



Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015

en
Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit (NSL/RSL) 2011

Inhoudsopgave

Samenvatting en conclusies	3
1. Inleiding	4
2. Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015	5
3. Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit 2011	9
3a. Monitoringsresultaten (berekeningen)	9
3b. Luchtkwaliteitsmetingen	11
3c. Maatregelen in uitvoering Prov. Actieprogramma en NSL	13
Bijlagen	17

Samenvatting en conclusies

De luchtkwaliteit in Zuid-Holland verbetert langzaam. Deze verbetering is onvoldoende om de doelstellingen in 2015 te bereiken. Het niet tijdig bereiken van deze doelen zal leiden tot bouwstops die de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Zuid-Holland belemmeren. Ook leidt dit tot meer gezondheidsschade dan wanneer wel tijdig aan de normen wordt voldaan. Doordat de provincie Zuid-Holland aanvullende maatregelen inzet, wordt de kans groter dat de doelen behaald worden.

Omdat de luchtkwaliteit minder sterk verbetert dan eerder volgens de rekenmodellen was verwacht, zal de provincie haar bijdrage aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) intensiveren. Het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit zal worden aangevuld met een pakket dat verschillende maatregelen omvat. Dit pakket sluit aan op de Provinciale Economische Agenda, de ruimtelijke inzet en het Provinciale Verkeer- en Vervoersplan. Dit aanvullende pakket van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit richt zich vooral op schoon verkeer en (vracht)vervoer en wordt, om tot een efficiënte bundeling van initiatieven te komen, verbonden met toekomstige activiteiten rond Duurzame Mobiliteit. Hiernaast worden in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit interne taken van de provincie versterkt. De Midterm review van het NSL die in 2011 werd gehouden heeft laten zien, dat er meer coördinatie op het proces van uitvoering in de regio's wenselijk is en dat de provincie deze rol sterker zou kunnen oppakken.

Het actieprogramma wordt uitgevoerd binnen de beschikbare middelen op het dossier Luchtkwaliteit en dankzij een financiële bijdrage van het rijk voor het NSL. Eerder gestarte projecten in het programma zijn nu nagenoeg afgerond. Ook regionale partners in het RSL en de rijksoverheid herzien de maatregelen. De inzet van de partners in het NSL blijft nadrukkelijk van belang om de doelstellingen in het zicht te houden. Met deze versterkte inzet is de verwachting, dat toekomstige bouwstops vanwege een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit, worden voorkomen.

De voortgangsrapportage luchtkwaliteit gaat in op de luchtkwaliteit in Zuid-Holland in de afgelopen jaren en op de verwachting voor de toekomst. Deze rapportage geeft inzicht in de voortgang van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit, en zowel het Regionaal als het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL en NSL). Aan de hand van de voortgang van de uitvoering van de projecten en de maatregelen wordt een inschatting gemaakt of de doelen in Zuid-Holland tijdig zullen worden gehaald.

De *monitoring* van de luchtkwaliteit voor het NSL kijkt terug op 2010 en kijkt vooruit met een prognose voor 2015. Dit gebeurt voor 'fijn stof' (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) met een nationaal model.

Fijn stof: In 2010 is er een klein aantal overschrijdingen van de fijn stof grenswaarde geconstateerd.

Voor fijn stof worden vanaf 2011 geen knelpunten meer verwacht.

NO₂: De stikstofdioxide grenswaarde werd in 2010 op grote schaal overschreden langs drukke verkeerswegen en in de binnensteden. De prognose voor 2015 is dat de situatie is verbeterd, maar dat zonder aanvullende maatregelen op enkele locaties nog wel de grenswaarde voor NO₂ wordt overschreden. Deze resterende knelpunten zullen daarom met de in deze nota beschreven aanvullende maatregelen worden opgelost. De concentraties zijn op veel locaties nog zo hoog dat ze dicht tegen de grenswaarde aan zitten.

Ook luchtkwaliteits*metingen* laten nog geen substantiële afname van de stikstofdioxide concentratie zien. De trend in de laatste jaren is een lichte daling, terwijl er nog een sterke daling in de komende jaren moet worden gerealiseerd, om op tijd aan de grenswaarde te voldoen. Het tempo waarin de

stikstofdioxide concentratie daalt zal de komende jaren met de extra maatregelen moeten worden verhoogd.

1. Inleiding

Begin 2011 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de luchtkwaliteit in de Eerste Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit 2010. Dit is de tweede voortgangsrapportage over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL) en het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit. Deze rapportage gaat in op de kwaliteit van de lucht en de voortgang van de projecten en de maatregelen in Zuid-Holland. Voorgesteld wordt een aanvullend pakket met maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit uit te voeren.

Nationaal en Regionaal Samenwerkingprogramma Luchtkwaliteit (NSL en RSL)

De bouw van het NSL is gestart naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State uit 2005 en 2006. De Raad van State heeft toen bepaald dat ruimtelijke projecten niet door mochten gaan als niet aan de luchtkwaliteitsnormen werd voldaan. Een bouwstop was het gevolg. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma heeft een oplossing geboden voor deze problemen. De achtergronden van het luchtkwaliteitsbeleid en het NSL zijn uitgelegd in Bijlage A.

Het NSL bestaat uit een groot aantal maatregelen om de lucht schoner te maken en uit grote ruimtelijke projecten die door de maatregelen mogelijk werden. De projecten en de maatregelen, gecombineerd met de algemeen verwachte ontwikkelingen, worden verwerkt in een rekenmodel dat de luchtkwaliteit berekent. De projecten en de maatregelen zijn door de deelnemende overheden (rijk, gemeenten, regio's en provincies) aan het NSL toegevoegd. Voor de maatregelen geldt een uitvoeringsplicht voor de betreffende overheid. Indien een maatregel niet wordt uitgevoerd dient deze te worden vervangen door een maatregel met een vergelijkbaar effect. Door de inzet in het NSL om gezamenlijk op te trekken zijn de partijen sterk aan elkaar verbonden. Ook is er wederzijdse afhankelijkheid.

De luchtkwaliteit moet in heel Europa voldoen aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG). Deze richtlijn heeft tot doel om ecosystemen en de gezondheid van de bevolking te beschermen tegen effecten van luchtverontreiniging. Met behulp van het NSL heeft Nederland uitstel voor het halen van de normen (derogatie) aangevraagd bij de Europese Commissie en verkregen voor fijn stof tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide tot 2015. De Commissie heeft de derogatie toegekend, omdat Nederland met modelberekeningen kon aantonen dat met de maatregelen van het NSL alle overschrijdingen van grenswaarden op tijd worden opgelost.

Indeling nota

In hoofdstuk 2 is de inzet van de provincie voor 2012-2015 opgenomen in de uitbreiding van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015. Hoofdstuk 3 is de feitelijke voortgang van het Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Hierin komen respectievelijk de resultaten van de monitoringstool, de meetresultaten en de voortgang van de reeds ingezette maatregelen aan de orde. In bijlage A is een overzicht opgenomen van het Luchtkwaliteitsbeleid. Bijlage B gaat in op de voortgang van de uitvoering van het NSL door de partners in Zuid-Holland. Bijlagen C en D gaan nader in op de provinciale maatregelen. Tot slot geeft bijlage E de luchtkwaliteit in kaartbeelden.

2. Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015

Inleiding

In 2011 is een Midterm review van het NSL uitgevoerd. De conclusie was dat de uitvoering van de maatregelen trager loopt dan gepland. Hiernaast blijkt uit de 2^e Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit dat zonder aanvullende inzet het doel om de normstellingen tijdig te bereiken niet overal zal worden gehaald. Daarom heeft de provincie Zuid-Holland een strategische analyse uitgevoerd van haar luchtkwaliteitsbeleid. Alle mogelijkheden om projecten uit te voeren waar de provincie een rol in heeft zijn doorgelicht. Het resultaat is dat er mogelijkheden zijn voor de provincie om meer te doen dan tot heden het geval is. Deze herijking leidt tot een uitbreiding van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit, het actieprogramma luchtkwaliteit 2012-2015.

Actieprogramma

De provinciale bijdrage aan het NSL is vastgelegd in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2009-2015. Daarin zijn de maatregelen vervat die de provincie binnen de eigen verantwoordelijkheden neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren. De uitvoering van dit eigen maatregelenpakket verloopt volgens plan; veel van de opgevoerde maatregelen zijn uitgevoerd.

De bestaande samenwerkingsovereenkomst met het rijk en de regio's en gemeenten verplicht alle deelnemers van het NSL om bij tegenvallers extra maatregelen te nemen op gebieden waar zij bevoegdheden hebben. Wij vertrouwen erop dat het rijk deze verantwoordelijkheid zelf ook neemt. Als deze maatregelen niet zouden worden uitgevoerd bestaat het risico dat Zuid-Holland vanaf 2015 weer te maken krijgt met nieuwe bouwstops door het niet voldoen aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden.

Vanwege de tot nu toe tegenvallende resultaten met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit wil GS zich meer inspannen om aanvullende maatregelen te nemen binnen het NSL door middel van een uitbreiding van het eigen Actieprogramma. Dit is geen actie op zich, ook de grote steden met resterende knelpunten hebben in november 2011 nog een extra maatregelenpakket ingediend bij de provincie voor aanvullende rijkssubsidie uit de 4^e tranche NSL. Het rijk heeft aanvullende financiering ter beschikking gesteld aan provincies en gemeenten om maatregelen uit te voeren. Voor deze middelen is 50% co-financiering een vereiste.

