. aandachtsgebieden naar verwachting nog andere maatregelen geïnitieerd of gestimuleerd worden. Gedurende de looptijd van dit actieprogramma en aansluitend bij de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder zal besloten worden welke maatregelen dit zullen zijn.

Bijlage III: Opzet pilotproject transportscan 2007

	Projectnaam	Pilot Project Efficiënt en zuinig vervoer in de regio Midden-Holland 2007 Opzet: 26 april 2007/rv
1	Beoogd resultaat	Doel van het project is het via voorlichting en stimulering, met gebruikmaking van een digitale scan, bewerkstelligen van kilometerreductie en brandstofbesparing in het wegvervoer bij 12 grotere verladende en vervoerende bedrijven in Midden-Holland. Resultaten; ---energiebesparing---verbetering luchtkwaliteit door reductie NOx en fijn stof---verbetering klimaat door minder CO2 uitstoot---vermindering verkeerslawaaai---betere bereikbaarheid. Inclusief efficiency mogelijkheden wordt een totale reductie van 5 procent verwacht.
2	Beleidskaders	Nieuwe Wet Luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Provinciaal Beleidsplan Groen Water en Milieu Wet milieubeheer
3	Actuele stand van zaken	Nog niet eerder is er door milieudienst Midden-Holland (MMH) een project gedaan ter vermindering van bedrijfsvervoer kilometers binnen de regio.
4	Omschrijving activiteiten en werkwijze	Grote verladende en vervoerende bedrijven (per bedrijf meer dan 1 miljoen kilometers) in de regio worden geïnformeerd over en gestimuleerd tot vervoer efficiency en modalshift (ombuigen van wegvervoer naar water/spoorvervoer) en tot brandstofbesparing. Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het uitvoeren van een Digiscan waarbij voor de onderneming de haalbaarheid en het effect van verbetermaatregelen aangetoond worden en een verbeterplan wordt opgesteld. Na de Digiscan worden de bedrijven begeleid door middel van groepsbijeenkomsten, 2 bedrijfsbezoeken en individuele ondersteuning via telefoon en Email. Het project wordt in gezamenlijkheid uitgevoerd door Transport en Logistiek Nederland (TLN-transporteurs), de Eigen Vervoers Organisatie (EVO-verladers). TLN en de EVO verzorgen de uitvoering van de Digiscan en de follow-up bij de regiobedrijven en koppelen de resultaten hiervan terug. De Kamer van Koophandel Rotterdam geeft bedrijfsinformatie voorlichting. De milieudienst Midden-Holland is opdrachtgever.
5	Fasering meetpunten/ Mijlpalen	<ul style="list-style-type: none"> • Inventariseren en benaderen bedrijven voor deelname • Uitvoeren 12 digiscans • Implementeren maatregelen, d.m.v. bedrijfsbezoeken en verdere individuele ondersteuning • Rapportages Een en ander conform goedgekeurde offerte.
6	Eindverantwoordelijke voor dit project: bestuurlijk / ambtelijk	MT verantwoordelijke: A. Mutter
7	Betrokkenen in relatie tot dit project	EVO/TLN medewerkers; uitvoeren digiscans en bedrijfsbegeleiding KvK medewerker; bedrijveninformatie en communicatie MMH; opdrachtgever.
8	Personele consequenties	EVO/TLN; uitvoeren scans en bedrijfsbegeleiding en Rapportages KvK; PM MMH; projectleider 40 uur.
9	Financiële consequenties	Kosten uitvoeren 12 scans inclusief bedrijfsbegeleiding, individuele ondersteuning en rapportages TLN/EVO € 35.200,-- Eigen bijdragen bedrijven 12 X € 500,-- € 6.000,-- Bijdrage Milieudienst Midden-Holland (excl. BTW) € 29.200,-- Inclusief is dit € 34.748,-- Dekking van € 25.000,-- uit de gelden die beschikbaar zijn gesteld in het Actieprogramma Luchtkwaliteit Midden-Holland en € 9.748,-- uit Preventiegelden.
10	Vorm van rapportage en communicatie	Rapportages en overleg conform offerte EVO/TLN Communicatie in overleg div. partijen

Bijlage IV: Integratie luchtkwaliteit in vergunningverlening en handhaving Wm incl. vervoersmanagement

Hieronder volgt een overzicht van activiteiten die de Milieudienst Midden-Holland uitvoert in het kader van vergunningverlening en handhaving. Deze werkzaamheden zijn reguliere werkzaamheden van de Milieudienst en worden bekostigd door de gemeenten in de regio Midden-Holland.

