

# **Actualisatie Regionaal Actieprogramma luchtkwaliteit**

**2007-2010**

dS+V / Gemeente Rotterdam  
In samenwerking met:  
GW  
OBR  
DCMR  
GGD  
Stadsregio Rotterdam  
ROM-Rijnmond  
Havenbedrijf Rotterdam

Maart 2007

# 1 Inleiding

Voor u ligt het geactualiseerde Regionale Actieprogramma Luchtkwaliteit (RAP). Het RAP bevat alle maatregelen die de ROM-partners in de periode 2007-2010 zullen treffen en/of onderzoeken, ter verbetering van de luchtkwaliteit in Rijnmond.

## Aanleiding voor de actualisatie

In december 2005 is het Regionale Actieprogramma Luchtkwaliteit (RAP 2005)<sup>1</sup> vastgesteld, met daarin concrete maatregelen, onderzoeken en acties om de uitstoot en concentratie van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM10) terug te dringen, alsmede andere partijen te motiveren tot het leveren van een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Sinds december 2005 is de uitvoering van het RAP in volle gang. Daarnaast zijn er een aantal ontwikkelingen gaande die een actualisatie van het RAP noodzakelijk maken. Deze ontwikkelingen zijn:

1. Gemeente Rotterdam heeft haar actieprogramma van het RAL geactualiseerd. Belangrijkste reden voor deze actualisatie is het aantreden van een nieuw college.
2. De stadsregio Rotterdam heeft sinds 1 januari 2007 een "Subsidieverordening verbetering luchtkwaliteit". Deze verordening maakt het subsidiëren mogelijk van initiatieven van overheden en particuliere partijen om de luchtkwaliteit te verbeteren.
3. Het ministerie van VROM stelt FES-middelen beschikbaar aan decentrale overheden voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Gemeente Rotterdam en stadsregio Rotterdam hebben reeds beide € 2,5 mln ontvangen. Dit jaar zullen daar nog enkele miljoenen bij komen. Deze middelen moeten op een goede wijze worden besteed.
4. Sinds december 2005 is er steeds meer inzicht ontstaan in de ernst van de problematiek in de Rijnmond. De partners in de Rijnmond zullen alle zeilen bij moeten zetten om alle knelpunten op te lossen en/of alle ruimtelijke projecten door te kunnen laten gaan. De urgentie voor het treffen van maatregelen is alleen maar toegenomen.

## Context actualisatie

De uitvoering van het RAP is geïntegreerd met de Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit (RAL) tot één gecombineerd maatregelenpakket RAL/RAP. Het RAL bevat alle maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit waar gemeente Rotterdam in participeert.. In de thans uitgevoerde actualisatie is zowel het RAP als het RAL geactualiseerd. Het voorliggende document betreft het geactualiseerde RAP. Het geactualiseerde RAL wordt apart gerapporteerd en kent een eigen vaststellingsroute via het gemeentebestuur van Rotterdam.

De regelgeving rondom luchtkwaliteit gaat veranderen. Het besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK 2005) wordt omgezet en opgenomen in de Wet Milieubeheer ('Wet Luchtkwaliteit'). Het wetsvoorstel moet nog door de Eerste Kamer worden behandeld, en de verwachting is dat de wet voor de zomer van 2007 in werking treedt.

Een belangrijk nieuw element in de wet is een programmatische aanpak van de luchtkwaliteit. Voor een specifiek gebied, bijvoorbeeld de Rijnmond, moeten alle verslechtingen als gevolg van ruimtelijk-economische projecten én alle verbetermaatregelen ertoe leiden dat er geen overschrijdingen van de normen meer voorkomen. Een dergelijk programma wordt samen met programma's van andere regio's vastgesteld door VROM in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het belang van het nemen van maatregelen blijft onverminderd groot, omdat anders de voortgang van ruimtelijke projecten en de gezondheid in gevaar komt. De resultaten van de actualisatie van het RAP en RAL passen in deze programmatische benadering.