Aan de uitbreiding van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit wordt invulling gegeven met projecten die in samenwerking met partners zijn opgesteld. We richten ons daarbij op het oplossen van knelpunten voor de luchtkwaliteit en op dreigende knelpunten. De nadruk ligt op schoon verkeer en (vracht)vervoer over weg en water. Dit vraagt om intensievere samenwerking en afspraken met regionale partners. De provincie wil vanuit haar rol als gebiedsregisseur een aantal projecten opstarten, om vooral het vrachtvervoer schoner te maken. Hiervoor is een aantal voorstellen verzameld en op effectiviteit beoordeeld. De provincie kiest voor vrachtverkeer omdat de grootste problemen met de luchtkwaliteit in de regio Rotterdam voorkomen. In dat gebied levert vrachtvervoer een aanzienlijke bijdrage aan de luchtkwaliteit. De meeste aandacht in het samenwerkingsproject met Rotterdam en de Stadsregio gaat uit naar maatregelen bij de scheepvaart.

Van de regionale bijdragen aan de luchtkwaliteit omvat vrachtvervoer (over weg en water) ongeveer de helft, zie kader op p. 6. Hiervan moet het mogelijk zijn om 10% extra reductie te halen, boven de autonome reductie als gevolg van schonere vrachtauto's. Op deze manier is de uitbreiding van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit een eerste stap naar toekomstige activiteiten rond Duurzame Mobiliteit, waarmee het gedeeltelijk overlapt.

Er staan verder ook maatregelen in de uitbreiding van het actieprogramma die gericht zijn op een optimalisatie van het eigen instrumentarium van de provincie, zodat bij de uitvoering van het eigen beleid (vergunningverlening, RO, verkeer) zoveel mogelijk winst voor de luchtkwaliteit zal worden ingeboekt.

Verkeersbijdrage aan stikstofoxiden achtergrondinformatie)

Stikstofoxiden (NO_x) bestaan uit twee componenten, stikstofmonoxide (NO) en stikstofdioxide (NO₂). Stikstofoxiden hebben in Zuid-Holland drie grote bronnen: ongeveer een kwart komt uit wegverkeeremissies, een kwart uit scheepvaartemissies en een kwart uit emissies van de industrie inclusief energiecentrales. De verkeersbijdrage aan de uitstoot wordt voor 50-75% veroorzaakt door vrachtverkeer afhankelijk van de weg.

De bijdrage van het verkeer aan de concentratie van stikstofoxiden is groter dan die aan de emissie. Verkeer bestaat uit lage bronnen, die vooral daar effect hebben, waar mensen wonen. Het lokale wegverkeer levert op knelpunten een bijdrage van ongeveer de helft aan de totale NO_x concentratie. Hier kan dus flinke winst worden geboekt met maatregelen gericht op het vrachtverkeer. Deze maatregelen reduceren echt de hoeveelheid stikstofoxiden in de lucht.

Omdat er in de lucht een snelle omzetting plaatsvindt tussen NO naar NO₂, waarbij ozon een rol speelt, wordt er bij de uitstoot geen verschil gemaakt tussen NO en NO₂. NO₂ is echter de schadelijkere component van de twee en daarom bestaan er grenswaarden voor de concentratie van NO₂ in de lucht.

Wel is het zo dat personenauto's meer direct NO₂ (fractie van NO₂ bij de uitlaat) uitstoten dan vrachtverkeer, en dit geldt vooral voor dieselauto's. Als maatregelen op de directe uitstoot van NO₂ worden gericht, kan dit lokaal effect hebben op de NO₂ concentratie, maar de totale stikstofoxide concentratie in de lucht wordt dan nauwelijks beïnvloed. Enkele meters verderop is het effect dan al niet meer te zien, vanwege de snelle omzetting. Daarom heeft de provincie gekozen voor maatregelen gericht op de NO_x-uitstoot van het vrachtverkeer.

Duurzame mobiliteit

Er zijn diverse activiteiten op het vlak van Duurzame Mobiliteit in voorbereiding. Bij deze activiteiten worden binnen de kaders van het Milieubeleidsplan en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan bestaande en kansrijke vervoers-initiatieven/projecten gebundeld, die bijdragen aan de volgende ambitie:

- Verminder (zorg voor minder mobiliteit daar waar dat mogelijk is, bijv. door slimme RO en Het Nieuwe Werken)
- Verander (infrastructuur kent zijn beperkingen; stimuleer overstap van auto naar OV, fietsen, lopen, deelauto's etc.)
- Verduurzaam (stimuleer aanschaf duurzame voertuigen en brandstoffen, zoals groen gas en elektrisch).

Een substantieel deel van deze initiatieven/projecten van Duurzame Mobiliteit in oprichting draagt ook bij aan schonere lucht en kan dus worden gezien als uitbreiding van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit. Deze projecten kunnen daarmee worden gefinancierd uit middelen van het actieprogramma luchtkwaliteit. Alle projecten uit tabel 1 vallen ook onder het toekomstige activiteiten Duurzame Mobiliteit met uitzondering van "regionale samenwerking" en een deel van "toepassen provinciaal instrumentarium".

Samenwerking

De Midterm review heeft ook geleerd dat de provincie haar coördinerende taak in het RSL zou moeten versterken. De doelen kunnen namelijk alleen worden gehaald, als alle partijen hun afspraken op tijd nakomen, en de realisatie van maatregelen bij de regio's loopt nog achter op de planning. Daarom zal de provincie haar regierol richting regio's versterken met het doel een herijking van de maatregelen van de regio's en van het RSL. Deze regie zal vooral gericht zijn op de middelgrote en kleinere gemeenten met luchtkwaliteitsknelpunten of bijna-knelpunten en zal lopen via de regio's. De regie kan bestaan uit inhoudelijke ondersteuning, advies en faciliterende ondersteuning. Ook kan de provincie beter verschillende partijen om tafel krijgen dan een kleine gemeente bij knelpunten die verschillende oorzaken hebben. De twee grote steden beschouwen wij als voldoende slagkrachtig om hun knelpunten zelf op te lossen.

Met een bestuurlijke conferentie in het voorjaar of de zomer van 2012 wil de provincie met de bestuurders van de gemeenten afspraken maken over de inzet van de regionale partners naar de afronding van het NSL en RSL.

Programma, financiering en effecten

In het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit zullen de volgende projecten en activiteiten worden geïnitieerd, zie tabel 1 op de volgende bladzijde en bijlage C. Zij worden in onderstaande tabel op hoofdlijnen beschreven met een kostenraming, het gaat om projecten in aanvulling en aansluitend op de lopende projecten en inspanningen. Het vigerende Provinciale Actieprogramma Luchtkwaliteit zal nog worden afgerond.

Het nieuwe programma wordt gefinancierd uit bestaande middelen (de reguliere begroting, programmareserve en rijkssubsidie voor het NSL).

De uitgebreide tabel met beschrijvingen per project is te vinden in bijlage C. Hierin is ook een beschrijving van het effect op de luchtkwaliteit per maatregel gegeven. Dit effect hangt sterk af van de keuzes en de verdeling van de inzet binnen een project. Voor een nadere onderbouwing van het effect wordt verwezen naar een rapport van CE Delft¹. Bij de verdere uitwerking van de projecten zal het effect per deelproject worden meegenomen in de keuzes, zodat de meest effectieve maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Omdat luchtkwaliteit is opgebouwd uit bijdragen van een groot aantal bronnen, zijn de effecten van maatregelen over het algemeen klein. De enige manier om de lucht schoner te krijgen is echter zoveel mogelijk voorkomen van uitstoot.

De projecten uit bijlage C moeten in de komende tijd nog verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Er zit enig overlap in de voorstellen tussen het Samenwerkingsprogramma met de regio Rotterdam en de projecten die bij de provincie worden uitgevoerd. In het overleg met de partners moeten de acties nog verder worden geconcretiseerd. Ook wordt per project een keuze gemaakt voor die acties die het meeste effect opleveren en die haalbaar zijn.

Bij de scheepvaartprojecten spitsdienst en Personenvervoer over water Rotterdam gaat het om verschillende concrete OV projecten. Bij de haalbaarheidsstudies moet ook worden bekeken, of er zicht is op een financieel haalbare exploitatie zonder structurele provinciale bijdrage. Beide projecten zullen zich moeten bewijzen in de praktijk. Bij te lage aantallen reizigers zal er na 3 jaar worden gestopt met de waterbus.