De Milieudienst verzorgt voor de aangesloten gemeenten een gedeelte van de uitvoering van de Wet milieubeheer. De vergunningverlening en handhaving van de bedrijven wordt overeenkomstig de geldende wetgeving uitgevoerd. Dat betekent dat bij de vergunningverlening en de controles veel aandacht besteed wordt aan het terugdringen van de milieubelasting. De vergunningverlener of handhaver kijkt bij de bedrijven welke besparingsmaatregelen op het gebied van energie, water, afval en vervoersmanagement al genomen zijn of nog genomen kunnen worden. Preventiemaatregelen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder moeten toegepast worden.

Bij een vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer wordt het aspect luchtkwaliteit behandeld door de vakgroep Geluid & Lucht van de Milieudienst. Deze vakgroep is ontstaan door een uitbreiding van de voormalige vakgroep Geluid en voert vanaf 2007 alle voorkomende werkzaamheden uit op het gebied van luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitspecialisten van de vakgroep Geluid & Lucht dragen bovendien zorg voor het op peil houden van de kennis over luchtkwaliteit binnen de vakgroep en de Milieudienst.

In Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is gesteld dat bestuursorganen bij het uitoefenen van bevoegdheden, die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, de grenswaarden van het besluit luchtkwaliteit in acht dienen te nemen. De voor luchtkwaliteit relevante stoffen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Op basis van de verwachte verkeersaantrekkende werking van de inrichting worden berekeningen uitgevoerd met het programma CAR II. De concentraties NO₂ en PM₁₀ worden berekend voor het jaar van realisatie en voor 2010, het jaar waarin aan de grenswaarden (jaargemiddelde en uurgemiddelde concentratie) voor NO₂ moet worden voldaan. Vanaf 2005 moet al aan de grenswaarden voor PM₁₀ (jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde) worden voldaan. De Milieudienst heeft in 2007 het nieuwe programma GeoSTACKS aangeschaft. Hiermee kunnen naast het verkeer ook productieprocessen en andere bronnen van luchtverontreiniging worden meegenomen in de berekeningen.

De Milieudienst wil duurzaam ondernemen stimuleren. In de afgelopen jaren zijn de vergunningen van een groot aantal bedrijven vernieuwd en geactualiseerd in het kader van het Preventieplan (Preventieplan en Uitvoeringsprogramma 2002-2006, Milieudienst Midden-Holland), dat is opgesteld in het kader van de verruimde reikwijdte Wm. Hierbij is prioriteit gegeven aan bedrijven met een hoog potentieel voor energie- en waterbesparing, afvalpreventie en vervoersmanagement. Door middel van het opstellen van een Plan van Aanpak neemt het bedrijf zelf de verantwoordelijkheid ten aanzien van de reductie van de milieubelasting. Een voordeel hiervan is dat het bedrijf met een eigen plan meer grip houdt op de bedrijfsvoering. De opzet en uitvoering van preventie op deze wijze is al een aanzet tot duurzaam ondernemen. Een preventiespecialist draagt zorg voor de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma. Wat betreft vervoersmanagement kan regulerend worden opgetreden bij een bedrijf met meer dan 100 medewerkers, meer dan 500 bezoekers per dag of meer dan 2.000.000 transportkilometers per jaar. In de regio zijn slechts een klein aantal bedrijven gevestigd die aan deze criteria voldoen.

Op 1 januari 2008 is de nieuwe activiteiten AMvB van kracht geworden. Hierin is een puntensysteem opgenomen voor personenvervoer van en naar de inrichting. Door deze nieuwe regeling is aandacht voor vervoersmanagement niet meer vrijblijvend, maar verplicht voor inrichtingen met meer dan 50 medewerkers.