---

<sup>1</sup> "Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit", ROM-Rijnmond, december 2005

## 2 Doel en ambitie

Via uitvoering van het RAP 2005 willen de ROM-Rijnmond partners twee doelstellingen realiseren:

1. Verbetering van de luchtkwaliteit, o.a. door de bedreiging om te zetten in – ook economische – kansen (een probleem vraagt om een oplossing en is daarmee ook markt en een economische kans).
2. Ruimte scheppen voor (stedelijke) ontwikkeling: zodanig uitvoeren van een maatregelenpakket, dat de Rijnmond zich zowel economisch als ruimtelijk verder kan blijven ontwikkelen.

De eerste doelstelling is gericht op het halen van de normen, met als achterliggend doel de blootstelling van bewoners en bezoekers van de Rijnmond-regio aan luchtverontreiniging te verminderen, zodat de gezondheidsrisico's die ermee gepaard gaan verkleinen. Tegelijkertijd is het RAP bedoeld om stagnatie in de (economische) ontwikkeling van de regio tegen te gaan. Deze dubbeldoelstelling sluit goed aan bij de doelstellingen van het NSL: overal de grenswaarden halen, waardoor ruimtelijke projecten doorgang kunnen vinden.

Uit rekenresultaten van de provincie<sup>2</sup> blijkt dat er in 2015 nog op veel plekken in de Rijnmond overschrijdingen zijn van de normen voor PM10 en NO2 zullen zijn. Zo zijn er, zonder rekening te houden met de maatregelen van het RAP, nog ca. 75 kilometervakken met één of meer overschrijdingen van de NO2-norm.

Er is derhalve een forsere inzet nodig. ROM Rijnmond doet dat met haar partners door een krachtige voortzetting en uitbouw van het RAP.

De maatregelen die de ROM-Rijnmond partners gaan treffen worden uitgewerkt naar tijd en plaats. In welke volgorde, in welke omvang, en wáár de maatregelen worden uitgevoerd resulteert uit de hierboven genoemde beleidsdoelstellingen en een nog op te stellen praktisch afwegingskader. Dit afwegingskader wordt in nauwe samenwerking met gemeente Rotterdam opgesteld.

Voor een dergelijk afwegingskader is een beeld nodig van:

- de resterende knelpunten (wáár en welke mate van overschrijding);
- de plekken waar veel mensen worden blootgesteld omdat zij daar wonen en plekken waar kwetsbare functies zijn (scholen, kinderdagverblijven, en woonplekken voor ouderen);
- welke ruimtelijke ontwikkelingen gevaar lopen.

De komende periode wordt het afwegingskader ontwikkeld. Met een beeld van de knelpunten, de gebieden met kwetsbare functies en de ruimtelijke ontwikkelingen, kan voor elk knelpunt(-gebied) worden bezien en afgewogen welke maatregelen er moeten worden getroffen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen die een positief effect hebben op de (achtergrond)concentratie in de gehele regio, maatregelen die een effect hebben op wijkniveau en maatregelen die een zeer lokaal effect sorteren. Uiteindelijk wordt per knelpunt aangegeven welke relevante verbetermaatregelen in het RAP zijn of worden opgenomen.

De voorliggende maatregellijst is opgesteld basis van de huidige inzichten en expertise. De maatregelen die op basis van deze lijst in uitvoering worden genomen, hebben een 'no regret' karakter en dienen de algemene doelstellingen. De te nemen stappen om tot het afwegingskader te komen worden in hoofdstuk 4 beschreven.

---

<sup>2</sup> uitgevoerd met versie 1.2 van de saneringstool

### 3 Actieprogramma 2007-2010

Uit analyses van de oorzaken van luchtvervuiling blijkt dat het gemotoriseerde wegverkeer de grootste bijdrage levert aan de concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  op leefniveau. Het RAP richt zich daarom voor een groot deel op maatregelen die ingrijpen op het gemotoriseerde wegverkeer. Bovendien blijkt uit gezondheidsstudies dat juist de verkeersuitstoot het meest schadelijk is. Omdat de sectoren 'bedrijven' en 'scheepvaart' belangrijke bronnen zijn voor met name de achtergrondconcentratie, richt het RAP zich ook nadrukkelijk op deze sectoren. Naast fysieke maatregelen zijn ook communicatieve maatregelen belangrijk die gericht zijn op het vergroten van kennis en het creëren van begrip en draagvlak. Hiermee worden burgers, bedrijven en maatschappelijke opgeroepen tot een actieve bijdrage aan oplossingen.