¹ CE Delft (2012): Quick scan Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015, Effectiviteitsbeoordeling van aanvullende maatregelen voor het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Tabel 1: Uitbreiding Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Projecten	Maatregelen	Kostenraming
Regionale samenwerking versterken	- stimuleren en ondersteunen gemeenten regio's	€ 300.000
Samenwerking projecten regio Rotterdam	- samenwerkingsproject met gemeente en stadsregio Rotterdam (vrachtvervoer, scheepvaart, mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement), maatregelen met gemeente Rotterdam en Stadsregio verder invullen.	€ 1.500.000
Vrachtverkeer en logistiek	Mix van maatregelen die luchtvervuiling van vrachtvervoer beperken: - optimaliseren van eigen instrumentarium - stimuleren gebruik van alternatieve brandstoffen voor vrachtauto's en schepen (groen gas, LNG) - stimuleren vrachtvervoer over water - optimaliseren van scheepvaart (verbeteren van vaarwegen) - stimuleren van alternatieve verkeersstromen door transferia - optimaliseren van logistieke systemen en inzet vervoersmanagement voor bedrijventerreinen - toepassing milieuzonering (mobiliteits- c.q. emissierechten) - routing vrachtvervoer, - mobiliteitsmanagement op wegen (snelheidsbeperkingen, venstertijden en doelgroepstroken) - toepassen van schone technologie in vrachtauto's	€ 2.300.000
Toepassen schonere brandstoffen	- meer vrachtauto's en bussen op aardgas - doorzetten varen op LNG - realiseren vulpunten - meer vervoersbedrijven op groen gas - stimuleren gebruik alternatieve brandstoffen	€ 300.000
Schoner en beter OV	- Kwaliteitseisen en doelen luchtkwaliteit in eigen OV concessies - Plug-in-hybride bussen in Dordrecht - bedrijventerreinen aansluiten op OV of andere vervoersmodaliteiten - spitsdienst waterbus - Haalbaarheidsstudie en uitvoering personenvervoer over water - Haalbaarheidsstudie en project duurzaam investeren in OV over water	€ 400.000 € 32.000 € 860.000 € 1.750.000 € 1.600.000
Toepassen provinciaal instrumentarium	- integrale aanpak mobiliteit & luchtkwaliteit opdat verkeersstromen de leefomgeving niet meer belasten (lucht, geluid en energie) - handhaven normen en verbetertrajecten met bedrijven (RUD's) - RO instrument: ruimtelijke beslissingen met oog voor luchtkwaliteit en terugdringen belasting diverse wegen - toepassen dynamisch verkeersmanagement (venstertijden en doelgroepstroken) - aanpakken hotspots met concrete maatregelen	€ 375.000 € 120.000
Verbetering doorstroming (vaar)wegen	- verkeersregulatie: snelheid/doorstroming verkeer samenhang aanbrengen - vaarwegen en kades geschikt maken voor meer vervoer - inrichting provinciale wegen optimaliseren - toepassen mobiliteitsmanagement in 4 gebieden	€ 220.000 € 622.500
Reservering voor mogelijke knelpunten	- hiermee worden mogelijke knelpunten op provinciale wegen opgelost door locatiespecifieke maatregelen zoals schermen of aanpassing weg	€ 1.000.000
lopende projecten van vigerende programma luchtkwaliteit	- schoon eigen wagenpark - toevergroen - km reductieplan eigen organisatie	€ 500.000
Totaal		€ 11.879.500

3. Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit

3a Monitoringsresultaten (berekeningen)

Voor het NSL maakt het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) jaarlijks een Monitoringrapportage voor heel Nederland over de stand van zaken van de luchtkwaliteit, de projecten en de maatregelen uit het NSL. Regionale en lokale overheden leveren hiervoor elk voorjaar de gegevens aan. In december 2011 is de tweede Monitoringrapportage van het NSL aangeboden aan de Tweede Kamer². De resultaten van het landelijke rapport zijn hier in het kort weergegeven voor de provincie Zuid-Holland.

Met de NSL monitoring wordt bijgehouden of het nog steeds waarschijnlijk is dat de grenswaarden op tijd worden gehaald. De Monitoring bestaat uit modelberekeningen op straatniveau waarbij de concentraties voor verschillende jaren worden berekend met een nationaal model. In het model is rekening gehouden met de gemeten (achtergrond)niveaus op de meetlocaties.

De resultaten van de Monitoringtool zijn te vinden op kaart 1 tot 4 in de bijlage. Uit de kaarten blijkt dat er, zeker voor stikstofdioxide, nog een flinke opgave ligt, totdat alle problemen zijn opgelost.

Fijn stof (PM₁₀)

Volgens de scenarioberekeningen zijn er geen overschrijdingen meer van de fijn stof grenswaarden in 2011 en een beperkt aantal overschrijdingen in 2010. Bij een situatie met ongunstig weer zoals in het voorjaar van 2011 tijdens de langdurige droogte kan nog wel een overschrijding van de grenswaarden ontstaan. De grenswaarden moeten vanaf juni 2011 zijn gehaald.

Stikstofdioxide (NO₂)

In Zuid-Holland werd de grenswaarde voor stikstofdioxide in 2010 nog langs 350 km weg overschreden. De grenswaarde moet in 2015 overal worden gehaald. Volgens de scenarioberekeningen zal in 2015 het aantal wegvakken met een overschrijding tot 4 km weg zijn gereduceerd. Er zijn dan echter nog wel een groot aantal punten die net onder de grenswaarde liggen. Bij een tegenvaller in de ontwikkelingen zal het aantal knelpunten dus veel hoger kunnen uitvallen. De resterende knelpunten moeten worden opgelost door aanvullende maatregelen, dus maatregelen die tot nu toe nog niet in het NSL zijn opgenomen.

Conclusies van de monitoring zijn kort samengevat:

	fijn stof	stikstofdioxide
2010	geen probleem	nog veel knelpunten
2011	incidenteel overschrijding gemeten, geen probleem volgens model	nog veel knelpunten
2015	geen probleem	laatste knelpunten moeten nog worden opgelost

Uitgebreidere informatie over de Monitoringresultaten en de blootstelling is te vinden in bijlage B.

² Monitoringsrapportage NSL, RIVM rap: 680712003/2011, dec. 2011

Het RIVM wijst in de Monitoringrapportage erop, dat de wijze van verzamelen van verkeersgegevens kan leiden tot een onderschatting van de berekende concentratie. Er bestaat dus een risico, dat de uiteindelijke concentraties in 2015 hoger liggen dan wat nu wordt berekend.

Om meer inzicht te krijgen in de werkelijke ontwikkelingen tot nu toe zijn luchtkwaliteitsmetingen een nuttig instrument, zie volgend hoofdstuk.

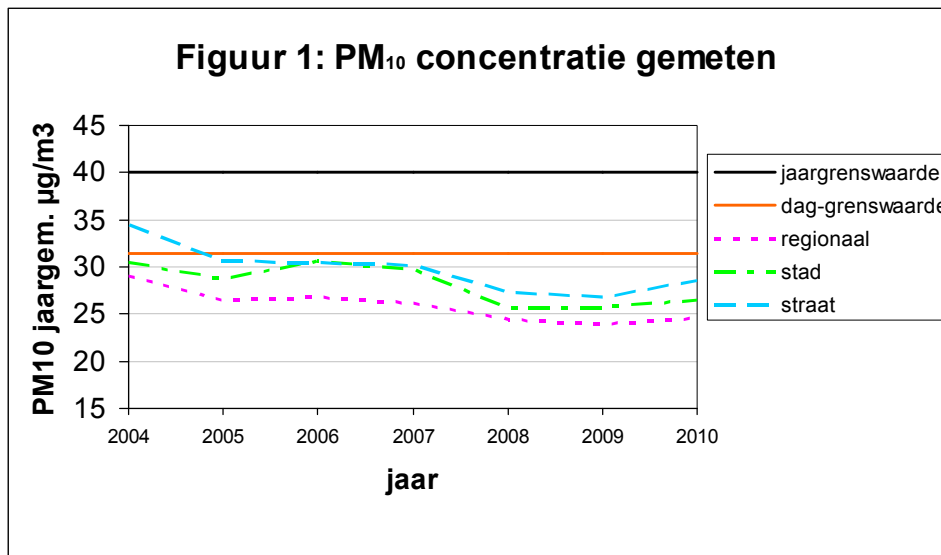
Blootstelling

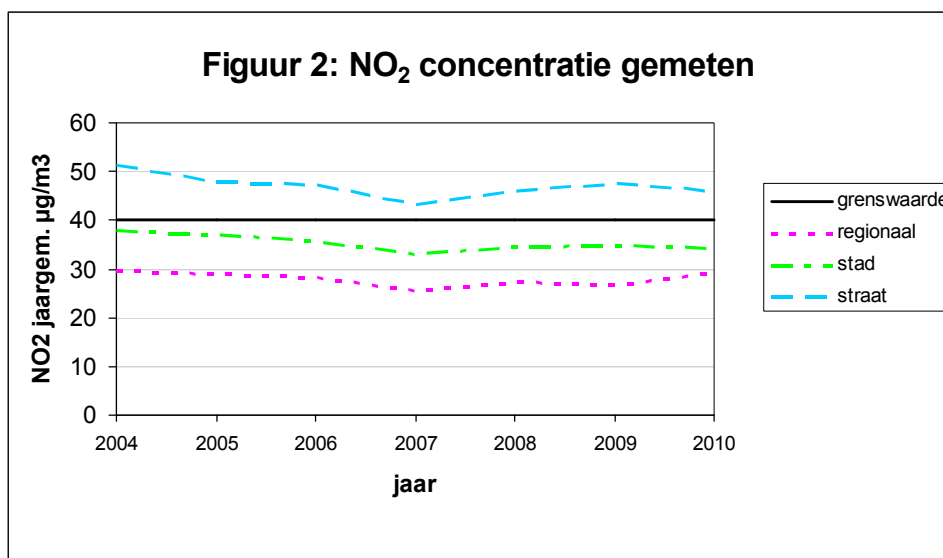
Als gevolg van het vergroten van de nauwkeurigheid van de te berekenen locaties, is het aantal wegen waarmee de blootstelling wordt berekend in 2010 toegenomen ten opzichte van eerdere jaren. Het aantal blootgestelden aan concentraties boven de grenswaarde bedraagt in 2010 ca. 81.000 mensen en voor 2009 wordt hetzelfde aantal berekend.