Bijlage V: Regionaal Duurzaam bouwen Coördinator

Duurzaam Bouwen (Dubo), is een manier van (ver)bouwen waarbij de bouwer verantwoord omgaat met energie en bouwmaterialen. Ook probeert men bij duurzaam bouwen de negatieve effecten van bouwen op de gezondheid en leefomgeving zoveel mogelijk te beperken. Het beperken van de energievraag en het toepassen van duurzame energiebronnen spelen een belangrijke rol bij duurzaam bouwen. Zij dragen tevens bij aan de vermindering van het broeikas-effect. Van woningen en utiliteitsgebouwen wordt de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) bepaald. Dit is een maat voor de energiezuinigheid van een gebouw. Een lage waarde duidt op een gering energieverbruik. Goede isolatie en het gebruik van duurzame energiebronnen (zoals een zonnepaneel) verlaagt de EPC.

De Regionaal Duurzaam bouwen Coördinator (RDC) van de Milieudienst Midden-Holland begeleidt en adviseert 12 gemeenten in Midden-Holland bij het formuleren en implementeren van het dubo-beleid. Deze gemeenten hebben gezamenlijk een actief ambitieniveau vastgesteld voor alle aandachtsvelden van duurzaam bouwen. In de praktijk houdt dit een aanscherping van de wettelijke EPC norm in, plus het standaard uitvoeren van bepaalde dubo-maatregelen met geen of een korte terugverdientijd op de investering. In 2005 is een nieuw beleidskader voor duurzaam bouwen vastgesteld.

De Regionaal Duurzaam bouwen Coördinator wordt gefinancierd door de regiogemeenten met een bijdrage vanuit de FES-gelden van het Actieprogramma Luchtkwaliteit. Tot 1 juli 2007 verleende het ministerie van VROM ook 50% van de projectsubsidie. De RDC werkt samen met de Regionaal Energie Coördinator (REC) bij de Milieudienst, die taken uitvoert voor 11 gemeenten in de regio.

Voorbeelden van projecten op het gebied van duurzaam bouwen:

- Voor de gebieden Spoorzone en Goudse Poort zijn energievisies opgesteld, waarin Warmte Koude Opslag (WKO) als de meest rendabele energievoorziening naar voren kwam. Door voor koeling en verwarming gebruik te maken van grondwater, wordt het aardgasverbruik gereduceerd. Een warmtepompsysteem zorgt voor het transport van koude of warmte naar de gebouwen al naar gelang de behoefte. Afhankelijk van de grootte van de warmte en koudevraag kan dit met individuele warmtepompen per gebouw of met een collectief "stads"warmtesysteem worden gerealiseerd. De besparing van aardgas geeft een directe besparing op de uitstoot van CO₂, NO_x en SO₂ (zie tabel 1) en fijn stof. Er worden op dit moment masterplannen opgesteld, die een optimale verdeling van warmte en koudebronnen over het gebied mogelijk maken. Door toepassing en uitvoering van masterplannen wordt voorkomen dat in de toekomst nieuwe WKO-systemen niet langer kunnen worden aangelegd, omdat ze eerdere systemen hinderen. Dit kan door alle geplande bouwprojecten in het gebied te inventariseren en te bepalen hoe WKO bronnen de benodigde energie kunnen leveren. Vervolgens worden de bronnen zodanig verspreid over het gebied dat de opbrengst optimaal is. De provincie gebruikt deze masterplannen bij haar vergunningverlening en de gemeente neemt de plannen op in het bestemmingsplan.

Tabel 1: Schatting van de besparing van uitstoot van broeikasgassen per jaar – totaal WKO Goudse Poort. Hierbij is aangenomen dat 75% van alle nieuw te vestigen bedrijven WKO toepassen en 25% van de bedrijven die renoveren op Goudse Poort overstappen op WKO. Als alle bedrijven zouden overstappen, zijn er hogere besparingscijfers te verwachten.

gas	zomer	winter	totaal
CO₂	3.737 ton	1.447 ton	5.184 ton
NO_x	990 kg	1.626 kg	2.616 kg
SO₂	2.806 kg	13 kg	2.819 kg

- Voor de woonwijk Westergouwe in Gouda is een VPL-studie (verkeersprestatie op locatie) uitgevoerd. Hierbij is onderzocht hoe het verkeer in en om de wijk duurzaam kan verlopen. In een aantal scenario's zijn de gevolgen voor reistijd, autokilometers door de wijk, fietsmogelijkheden, OV voorzieningen, etc. afgewogen. De informatie is gebruikt in het opstellen van het meest milieuvriendelijke alternatief in de MER.