De maatregelen zijn ingedeeld in clusters, onderscheiden op basis van sectoren. De volgende clusters worden onderscheiden:

- 1. Schone voertuigen**

Aanpak bij de bron is veruit de belangrijkste oplossingsrichting om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er worden wel strengere Europese eisen gesteld aan de uitstoot van voertuigen, maar dat gaat te traag en de eisen zijn niet streng genoeg om de knelpunten op te lossen. Om toch een versnelde introductie van schone voertuigen te bewerkstelligen, neemt de stadsregio het initiatief om zoveel mogelijk de wagenparken van regiogemeenten te verschonen. Een verdere uitbouw naar de private markt is de volgende stap.  
Daarnaast geeft Rotterdam het goede voorbeeld met het schoon maken van het eigen wagenpark
- 2. Verbeteren doorstroming**

Verkeer dat steeds moet afremmen en moet optrekken, stoot veel meer uit dan verkeer dat gelijkmatig kan doorrijden. Het beste voorbeeld hiervan is de 80 km/h-maatregel op de A13 Overschie. Ook de proef met 80 km/h-zone op de A20 pas hier in.
- 3. Stimuleren andere vervoerwijzen**

Het stimuleren van alternatieven voor het autogebruik is een derde type maatregel dat ingrijpt op het wegverkeer. Dit kan door het verbeteren van andere vervoerwijzen (fiets, OV), al dan niet in combinatie met een gedeeltelijke verplaatsing per auto. Voorbeelden zijn de aanleg van fietsroutes en fietsenstallingen, verbeteren van het OV en verdere uitbouw van P+R-terreinen.
- 4. Huishoudens/burgers**

Huishoudens met individuele cv-ketels zijn een belangrijke vervuilingsbron. Aansluiting van woningen op restwarmte van de industrie is een maatregel om de uitstoot door huishoudens tegen te gaan.
- 5. Bedrijven**

De afgelopen jaren is al veel gebeurd om de uitstoot van  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  door bedrijven te verminderen. Toch is de industrie voor ca. 50% verantwoordelijk voor de totale uitstoot in de Rijnmond. Er is hier dus nog veel te winnen.
- 6. Haven/scheepvaart/spoor**

De scheepvaart stoot relatief veel  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  uit. Mogelijke maatregelen zijn schonere motoren en brandstoffen en het aanbieden van walstroom.  
Een bijzonder project is het samen met een fabrikant ontwikkelen van een hybride rangeerlocomotief.
- 7. Communicatie en innovatie**

Communicatieve maatregelen hebben als doel om kennis te vergroten en draagvlak te verwerven. Innovatieve maatregelen hebben vaak het karakter van haalbaarheidsstudies naar vernieuwende ideeën.
- 8. Overige maatregelen, waaronder meten en rekenen.**

De (wetenschappelijke) kennis rondom luchtkwaliteit ontwikkelt zich snel. Dat is ook noodzakelijk om de juiste maatregelen te treffen. Het voortouw voor het ontwikkelen van deze kennis ligt bij de DCMR.

De maatregelen zijn onderverdeeld in A- en B-projecten. A-projecten zijn die maatregelen die in de collegeperiode 2007-2010 kunnen worden uitgevoerd indien er voldoende middelen beschikbaar zijn. B-projecten moeten eerst nader worden uitgewerkt, voordat deze uitgevoerd kunnen worden.

Per maatregel is aangegeven welke organisatie optreedt als 'projecttrekker', ofwel als aanjager voor de uitwerking en/of uitvoering van de maatregel. Dit neemt niet weg dat medewerking van andere partners gewenst en in sommige gevallen essentieel is om de maatregel te verwezenlijken. Per maatregel is tevens aangegeven (voor zover daar op dit moment een inschatting van kan worden gegeven) welke kosten ermee samenhangen.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van clusters van maatregelen met inzicht in de verwachte kosten per jaar. Tussen haakjes staat het aantal maatregelen in betreffend cluster. In de tabel in bijlage 1 is detailinformatie opgenomen.