3b. Luchtkwaliteitsmetingen

De metingen van de DCMR en het RIVM bevestigen de conclusies over fijn stof, maar geven voor stikstofdioxide een minder optimistisch beeld dan de modelberekeningen.

De laatste jaren zijn er weinig veranderingen gemeten in de concentraties fijn stof en stikstofdioxide, zie figuur 1 en 2. In deze figuren zijn de metingen van regionale stations, van stadstations en van straatstations gemiddeld. De concentraties van fijn stof liggen al een aantal jaren op alle meetstations onder de grenswaarden. De concentraties van stikstofdioxide van de straatstations liggen gemiddeld echter nog 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ boven de grenswaarde. Dat betekent dat er nog een flinke opgave ligt om in 2015 voor elke straat waar mensen wonen aan de grenswaarde te voldoen.





Volgens het model zal de gemiddelde stikstofdioxide concentratie in Zuid-Holland tot 2015 nog met 7-8 µg/m³ dalen ten opzichte van 2010. Hierbij zijn de toekomstige maatregelen uit het NSL al meegenomen. Tot nu toe is deze daling in de meetresultaten nog niet duidelijk te zien.

Het RIVM concludeert uit zijn eigen meetnet: "Als de dalende trend met dezelfde snelheid aanhoudt, is het niet zeker dat in 2015 op alle meetlocaties aan de stikstofdioxide grenswaarde wordt voldaan.

*Daarvoor is een sterkere afname nodig."*³

Deze metingen laten zien dat we de doelen voor stikstofdioxide in 2015 op veel plaatsen niet zullen halen als de inspanningen nu niet worden geïntensiveerd.

³ Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2010, RIVM rap. 680704013, (2011)

3c. NSL en provinciale maatregelen in uitvoering

Rijksmaatregelen

De maatregelen die door het rijk zijn opgevoerd in het NSL zetten in op generiek verbeteren van de luchtkwaliteit. Op een aantal locaties zijn de maatregelen heel specifiek gericht op de aanpak van wegvakken op rijkswegen.

De generieke maatregel 'Anders betalen voor mobiliteit' is als gevolg van besluitvorming door het Kabinet niet gerealiseerd. Deze maatregel is door het rijk vervangen door het stimuleren van schonere (vracht)voertuigen. Dit is een maatregel met een vergelijkbaar effect. Volgens de regels van het NSL is dit toegestaan. Het rijk is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van problemen die ontstaan door het niet uitvoeren van een deel van de rijksmaatregelen. Stimuleren van Euro VI vrachtauto's was een reservemaatregel van het rijk. Deze lijst met reservemaatregelen is daardoor nu wel uitgeput. Ook het verhogen van de maximale snelheid op sommige snelwegen door het rijk heeft geleid tot veel discussie. Het rijk heeft echter aangegeven, dit alleen te doen op wegvakken waar dit niet leidt tot luchtkwaliteitsknelpunten.

Europees bronbeleid

Maatregelen van Europa maken geen deel uit van het NSL. Wel wordt er in berekeningen voor de monitoring vanuit gegaan dat in alle lidstaten op tijd aan de EU luchtkwaliteitswetgeving en aan de nationale emissieplafonds wordt voldaan. Mocht dit niet gebeuren, dan zal de buitenlandse bijdrage aan de luchtkwaliteit hoger zijn dan wat in de modellen wordt berekend. Een voorwaarde voor het halen van de luchtkwaliteitsdoelen in Nederland is, dat ook andere lidstaten, vooral de buurlanden, aan de luchtkwaliteitswetgeving van de EU voldoen.

Provinciale maatregelen

Het lopende Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit is door GS vastgesteld op 11 maart 2008. Het vormt de eigen provinciale bijdrage aan het NSL. Het programma bestaat uit 18 afzonderlijke projecten van verschillende grootte en effect die zijn aangemeld in NSL kader (en waarop dus een uitvoeringsplicht rust), en 27 maatregelen die niet in het NSL zijn opgenomen⁴. Doel van alle projecten is de luchtkwaliteit te verbeteren, om op tijd aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen.

Het actieprogramma is gefinancierd uit de middelen die daarvoor beschikbaar zijn gesteld door het Rijk (uit het FES), aangevuld met eigen bijdragen die uit de provinciale begroting 2008 en verder zijn vrijgemaakt voor co-financiering. Daarnaast is voor een aantal projecten Europese financiering (vanuit EFRO) verkregen (onder meer voor het project aardgasmobiliteit en het project walstroom).

Op 1 november 2011 zijn van de 18 NSL projecten uit het actieprogramma luchtkwaliteit er 13 gerealiseerd en volledig afgerond. Vijf van deze projecten lopen nog, hetgeen reëel is gezien de omvang en planning. Dit gaat vooral over de grotere projecten. (Zie bijlage D voor een nadere beschrijving van de stand van zaken).

Van de niet in het NSL aangemelde projecten zijn er 9 inmiddels afgerond. 3 projecten zullen nog worden opgestart, de rest loopt nog.

⁴ Projecten zijn niet in NSL aangemeld vanwege onzekerheid in realisatie en of bijdrage aan verbetering luchtkwaliteit zoals bv. onderzoek. Tegelijkertijd vormt de niet NSL lijst een soort "reserve" voor eventuele missers bij de wel in NSL verband aangemelde projecten.

Een van de grotere nog lopende projecten van de provincie Zuid-Holland is het Project Aardgasmobiliteit dat is gestart in 2008. Het doel van het project is een versnelde marktintroductie van duurzame motorbrandstoffen in Zuid-Holland door een netwerk te maken van 22 aardgasvulstations. Dit project wordt medegefinancierd uit EFRO-middelen.

Inmiddels zijn er 11 aanvragen voor subsidie ingediend, die overigens niet allemaal gehonoreerd konden worden. Het eerste vulpunt is in oktober 2011 officieel geopend. Twee andere vulpunten zijn eveneens gereed. Voor vier punten is subsidie toegezegd. De regeling wordt verlengd tot 31 december 2012.

Ook het project walstroom voor provinciale kades wordt medegefinancierd uit EFRO gelden. Door gebruik te maken van walstroom kunnen binnenvaartschepen als ze aan de kade liggen hun motoren uitzetten, waardoor de luchtkwaliteit lokaal sterk verbetert. De provincie heeft 106 aansluitingen aan het elektriciteitsnet gerealiseerd op 18 locaties.

Een ander groot lopend project betreft het aanscherpen van emissie-eisen OV concessieverlening en voertuigtechniek; bij de aanbesteding van het openbaar vervoer door de provincie worden emissie-eisen vastgelegd voor versnelde introductie van schone bussen. Er zijn 27 hybride bussen in de stadsdienst van Dordrecht ingezet en 24 in de concessie Noord. De afspraak is nu dat begin 2015 alle 500 provinciale bussen schoon zijn.

Gemeentelijke maatregelen

Ook de gemeenten nemen maatregelen in het NSL om de luchtkwaliteit binnenstedelijk te verbeteren. Een overzicht van het aantal gemeentelijke maatregelen dat is uitgevoerd is te vinden in bijlage B.

Tabel 2: Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit projecten in het NSL (lopende programma)

Maatregel no.	Naam project; doel project	Stand van zaken per okt. 2011
A aanpak hotspots		
1	Inventarisatie hotspots langs provinciale wegen; onderzoek naar potentiële nieuwe knelpunten, vanwege nieuwe ontwikkelingen.	De inventarisatie van hotspots langs provinciale wegen is uitgevoerd door twee sporen te volgen. 1. Studie door TNO uitgevoerd met het TNO verkeersmodel. Uitgevoerd in 2006 en 2007. 2. Resultaten uit de saneringstool.
2a	Herijking maatregelen / Meetprogramma hotspots	DCMR en TNO hebben een meetprogramma uitgevoerd en gelegd naast de resultaten van verkeerstellingen. Metingen zijn uitgevoerd in 2009 en op basis van het HEAVEN model zijn berekeningen uitgevoerd voor 2009, 2010 en 2015. Op de locaties is geen normoverschrijding geconstateerd. Eindrapportage is gereed.
2b	Herijking effect maatregelen (onderzoek naar de (kosten)effectiviteit van mogelijke maatregelen)	Op basis van het onderzoek van DCMR en TNO is geconcludeerd dat vooralsnog geen maatregelen nodig zijn. Herijking kan dus achterwege blijven. Dmv de monitoring met Monitoringstool worden de ontwikkelingen op de locaties gevolgd. Maatregel kan beschouwd worden als zijnde uitgevoerd.
B Schoon wagenpark		
3	Provinciale dienstauto's ombouwen op aardgas	Geheel uitgevoerd in 2006 (2007)
4	Wagenparkscan provinciale organisatie	Geheel uitgevoerd in 2007
5	Wagenparkscan "kleine" gemeenten / regio's	Uitgevoerd in 2007. Aantal gemeenten als spijtoptant in 2008 alsnog aan een scan onderworpen.
6	Realisatie aardgasvulpunten; versnellen van introductie van aardgas als motorbrandstof onder meer door subsidieverstrekking aan pomphouders en het bijeen brengen van vraag en aanbod.	Overlegstructuur met de regio's en gemeenten opgezet; EFRO subsidie (2,5 mln) aangevraagd en verkregen. Subsidieregeling is met ingang van 1 dec. 2008 van kracht. Communicatieplan gereed. Het is gestart in 2007 en loopt tot en met 2012. 12 aanvragen ingediend, waarvan inmiddels 7 positief zijn geschikt. 3 vulpunten zijn inmiddels gerealiseerd. Subsidieregeling is verlengd t/m eind 2012.
D Emissies Openbaar Vervoer		
7	business-scan OV--> aardgas	Is i.s.m. Verkeer en Vervoer, uitgevoerd
8	Aanscherpen emissie-eisen OV concessieverlening en voertuigtechniek; bij de aanbesteding van het openbaar vervoer worden emissie-eisen vastgelegd voor versnelde introductie van schone bussen.	Er zijn 27 hybride bussen in de stadsdienst van Dordrecht ingezet. Idem 24 in de concessie Noord. De afspraak is nu dat begin 2015 alle 500 provinciale bussen schoon zijn. Maatregel is nog niet afgerond.