- Met het instrument 'GPR-gebouw' kunnen ontwikkelaars zelf bepalen welke maatregelen zij binnen een project willen nemen op het gebied van duurzaamheid. Er worden punten toegekend voor maatregelen op het gebied van materialen, afval, water, gezondheid, energie en woonkwaliteit. De volgens het Bouwbesluit verplichte score is 5. Bijna alle gemeenten in de regio Midden-Holland stellen een score van 6,5 als eis.

- Zogenaamde BANS (Bestuurs Akkoord Nieuwe Stijl) gemeenten verplichten zich tot het uitvoeren van klimaatbeleid in de bebouwde omgeving. Daarbij zijn bovenop extra lage EPC-eisen ook prestatie-eisen voor een aandeel duurzame energie voor de bebouwing opgenomen in het programma van eisen. In de regio zijn Gouda, Waddinxveen en Vlist hierbij aangesloten. Dit project loopt nu 5 jaar. De Milieudienst bereidt een vervolgaanvraag voor BANS subsidie voor, waarbij de gehele regio de mogelijkheid krijgt BANS projecten uit te voeren.

Bijlage VI: Integratie luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen

Door reeds in een vroeg stadium de diverse milieuspecialisten bij het ontwerp en realisatie van ruimtelijke plannen te betrekken wordt een hogere kwaliteit van het plangebied bereikt. Daarnaast wordt de interactie tussen het RO- en milieu-werkveld verhoogd waarmee, naast kwaliteitsverhoging van het plan, tevens in een vroeg stadium milieubelemmeringen in het plan herkend worden en adequate maatregelen genomen kunnen worden. De Milieudienst speelt hier op in door de milieuadviesing op ruimtelijke plannen integraal te verzorgen. Via één contactpersoon (projectleider) wordt een integraal advies op de diverse milieu-aspecten geleverd. Daarnaast wordt een voorstel voor het milieuhoofdstuk van het ruimtelijk plan aangeleverd.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt tegenwoordig expliciet aandacht besteed aan luchtkwaliteit. Binnen de milieudienst zijn diverse luchtkwaliteitspecialisten aanwezig die de ontwikkelingen nauwgezet volgen en deze kennis ook concreet in de ruimtelijke planadviesing verwerken.

De kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen aan de eisen die zijn gesteld in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). De normen zijn gebaseerd op de Europese Richtlijn luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt getoetst aan de hand van grenswaarden voor een aantal luchtverontreinigende stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide, koolmonoxide, zwevende deeltjes (fijn stof PM_{10}), benzeen en benzo-a-pyreen (bap). De meest kritische stoffen ten gevolge van het verkeer zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}).

In het kader van de adviesing bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de bijdrage van stikstof (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) naast de wegen bepaald. De jaren 2007, 2010 en 2020 worden standaard berekend. Er wordt onderzoek verricht naar zowel de jaargemiddelden als de 24-uursmiddelden. Voor de luchtkwaliteitberekeningen worden het pakket CAR II gebruikt.

Worden er overschrijdingen geconstateerd dan verzorgt de Milieudienst de ruimtelijke onderbouwing hoe met deze overschrijdingen om moet worden gegaan.

Ook nadat de bestemmingsplanadviesing is verzorgd moet milieu bij de ontwikkelingslocatie betrokken blijven. Activiteiten zijn het formuleren van een milieuvisie, adviesing bij Programma's van Eisen, planbeoordeling, controle(metingen) alsmede de begeleiding bij de daadwerkelijk realisatie. Hiermee zal de leefbaarheid, duurzaamheid, kwaliteit en uitvoerbaarheid van het ruimtelijk plan aanzienlijk verhoogd worden.