Cluster	Naam cluster	2007	2008	2009	2010	Totaal 2007-2010
1	Schone voertuigen (11)	6.150.000	4.450.000	2.750.000	0	
2	Doorstroming (4)	900.000	500.000	250.000	250.000	
3	Stimulering ander vervoerwijzen (11)	7.807.000	11.380.000	10.380.000	4.880.000	
4	Huishoudens/burgers (4)	1.221.000	1.520.000	1.270.000	170.000	
5	Bedrijven (4)	550.000	0	0	0	
6	Haven/scheepvaart/spoor (11)	2.055.000	150.000	0	0	
7	Innovatie/communicatie (12)	1.124.525	500.000	500.000	500.000	
8	Overige maatregelen (4)	135.000	0	0	0	
	<b>Totaal tlv nieuw budget (61)</b>	<b>19.942.525</b>	<b>18.500.000</b>	<b>15.150.000</b>	<b>5.800.000</b>	<b>59.392.525</b>

Tabel 1: Overzicht verwachte kosten per cluster.

NB: Hierbij is geen rekening gehouden met projecten waarvan de kosten nog niet bekend zijn.

### Dekking maatregelen 2007-2010

Voor het treffen van maatregelen zijn er verschillende financieringsbronnen beschikbaar:

Periode	Financieringsbron	In € mln
2006	RAL 2005	7,0
	ISVII (gemeente Rotterdam)	4,6
	1 <sup>e</sup> FES-ronde, 1 <sup>e</sup> tranche gemeente Rotterdam	2,5
	1 <sup>e</sup> FES-ronde, 1 <sup>e</sup> tranche stadsregio Rotterdam	2,5
	<b>Totaal 2006</b>	<b>16,6</b>
2007-2010	RAL 2007-2010	13,8 <sup>1</sup>
	1 <sup>e</sup> FES-ronde, 2 <sup>e</sup> tranche	Pm <sup>2</sup>
	2 <sup>e</sup> FES-ronde	Pm
	3 <sup>e</sup> FES-ronde	Pm
	<b>Totaal 2007-2010</b>	<b>13,8 + pm</b>

Tabel 2: Overzicht van financieringsbronnen RAL

<sup>1</sup> Gereserveerd in collegeprogramma 2007-2010 van gemeente Rotterdam

<sup>2</sup> Dit zal enkele miljoenen hoger liggen dan de eerste tranche.

Bij definitieve toewijzing van de €14 mln. door het College van B&W van gemeente Rotterdam, is het totale budget ruim €30 mln. Dit bedrag is onvoldoende om alle lopende maatregelen uit te voeren, zie tabel 3:

Totale budget	30,1
Verplichtingen lopende projecten	10,2
Nodig voor maatregelen	59,4
<b>Tekort</b>	<b>39,5</b>

Tabel 3: Dekking maatregelen 2010

In tabel 3 is nog geen rekening gehouden met aanvullende gelden van VROM vanuit de FES. Samen met de middelen van de andere partijen moet per (gemeenteoverschrijdende) maatregel gezocht worden naar de meest optimale financieringsconstructie.

**Aanvullende middelen noodzakelijk**

Naar verwachting schieten de nu beschikbare middelen, ook na eventuele medefinanciering door andere partijen, tekort om alle projecten uit het geactualiseerde actieprogramma volgens planning te realiseren. Bovendien zullen nog niet alle knelpunten zijn opgelost. Er zijn derhalve additionele middelen noodzakelijk. Een reeds eerder gemaakte inschatting<sup>3</sup> geeft hiervoor nog steeds een goede basis. Deze inschatting kwam uit op een bedrag van €380,8 mln om de knelpunten in de Rijnmond-regio op te lossen.

---

<sup>3</sup> Zie brief van ROM-Rijnmond aan staatssecretaris Van Geel d.d. 3 februari 2006 en "Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, schets voor Zuid-Holland", d.d. 6 december 2006

## 4 Vervolgstappen

Het geactualiseerde actieprogramma is de basis voor de inbreng van regiopartijen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van VROM. In het kader van het NSL wordt een rekeninstrument ontwikkeld ('saneringstool') waarmee wordt berekend welke knelpunten resteren na het treffen van maatregelen. De maatregelen uit het RAP worden ingebracht in de versie van de saneringstool die in april beschikbaar komt.

In 2007 wordt een afwegingskader ontwikkeld om projecten te prioriteren op hun effectiviteit, zowel in termen van reductie van emissies, als bijdrage aan vermindering van het aantal 'vieze' straten en de gezondheid van burgers.