G Doorstromingsmaatregelen		
9	Implementatie Tovergroen N213 Naaldwijk; emissieverlaging door minder stop- en optrekbewegingen van vrachtverkeer.	De uitvoering van deze maatregel ligt bij DBI. Deze maatregel is nog niet afgerond. Er is nog een aantal verkeersregelinstallaties waar tovergroen wordt toegepast.
10	Implementatie Tovergroen N209 Bleiswijk; emissieverlaging door minder stop- en optrekbewegingen van vrachtverkeer.	De uitvoering van deze maatregel ligt bij DBI. Deze maatregel is nog niet afgerond. Er zijn nog een aantal verkeersregelinstallaties waar tovergroen wordt toegepast.
11	Haalbaarheidstudie naar locaties met emissiewinst door verkeersregulering	Uitgevoerd
I Schepen en vaarwegen		
12	Walstroom; Het realiseren van maximaal honderd walstroomvoorzieningen langs provinciale vaarwegen, in ieder geval in Alphen aan den Rijn en Gouda en tot vijftien andere locaties in Zuid-Holland.	Op 18 ligplaatslocaties voor binnenvaartschepen langs provinciale vaarwegen zijn 36 walstroomkasten met in totaal 106 aansluitingen op het elektriciteitsnet gerealiseerd en in gebruik genomen. In 2010 zijn de meeste kasten geplaatst, de rest in het voorjaar 2011. De dienstverleningsovereenkomst is gestart medio 2010 en loopt gedurende het project door tot 2013.
13	Advies scheepvaart en emissies; studie naar de mogelijkheden om scheepvaartemissies van fijn stof en stikstofoxiden (NOx) te verminderen.	De studie is afgerond.
J Energie / Duurzaamheid		
14	Energiescan Valkenburg; onderzocht wordt hoe emissies uit energieverbruik op de locatie Valkenburg zo laag mogelijk kunnen worden gehouden (voorbeeldfunctie).	Geheel uitgevoerd in 2007, resultaten overgedragen aan gemeente en aan LMG voor uitdragen en doorwerking in verdere planvorming Valkenburg.
N Nieuwe rijden		
15	Cursus Nieuwe Rijden prov. Chauffeurs	Geheel uitgevoerd in 2007
O Vermindering autogebruik		
16	Afkopen online Reiswijzer voor bedrijven Zuid-Holland' de reiswijzer beoogt de vervoerskeuze voor reizen per OV te stimuleren.	Is in 2007/ 2008 uitgevoerd. Niet zichtbaar in hoeverre de betreffende bedrijven de reiswijzer hebben gecontinueerd.
17	Technische ondersteuning NSL (DCMR); DCMR Milieudienst Rijnmond verricht werkzaamheden met de Monitoringstool voor geheel Zuid-Holland.	loopt jaarlijks door
18	Monitoring NSL; in beeld brengen van autonome en niet voorziene ontwikkelingen die mogelijk kunnen leiden tot (nieuwe) overschrijdingen.	De pilot monitoring is uitgevoerd. Het project gegevensautoriteit loopt bij de DCMR. Hier worden data verzameld van een hoge kwaliteit.

Bijlage A: Luchtkwaliteitsbeleid - Terugblik

Inleiding

In 2005/2006 was de kwaliteit van de lucht een onderwerp in de spotlights. De luchtkwaliteit voldeed niet aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. In combinatie met de Nederlandse regels over ruimtelijke ontwikkeling heeft dat er toe geleid dat verschillende ruimtelijke projecten niet konden worden gerealiseerd: Nederland zat op slot. Om de problematiek het hoofd te kunnen bieden zijn respectievelijk het Nationaal en het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld (NSL/RSL). Het RSL is als Zuid-Hollandse bijdrage in het NSL ingebracht. Deze programma 's hebben tot doel de luchtkwaliteit op een goed niveau te brengen zodat zowel gezondheid als ruimtelijke ontwikkeling geborgd zijn. Met het voorbereiden en van kracht worden van het NSL in 2009 leveren de partners van het NSL een gezamenlijke inspanning op het gebied van luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit

De eisen voor luchtkwaliteit zijn door de EU vastgesteld ter bescherming van gezondheid en ecosystemen. De bronnen van de verontreinigingen in de lucht zijn verschillend per stof en afhankelijk van de locatie. Een deel komt uit het buitenland. Sommige vormen van luchtverontreiniging ontstaan als gevolg van de aanwezigheid van andere stoffen in de lucht. In de omgeving van de grote steden en in de Randstad komen als gevolg van veel lokale bronnen (schoorstenen en uitlaten) hogere concentraties voor. Direct langs drukke wegen kunnen de niveaus oplopen tot boven de grenswaarden. In die gevallen dat er mensen op korte afstand van deze weg wonen is er sprake van een knelpunt. De rechter bepaalde dat nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen, die een extra bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging, bij deze knelpunten niet gerealiseerd mogen worden.

Door deze belemmeringen en de wens om vanuit het gezondheidsvraagstuk een goede luchtkwaliteit te hebben is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ontwikkeld. Het rijk, provincies, regio's en gemeenten hebben zich gezamenlijk ingespannen om een pakket van maatregelen te ontwikkelen. Deze maatregelen vormen in combinatie met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling een samenhangend pakket, zodanig dat de normen voor de luchtkwaliteit op tijd worden bereikt. Het NSL heeft een looptijd tot eind 2014, dan moeten alle maatregelen zijn uitgevoerd.

Naast deze maatregelen is het probleem van de luchtkwaliteit ook gedeeltelijk opgelost door de luchtkwaliteit modelmatig te berekenen en niet meer overal te beoordelen.

Op basis van het NSL is door de EU derogatie verleend (uitstel van het bereiken van de grenswaarden). Het pakket heeft de EU ervan overtuigd dat Nederland zich maximaal inzet om de luchtkwaliteit op een zo kort mogelijke termijn te verbeteren. Nederland is in de mogelijkheid gesteld om 5 jaar later aan de eisen voor luchtkwaliteit (voor fijn stof in 2011 en voor stikstofdioxide in 2015) te voldoen. Pas in 2012 respectievelijk 2016 kan worden bepaald of de grenswaarden op tijd zijn bereikt. Als dat niet zo is kan de Europese Commissie Nederland daarna in gebreke stellen en een boete opleggen.

De doelstelling van het luchtkwaliteitsbeleid in Zuid-Holland loopt parallel met die van het rijk: tijdig bereiken van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, door stimuleren van de verdere uitwerking van het NSL voor Zuid-Holland. En in aanvulling hierop de aanpak van de luchtkwaliteitsknelpunten langs provinciale wegen, mochten deze zich voordoen.

Koppeling met andere beleidsterreinen

Het luchtkwaliteitsbeleid is een onderdeel van het milieubeleid. Er is samenhang met de beleidsterreinen Ruimtelijke Ontwikkeling, Mobiliteit en het Vergunningen- en Handhavingsbeleid. Het NSL heeft een dubbele doelstelling: het bereiken van een goede luchtkwaliteit enerzijds voor de bescherming van de gezondheid en ecosystemen, en anderzijds om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Het verminderen van emissies die afbreuk doen aan de luchtkwaliteit kan worden gerealiseerd in het

Mobiliteitsbeleid (w.o. keuze voor brandstoffen) en door Vergunningverlening en Handhaving. In het maatregelenpakket komt deze samenhang tot uiting.

Rolverdeling

Het NSL is een programma dat gebaseerd is op de wet Milieubeheer. De *minister van I&M* is eindverantwoordelijk voor het samenwerkingsprogramma. Medeoverheden zijn in de mogelijkheid gesteld om maatregelen toe te voegen aan het programma, hiervoor geldt een uitvoeringsplicht. Vanuit maatschappelijk en bestuurlijk belang zijn er door 8 provincies en inliggende gemeenten en regio's maatregelen opgenomen in het NSL. Ook maatregelen van het rijk vormen onderdeel van het programma.

De *provincie* heeft de inbreng in het NSL voor het gebied van Zuid-Holland gecoördineerd en heeft zelf de verantwoordelijkheid voor knelpunten langs provinciale wegen en de uitvoering van de maatregelen die de provincie heeft ingebracht in het NSL. Verder is de provincie de ontvanger van de subsidie en de overheidslaag die de subsidie verdeelt binnen Zuid-Holland.

De *regio's* hebben samen met *gemeenten* bijdragen aan het NSL voorgedragen. Zij zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van deze maatregelen. Gemeenten hebben verantwoordelijkheid voor de knelpunten in de directe nabijheid van gemeentelijke wegen.