Het betrekken van milieu bij de realisatie van ruimtelijke plannen vindt steeds frequenter plaats. Dit is ook een logisch gegeven aangezien bijvoorbeeld de provincie Zuid-Holland bij elk ruimtelijk plan tenminste inzicht eist over de milieu-aspecten geluid, bodem externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Inmiddels is de milieudienst bij nagenoeg alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen de regio Midden-Holland betrokken. Bij elk plan wordt geadviseerd op luchtkwaliteitsaspecten. Daarnaast wordt binnen de regio Midden-Holland tevens gewerkt met de gebiedsgerichte milieubenadering. Gedachtegoed bij deze benaderingsmethode is het realiseren van een zo hoog mogelijke milieukwaliteit. Binnen Midden-Holland is dit aanzienlijk hoger dan het wettelijk minimumniveau. Zo wordt voor luchtkwaliteit in woonwijken, voor toekomstige situaties, uitgegaan van een grenswaarde van 20-25 $\mu g/m^3$ in plaats van de wettelijke grenswaarde van 40 $\mu g/m^3$.

Bij de Milieudienst Midden-Holland coördineert de afdeling ROM dit proces. Deze werkzaamheden zijn reguliere werkzaamheden van de Milieudienst en worden bekostigd door de gemeenten in de regio Midden-Holland.

Bijlage VII: Maatregelenpakket regio Midden-Holland

Saneringsopgave OWN in 2010 (PM10) en 2015 (NO2)			
Toelichting: <ul style="list-style-type: none">• uitkomsten Saneringstool versie 2.2.1;• dit maatregelenpakket heeft betrekking op het gemeentelijke OWN• HWN en provinciale wegen zijn buiten beschouwing gelaten• zichtjaren 2010 (PM₁₀) en NO₂ (2015), derogatie van vijf jaar is uitgangspunt• zie kaartbeeld			
Knelpunten	Overschrijding norm PM ₁₀ in 2010 (µg/m ³)	Overschrijding norm NO ₂ in 2015 (µg/m ³)	Maatregelen die op een concreet knelpunt aangrijpen, met eventueel tussen haakjes per maatregel een indicatie van het effect ter plekke
-	-	-	-

Maatregelenpakket								
<ul style="list-style-type: none"> • Typering van de maatregelen, in de categorieën generiek (G), verkeer (V) en overdracht (O) • Wat is het beoogde effect van de maatregel ter hoogte van een maatgevend knelpunt? • Waarop is de inschatting van het verwachte effect bij de maatgevende knelpunten gebaseerd? • Welke onzekerheden zijn er in het rendement van maatregelen (marge) ? • Wanneer wordt het beoogde effect gerealiseerd, direct na realisatie of geleidelijk en pas later? • Op welke knelpunten hebben deze maatregelen betrekking (alle, binnen milieuzone, specifiek)? • Is er directe samenhang met de realisatie van een project In Betekende Mate? • Is er samenhang met maatregelen die voor rekening komen van het rijk of de provincie? • Wat zijn de totale kosten en voor welk percentage is cofinanciering verzekerd? 								
Typing maatregelen:		Maatg. effect PM ₁₀ , 2010	Maatg. effect NO ₂ , 2015	Datum realisatie	'Knelpunt'	Werking algemeen	Samenhang	Kosten, aandeel luchtkwaliteit
V	Locatiespecifieke maatregelen t.b.v. aandachtsgebieden: Spoorstraat / Goudse Poort / Nieuwe Gouwe Oostzijde, Gouda en Bredeweg, Waddinxveen. Onderzoek milieuzonering Gouda.	0,01 µg/m ³ *	1,0 µg/m ³ *	2010	aandachtsgebied	Zeker stellen onderschrijding grenswaarden in aandachtsgebieden		€ 180.000
	Locatiespecifieke maatregelen in IBM-projecten: Spoorzone Gouda, Revitalisering Goudse Poort, Zuidplaspolder, e.a.	0,01 µg/m ³ *	0,5 µg/m ³ *	2010	IBM project	Zeker stellen onderschrijding grenswaarden in IBM-projecten	ja	€ 45.200
G	Integratie luchtkwaliteit in vergunningverlening en handhaving Wm incl. vervoersmanagement	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2007-2010	alle	o.a. reduceren emissies verkeer inrichting		€ 140.000
G	Transportmanagement goederenvervoer	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2009	alle	Reduceren emissies verkeer (schone brandstoffen)		€ 25.000
G	Training "Het Nieuwe Rijden"	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2007-2010	alle	Reduceren emissies verkeer (beïnvloeden rijgedrag)		€ 36.300
G	Promotie rijden op aardgas	0,01 µg/m ³ *	0,1 µg/m ³ *	2008-2010	alle	Reduceren emissies verkeer (schone brandstoffen)		€ 20.000

G	Aanbieden wagenparkscans	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2008-2010	alle	Reduceren emissies verkeer (schone brandstoffen)		€ 15.000
G	Communicatie	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2007-2010	alle	Reduceren aantal verkeersbewegingen en emissies		€ 148.500
G	Duurzaam bouwen	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2007-2010	alle	Beperken energievraag en toepassen duurzame energiebronnen		€ 100.000
G	Integratie luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2007-2010	alle	In vroeg stadium herkennen en inspelen op evt. problemen luchtkwaliteit		€ 176.000
G	Walstroom**	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2009	Schoonhoven	Reduceren emissies scheepvaart		€ 10.000
V	Uitvoering beleidsplan 'Gouda fietst beter door!' 2007-2015	0,01 µg/m ³ *	0,05 µg/m ³ *	2007-2015	Gouda	Reduceren emissies verkeer (stimuleren fietsgebruik)		€ 400.000, aandeel luchtkwaliteit € 40.000
	Totaal							€ 936.000
	Totaal incl. inventariseren en coördinatie							€ 1.233.500

* ruwe schatting met grote onzekerheidsmarge

** de realisatie van de walstroomvoorziening is afhankelijk van het besluit van de gemeenteraad in 2008 (zie § 4.5 Actieprogramma Luchtkwaliteit voor de regio Midden-Holland)

Zeer Hardnekkige knelpunten

Toelichting van de aard van de resterende zeer hardnekkige knelpunten. Na uitvoering van de bovenstaande maatregelen resteren de onderstaande knelpunten. Deze zeer hardnekkige knelpunten kunnen niet zonder disproportionele maatregelen binnen uitsluitend de gemeentelijke bevoegdheid worden opgelost. De gemeente stelt daarom voor om de oplossing van deze knelpunten gezamenlijk te bezien.

	Resteert PM ₁₀ , 2010	Resteert NO ₂ , 2015	Typering zeer Hardnekkig knelpunt
-	-	-	-

Kosten en kostendekking voor bovenstaand maatregelenpakket

Toelichting:

- Zie Actieprogramma, tabel 2: Meerjarenprogramma maatregelenpakket luchtkwaliteit Midden-Holland

Kosten

- Zie Actieprogramma, tabel 2: Meerjarenprogramma maatregelenpakket luchtkwaliteit Midden-Holland en tabel "maatregelenpakket"

Kosten totaal: € 1.233.500,-

Dekking via FES eerste ronde € 609.500,-

Resterende kosten

Kostendekking

- Resterende kosten: € 624.000,-
- Co-financiering regiogemeenten: € 624.000,-, waarvan (eventuele) reguliere Rijksbijdragen € 0,-
- FES-NSL, 2e ronde : € 0,-

Co-financieringspercentage FES NSL 2^{de} ronde: n.v.t.

Overwegingen gemeenten met saneringsopgave

1. De regio Midden-Holland heeft - haar uitsnede uit - de landelijke saneringsopgave als vertrekpunt genomen voor het opstellen van dit maatregelenpakket dat via het kader van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Zuid-Holland (RSL-ZH) wordt ingebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
2. De regio Midden-Holland heeft de invloed van de autonome groei én van projecten IBM in de periode 2005-2015 op de verkeersintensiteit en -samenstelling en andere invoergegevens van de saneringstool bij het opstellen van het maatregelenpakket betrokken;
3. Maatregelen die de regio Midden-Holland met ingang van 1 januari 2005 heeft getroffen of zal gaan treffen en die al zijn verwerkt in de saneringstool zijn verwerkt in dit overzicht;
4. De regio Midden-Holland is zich bewust van het feit dat opname van bovenstaande maatregelen in het NSL een uitvoeringsplicht met zich mee brengt voor de voorgestelde maatregelen en het gemotiveerde verwachte effect. Indien de maatregel niet kan worden gerealiseerd is de regio als eerste gehouden een alternatieve maatregel te treffen met een zelfde effect.