De aanpak van knelpunten langs rijkswegen is de verantwoordelijkheid van het *rijk*. De minister van Infrastructuur en Milieu draagt maatregelen voor die de problematiek langs de rijkswegen oplossen.

Uitvoering van het NSL

Na de vaststelling van het NSL in juli 2009 dragen de partners zorg voor de uitvoering en de monitoring van het NSL. Het resultaat van de eerste volledige monitoringsronde is in het najaar van 2010 gepresenteerd. In 2011 heeft de tweede monitoringronde plaatsgehad.

Zuid-Holland heeft als taak het uitvoeren van de maatregelen die onder provinciaal bevoegd gezag vallen en het stimuleren van de uitvoering van de maatregelen door de partners.

De provincies – in die landsdelen die participeren in het NSL – zijn regievoerder voor het maatregelenpakket voor de inliggende gemeenten en regio's. Vanuit die rol zijn het ook de provincies die de subsidies ontvangen voor de (co)-financiering voor de uitvoering van het NSL. In Zuid-Holland is de beschikbare inzet (€127 mln voor de looptijd van het NSL) via een subsidieregeling beschikbaar gesteld aan de regio's. De voortgangsrapportages die hieraan zijn gekoppeld, gecombineerd met de inzichten in de monitoring van het NSL vormen de basis voor deze Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit (NSL/RSL).

Midterm review NSL

In het NSL is in 2011 de Midterm review uitgevoerd. Dit was een extra inspanning om te zien, hoever het NSL is gevorderd met het nemen van maatregelen op de helft van het programma, en hoe het staat met de behoefte voor aanvullende financiering per regio of gemeente. Het resultaat van de Midterm review is dat er een achterstand is in het nemen van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook kon in de Midterm review het maatregelenpakket worden aangepast. De gegevens uit de Midterm review zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ook gebruikt om de laatste tranche van subsidie voor het NSL te verdelen. Dit geld is bedoeld om de resterende knelpunten (in de voorspelling voor 2015) op te lossen. Inmiddels is dit geld door de provincie ook voor de gemeenten en regio's aangevraagd bij het rijk en toegekend.

Bijlage B: Beschrijving Resultaten Monitoring in detail

Fijn stof (PM₁₀)

Het blijkt dat er volgens de scenarioberekeningen in 2011 geen overschrijdingen meer zijn voor de grenswaarde voor fijn stof. In 2010 waren er nog vier locaties waar de norm overschreden werd in Zuid-Holland (op 300 m weg), zie kaart 1, maar de overschrijding is in alle gevallen klein. Dit betekent dat de fijn stof grenswaarde vanaf 2011 waarschijnlijk in heel Zuid-Holland gehaald zal worden.

In het voorjaar van 2011 is er een lange droge periode geweest, die tot een aantal overschrijdingen van de dagnorm heeft geleid. Dit is op meetpunten gemeten. Bij de gegevens in de NSL monitoringrapportage over 2011 gaat het echter om voorspellingen, die uitgaan van gemiddeld weer. De lange droogte in 2011 was een uitzonderlijke weerssituatie. Volgens het Ministerie van I&M zal dit geen effect hebben op het halen van de doelen, omdat die pas na 11 juni 2011 gelden, en droogte in april en mei plaatsvond.

Stikstofdioxide (NO₂)

Wel zijn er een aantal grenswaarde overschrijdingen voor stikstofdioxide in 2015, vooral in de twee grote steden. Bij elkaar wordt op 4,1 km weg in Zuid-Holland de grenswaarde overschreden. Deze zullen door aanvullende maatregelen betaald uit de 4^e tranche middelen van het NSL moeten worden opgelost. In 2010 is er voor stikstofdioxide nog een groot aantal overschrijdingen van de grenswaarde. In 2010 wordt de grenswaarde nog op 350 km weg overschreden. De exacte locaties zijn op kaart 2 weergegeven.

Provinciale wegen met een overschrijding van de NO₂ grenswaarde in 2010 liggen meestal in de directe omgeving van een rijksweg. In 2010 wordt op 19 locaties langs provinciale wegen de grenswaarde overschreden. Op een aanzienlijk deel van deze punten hoeft de luchtkwaliteit echter niet te worden getoetst, omdat hier geen mensen worden blootgesteld. Volgens de prognose uit de modellen zijn deze knelpunten in 2015 opgelost.

In vergelijking met 2009 is het aantal km overschrijding in 2010 gedaald van 500 naar 350 km. Dit is veroorzaakt door een verbetering van de luchtkwaliteit in combinatie met een betere plaatsing van de toetspunten.

Uit de gegevens van de Monitoringstool en van het RIVM blijkt dat er in 2015 nog een aantal resterende knelpunten met de luchtkwaliteit in de grote steden voorkomen. Het NSL is pas geslaagd als ook deze overschrijdingen succesvol worden opgelost.

De modellen voorspellen voor de komende jaren nog een flinke afname van de concentratie. Deze vooruitgang wordt veroorzaakt door enerzijds schonere achtergrondconcentraties door minder vervuiling uit het buitenland en anderzijds schoner wordende voertuigen. Beide sporen lopen al een aantal jaren. Daarom zou deze verbetering ook in metingen te zien moeten zijn. Dit is echter onvoldoende het geval, zie hoofdstuk 3b.

Blootstelling

Jaarlijks berekenen wij het aantal mensen dat is blootgesteld aan luchtkwaliteit boven de grenswaarde. Het gaat om mensen die in gebieden wonen waar de luchtkwaliteit voor stikstofdioxide of fijn stof niet aan de grenswaarde voldoet. In de praktijk komt er alleen blootstelling aan stikstofdioxide concentraties boven de grenswaarde voor. Het aantal blootgestelden in de provincie is in 2010 gelijk gebleven t.o.v. het aantal blootgestelden in 2009.

Als gevolg van het vergroten van de nauwkeurigheid van de te berekenen locaties, is het aantal wegen waarmee wordt gerekend in 2010 toegenomen. Het aantal blootgestelden in 2009 en 2010 bedraagt in beiden jaren ca. 81.000 mensen.

RSL/NSL maatregelen

De provincie is de regisseur van het Regionale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL), dat weer onderdeel is van het NSL. De meeste maatregelen worden uitgevoerd door de regio's en gemeenten in Zuid-Holland. De provincie organiseert een vloeiend verloop van het NSL en verdeelt de subsidie van het rijk onder de aanvragers. Bij deze maatregelen gaat het in veel gevallen om lokale (verkeers-)maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

Van de 208 NSL maatregelen in Zuid-Holland waren in mei 2011 84 gerealiseerd.

Voortgang maatregelen NSL tot 31-12-2010

RSL partner	Aantal maatregelen in NSL	Uitgevoerd in de periode tot en met 2010	Uitvoering loopt door in 2011	uivoering nog niet gestart of status onbekend	Zullen niet worden uitgevoerd	nieuwe maatregelen t.b.v. 4e tranche NSL subsidie-middelen
Gemeente Den Haag	37	7	8	22	4	5
Stadsgewest Haaglanden	14	4	6	4		
Gemeente Rotterdam	35	23	11	1		4
Stadsregio Rotterdam	19	12	7			
Regio Drechtsteden	18	3	13	2		
ISGO	11	4		7		
West Holland	17	6	10	1		1
Regio Midden Holland	13	6	4	3		
Regio Zuid-Holland Zuid	26	7	12	7	1	
Samenwerkingsprogramma						1
Provincie Zuid-Holland	18	12	6			1
Totaal	208	84	77	47	5	12

Den Haag heeft één nieuwe maatregel, de nieuwe sloopregeling. Een aantal andere maatregelen zijn geïntensiveerd, te weten: het afstemmen van dynamisch verkeersmanagement, het stimuleren van het verduurzamen van het autoverkeer bij derden en gemeenten, het verduurzamen van energievoorzieningen en het stimuleren van fietsgebruik.

De provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam zijn overeengekomen om samen een programma op te stellen gericht op het beperken van de uitstoot van vrachtvervoer over weg of water, op dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Dit wordt hier het Samenwerkingsprogramma genoemd.

Voor de nieuwe maatregelen is in de zomer van 2011 subsidie aangevraagd uit de 4^e tranche NSL gelden bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Ruimtelijke projecten uit NSL/RSL

In het NSL zijn een groot aantal ruimtelijke projecten opgenomen. Het gaat daarbij om grote woonwijken, bedrijfsterreinen, kantoorgebouwen en nieuwe wegen. Deze projecten moeten kunnen worden gerealiseerd omdat de maatregelen uit het NSL de ruimte hiervoor scheppen. Zonder NSL liepen deze projecten aan tegen beperkingen veroorzaakt door een onvoldoende luchtkwaliteit. Het realiseren van zoveel mogelijk projecten was een aanleiding om aan het NSL te beginnen. Door de economische crisis van de laatste jaren zijn nog niet alle projecten gerealiseerd. Uit de Monitoring van mei 2011 blijkt dat er 8 van de 108

projecten inmiddels zijn gerealiseerd, een groot aantal is in voorbereiding of in procedure, zie tabel hieronder.

Voortgang uitvoering IBM projecten in Zuid-Holland

Stand van zaken voorjaar 2011

RSL partner	Aantal IBM projecten in NSL van 2011	aantal IBM projecten in voorbereiding	Besluit	in uitvoering	afgerond	status onbekend/nog niet begonnen	aantal aangemelde IBM projecten in NSL (kabinets-besluit)
Gemeente Den Haag	15	14			1		
Stadsgewest Haaglanden	9	9					
Gemeente Rotterdam	8	8					
Stadsregio Rotterdam	16	16					
Regio Drechtsteden	9	4	1	2		2	
Regio Goeree-Overflakkee	0						
West Holland	21	15	1		5		
Regio Midden Holland	17	6	6	2		2	
Regio Zuid-Holland Zuid	5		2	2	1		
Provincie Zuid-Holland	8	5	2		1		
Totaal	108	77	12	6	8	4	97

Toelichting:

Het aantal projecten is hoger dan in het NSL aangegeven. Dit wordt veroorzaakt door splitsing of door aanmelding van nieuwe projecten bij het NSL volgens de meldingsprocedure.

Bijlage C: Uitbreiding Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Bijlage C					
Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit: overzicht van nieuwe projecten					
domein / insteek	Project / Maatregel / Actie	Doel	resultaat	effect op luchtkwaliteit	kostenraming
Regionale samenwerking versterken	Versterken regierol	Beter/meer resultaat van samenwerking tussen rijk, provincie en gemeenten om zodoende de haalbaarheid van realisatie van NSL-doelen te vergroten	Betere maatregelen die in samenhang en op tijd het juiste effect behalen binnen de gestelde termijnen; als gevolg van betere onderlinge samenwerking en nauwere afstemming.	Indirect effect door een betere samenwerking en meer initiatief bij regio's	€ 300.000
Samenwerking projecten regio Rotterdam	Regionaal samenwerkingsproject verkeer en luchtkwaliteit	Reduceren van uitstoot van het verkeer in het Rijnmondgebied in nauwe samenwerking tussen PZH, gemeente Rotterdam, Stadsregio Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. In dit gebied spelen veel knelpunten. We richten ons op maatregelen bij de scheepvaart, inzet van schoon vervoer, goederentransferia aan de rand van de stad, mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement.	Met maatregelen zoals verschonen van verkeer over water, terugdringen van verkeer, schoner vrachtvervoer, mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement, leveren we bijdrage om de uitstoot in de regio substantieel omlaag te brengen (10% minder dan nu wordt berekend met de emissiefactoren 2010).	Groot, zowel op emissie als ook op luchtkwaliteit. De bijdrage aan de uitstoot van het verkeer zal met 10% worden teruggebracht	€ 1.500.000
Vrachtverkeer en logistiek	Provinciaal programma Vrachtverkeer & Luchtkwaliteit	Doel van het programma is verminderen van de uitstoot door het vrachtvervoer 10% NOx en 10% fijn stof (peiljaar 2010) tevens tijdig voldoen aan EU normen. Verkeer levert het grootste aandeel aan NOx en fijn stof uitstoot. Daarbinnen is vrachtvervoer de grootste bron die tevens het best te bereiken is en kansrijk om resultaat te boeken. Verminderen van die uitstoot door het vrachtverkeer in de provincie met name gericht op verkeers- en vervoerstromen van en naar grote steden en andere relevante locaties (Greenports, Haven, grote bedrijventerreinen, distributiecentra).	We pakken dit aan in 2 stappen: verkenning & afspraken maken en vervolgens uitvoeren mbv programma V&L. Resultaten worden behaald op volgende aspecten: a. Stimuleren alternatief brandstofgebruik (bijv. groen-gas, aardgas, bio-diesel of biogas) als motorbrandstof in Rijnmond (zowel wegtransport als binnenvaart) b. inzetten/stimuleren emissiebeperkende maatregelen vrachtauto's/binnenvaartschepen c. inzetten vervoersmanagement arrangementen bij bedrijventerreinen d. aanpassen regelgeving, vergunningen en afspraken met bedrijven en vervoerders e. verplaatsen vrachtvervoer van weg naar binnenvaartvervoer f. inzet DVM instrument om vrachtvervoer over weg te verbeteren en congestie te voorkomen g. verbeteren vaarwegen h. verschonen van binnenscheepvaart (motoren, brandstoffen & beladingstechnieken)	Combinatie van maatregelen die relatief veel emissies reduceren en maatregelen die lokaal een emissiereducerend effect hebben. Groot effect van sommige onderdelen van plan voor luchtkwaliteit en voor emissie; effect afhankelijk van de keuze	€ 2.300.000
Toepassen schonere brandstoffen	Meer gebruik schone brandstoffen & motoren	Doel: 'toepassen schonere brandstoffen' in auto's & schepen, ook toepassen schonere motoren in met name binnenscheepvaart.	* meer LNG in binnenvaart * meer auto's en bussen op aardgas; * ondersteunen realisatie netwerk vulpunten; * meer vervoersbedrijven gebruiken groen-gas; * stimuleren gebruik alternatieve brandstoffen; * stimuleren toepassingen op basis van waterstof als brandstof * toepassen schonere motoren in binnenvaart	Maatregelen in de binnenvaart meest effectief voor verbeteren van de luchtkwaliteit, ook op knelpunten. Effect overige maatregelen in middenmoot, maar schonere brandstof is stap naar meer duurzaamheid	€ 300.000

Bijlage C					
Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit: overzicht van nieuwe projecten					
domein / insteek	Project / Maatregel / Actie	Doel	resultaat	effect op luchtkwaliteit	kostenraming
Schoner en beter OV	Concessie OV duurzaam investeren in busvervoer	Doel van dit project is te komen tot kosteneffectieve maatregelen en voorschriften met als doel reductie van de luchtvervuiling van het busvervoer. Zodoende tijdig voldoen aan gestelde normen/regels nu, 2016 en in 2018. Bedrijfsmatig verantwoord anticiperen op wat er wordt opgelegd zodat er 'slim' geïnvesteerd wordt. Uitstoot van aantal bussen gericht verminderen met emissiebeperkende maatregelen. Praktijkervaring opdoen met waterstofbussen om totaalbeeld van mogelijkheden schoon OV te krijgen.	* Nieuwe set valide en economisch onderbouwde randvoorwaarden voor concessie OV * Uitbreiding van bussen op schone brandstoffen en emissiebeperkte oplossingen * Kwaliteitseisen en doelen luchtkwaliteit in eigen OV concessies * Plug-in hybride bussen in Dordrecht (voor € 400.000)	Lokaal veel effect op knelpunten waar veel bussen langsrijden	€ 400.000
	Project personenvervoer Gouwe park	Beperken uitstoot woon-werkverkeer door toepassing van DVM en collectief vervoer naar niet ontsloten OV plaatsen zoals grote bedrijventerreinen.	<ul style="list-style-type: none"> • duurzaam personenvervoer Gouwe Park • een voorbeeld/spin-off voor andere bedrijventerreinen • inzicht in effectiviteit maatregelen • input bedrijventerreinenstrategieën en beleid • kennisdeler voor masterclass • uitrollen naar andere slecht door OV ontsloten bedrijventerreinen • verbeteren vestigingsklimaat voor bedrijven • terugdringen aantal woon-werkverkeer kilometers • bijdrage aan verbetering luchtkwaliteit 	In potentie lokaal veel effect op knelpunten en bijna-knelpunten. Stimuleert een duurzamere kijk op vervoer	€ 32.000
	Haalbaarheidstudie Spitsdienst waterbus	De sneldienstverbinding cq 'spitsdienst' levert een snelle verbinding over water tussen Rotterdam en Dordrecht. Daardoor verbetert de luchtkwaliteit in het centrum, de Maasboulevard alsmede bij de bruggen Van Brieneoord, Willemsbrug en Erasmusbrug.	Bijdrage aan luchtkwaliteitsverbetering in binnenstad en bij verkeerstunnels als gevolg van afname autoverkeer. Meer mensen cq werknemers met OV over water.	De sneldienst zal het aantal autokilometers tussen Rotterdam en Dordrecht op de A15 en A16 met 3% reduceren.	€ 60.000
	Spitsdienst waterbus uitvoering				€ 800.000
	Duurzaam investeren in personenvervoer over water (haalbaarheidstudie)	Doel is eerst haalbaarheid te onderzoeken van overstap van diesel naar veel schonere LNG bij de waterbus tussen Dordrecht en Rotterdam. Daarna, indien mogelijk, overstap naar LNG van 1 tot 7 schepen.	Het resultaat van studie is duidelijkheid over haalbaarheid op zowel technische grondslagen en mogelijkheden als economische. Indien haalbaar worden maximaal 7 schepen omgebouwd naar LNG.	Indien uitgevoerd verbetert dit de luchtkwaliteit aan de Maasboulevard, de verbindingsweg tussen de A16 en het centrum van Rotterdam	€ 100.000
	Duurzaam investeren in personenvervoer over water (uitvoering)				€ 1.500.000

Bijlage C					
Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit: overzicht van nieuwe projecten					
domein / insteek	Project / Maatregel / Actie	Doel	resultaat	effect op luchtkwaliteit	kostenraming
	Haalbaarheidsstudie personenvervoer over water in Rotterdam	Dit pilotproject richt zich op het realiseren van extra verbindingen over water waarbij: a) automobilisten de mogelijkheid wordt geboden om per fiets de afstand af te leggen tussen de Noord- en Zuidoevers van de Maas i.p.v. de auto te nemen en het lokale en rijkswegennet te belasten t.h.v. de Van Brienoordbrug; b) hierdoor een bijdrage wordt geleverd aan het reduceren van uitstoot van het autoverkeer ter hoogte van de Van Brienoordbrug c) op basis van een businesscase zicht is op een reguliere dienstregeling binnen het Waterbuscontract zonder extra bijdrage na drie jaar.	Pilot richt zich op de uitbreiding van het huidige OV systeem van personenvervoer over water die: a) gebruik maakt van kleine catamarans voor ca. 50 personen en 25 fietsen; b) aansluit bij de wens van de Stadsregio Rotterdam om de Noord- en Zuidoevers van de Maas beter te verbinden ter hoogte van de Van Brienoordbrug; c) grote ondernemingen met werklocaties aan het water zoals Unilever; Van Oord en IHC kan bedienen door personeel over water te vervoeren; d) na de introductieperiode van 3 jaar moet het mogelijk zijn zonder extra exploitatiebijdrage van de provincie de spitsdienst uit te voeren.	Lokaal effect op luchtkwaliteit ter hoogte van Brienoordbrug	€ 50.000
	Pilotproject personenvervoer over water in Rotterdam (uitvoering)				€ 1.700.000
Toepassen provinciaal instrumentarium	Project 'Integrale aanpak belasting wegen'	Integrale aanpak van de belasting van provinciale wegen.	Integrale afwegingsmethode om tot beter duurzaam beheer van wegen en vaarwegen te komen. Per weg zal een maatregelenmix worden bedacht en wordt de milieubelasting teruggedrongen. Het gaat vooral om die gebieden waar mensen in de omgeving wonen en worden blootgesteld aan hoge concentraties net onder de grenswaarde, buiten de grote steden.	Lokaal aanzienlijk effect mogelijk door blootstelling van bewoners terug te dringen	€ 100.000
	Project 'bestrijding piekbelasting luchtverontreiniging'	Doel is te komen tot concrete bestrijding van luchtverontreiniging (NOx / fijn stof) op specifieke locaties op specifieke 'tropische' dagen.	Aanpakken van hotspots in steden door inzet van besproeiing van wegen. Nadere haalbaarheidsstudie moet duidelijk maken of het werkt, in samenwerking met DCMR en EU-studie. Hitte en luchtverontreiniging bestrijden.	Lokaal effect op dagen met een hoge fijn stof concentratie	€ 25.000
	RO instrument en luchtkwaliteit / duurzame ontwikkeling	Voorkomen van nieuwe knelpunten: geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de buurt van verontreinigende bronnen en geen nieuwe verontreinigende bronnen in de buurt van gevoelige bestemmingen.	Tijdelijk versterken capaciteit bij PZH die specifiek Luchtkwaliteit gaat borgen in werkprocessen en diverse plannen en projecten en tevens zaken oppakt richting RUD's en gemeenten. Realiseren van opleidingstraject voor deelnemers. Resultaat van dit project is dat de RO medewerkers luchtkwaliteit en duurzaamheid al in een vroeg stadium van de planvorming betrekken.	Lokaal aanzienlijk effect mogelijk door blootstelling van bewoners terug te dringen of te voorkomen	€ 120.000

Bijlage C					
Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit: overzicht van nieuwe projecten					
domein / insteek	Project / Maatregel / Actie	Doel	resultaat	effect op luchtkwaliteit	kostenraming
	Aanpak 'Vergunningverlening en handhaving'	Verminderen van uitstoot verontreinigende stoffen door de industrie waar provincie bevoegd gezag is.	Het resultaat zal een verkenning zijn met een aanbeveling aan de provincie om de vergunningen van bepaalde bedrijven te herzien of aan te scherpen, daar waar dit kosteneffectief kan. De RUD verplicht zich van tevoren om met de bedrijven in gesprek te gaan. Aangescherpte vergunningen met minder uitstoot van NOx en fijn stof. Voor deze verkenningen zullen aanvullende opdrachten aan de RUD's worden verleend.	Lokaal aanzienlijk effect op de NO2 concentratie en ook op de uitstoot van betreffende inrichting	€ 250.000
Verbetering doorstroming (vaar)wegen	Project 'Optimaliseren vaarwegen'	Verminderen van uitstoot verontreinigende stoffen door optimaliseren van gebruik en beheer van provinciale vaarwegen	Het verbeteren van mogelijkheden en faciliteiten in en rond vaarwegen om de toename van binnenvaart transport te accommoderen.	Lokaal effect op de concentratie langs vaarwegen mogelijk	€ 220.000
	inzet vanuit Gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsmanagement Drechtsteden	Mobiliteit heeft tijdens spijtstijden en in drukke regio's negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Instrumenten die vraag beïnvloeden, zoals mobiliteitsmanagement zijn erg belangrijk geworden om mobiliteitsvraagstukken aan te pakken.	<ul style="list-style-type: none"> • 5% filereductie in spijtstijden • duurzaam personenvervoer op clusters van werkgevers (fiets, OV, elektrisch etc.) • voorbeeld spin-off voor andere aanpakken • inzicht in effectiviteit maatregelen; mogelijk uitrol elders • inzicht in afspraken met bedrijfsleven • verbetert vestigingsklimaat bedrijven • terugdringen aantal woon-werkverkeer kilometers • bijdrage aan verbetering luchtkwaliteit 	Maatregel is geschikt om lokaal de concentratie op (bijna) knelpunten te verminderen	€ 160.000
	inzet vanuit Gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsmanagement Leiden	Mobiliteit heeft tijdens spijtstijden en in drukke regio's negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Instrumenten die vraag beïnvloeden, zoals mobiliteitsmanagement zijn erg belangrijk geworden om mobiliteitsvraagstukken aan te pakken.	<ul style="list-style-type: none"> • 5% filereductie in spijtstijden • duurzaam personenvervoer op clusters van werkgevers (fiets, OV, elektrisch etc.) • voorbeeld spin-off voor andere aanpakken • inzicht in effectiviteit maatregelen; mogelijk uitrol elders • inzicht in afspraken met bedrijfsleven • verbetert vestigingsklimaat bedrijven • terugdringen aantal woon-werkverkeer kilometers • bijdrage aan verbetering luchtkwaliteit 	Maatregel is geschikt om lokaal de concentratie op (bijna) knelpunten te verminderen	€ 225.000
	inzet vanuit Gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsmanagement Gouda	Mobiliteit heeft tijdens spijtstijden en in drukke regio's negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Instrumenten die vraag beïnvloeden, zoals mobiliteitsmanagement zijn erg belangrijk geworden om mobiliteitsvraagstukken aan te pakken.	<ul style="list-style-type: none"> • 5% filereductie in spijtstijden • duurzaam personenvervoer op clusters van werkgevers (fiets, OV, elektrisch etc.) • voorbeeld spin-off voor andere aanpakken • inzicht in effectiviteit maatregelen; mogelijk uitrol elders • inzicht in afspraken met bedrijfsleven • verbetert vestigingsklimaat bedrijven • terugdringen aantal woon-werkverkeer kilometers • bijdrage aan verbetering luchtkwaliteit 	Maatregel is geschikt om lokaal de concentratie op (bijna) knelpunten te verminderen	€ 125.000

Bijlage C					
Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit: overzicht van nieuwe projecten					
domein / insteek	Project / Maatregel / Actie	Doel	resultaat	effect op luchtkwaliteit	kostenraming
	inzet vanuit Gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsmanagement Alphen a/d Rijn	Mobiliteit heeft tijdens spitsstijden en in drukke regio's negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Instrumenten die vraag beïnvloeden, zoals mobiliteitsmanagement zijn erg belangrijk geworden om mobiliteitsvraagstukken aan te pakken.	<ul style="list-style-type: none"> • 5% filereductie in spitsstijden • duurzaam personenvervoer op clusters van werkgevers (fiets, OV, elektrisch etc.) • voorbeeld spin-off voor andere aanpakken • inzicht in effectiviteit maatregelen; mogelijk uitrol elders • inzicht in afspraken met bedrijfsleven • verbetert vestigingsklimaat bedrijven • terugdringen aantal woon-werkverkeer kilometers • bijdrage aan verbetering luchtkwaliteit 	Maatregel is geschikt om lokaal de concentratie op (bijna) knelpunten te verminderen	€ 112.500
Diverse lopende projecten uit Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2008	Uitvoeren van het restant maatregelen uit het in 2008 vastgestelde actieprogramma	Diverse maatregelen uit het oorspronkelijke actieprogramma luchtkwaliteit zijn nog gedeeltelijk in uitvoering. Deze maatregelen zullen worden afgerond volgens plan. Verder wordt een deel van de maatregelen uit de niet-NSL-lijst van het oorspronkelijke actieprogramma alsnog uitgevoerd.	Het gaat om drie projecten: <ul style="list-style-type: none"> • Schoon eigen wagenpark provincie Zuid-Holland • Tovergroen N218 en N470 • km reductieplan eigen organisatie 	De diverse maatregelen zijn bij de besluitvorming in 2008 van een kosten-baten analyse voorzien.	€ 500.000
Reservering voor mogelijke knelpunten	project 'Aanpak resterende knelpunten provinciale wegen'	Er wordt een reserve aangehouden om mogelijke nieuwe knelpunten aan te pakken met locatiespecifieke maatregelen.	Overschrijding wordt opgelost	Moet een zodanig effect hebben dat knelpunt wordt opgelost	€ 1.000.000
Totaal raming kosten					€ 11.879.500

Bijlage D: Provinciaal Actieprogramma maatregelen in uitvoering, onderdeel van het NSL

Bijlage D, p. 1		Overzicht maatregelen bestaande Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit in NSL					
Maatregel no.	Naam project; doel project	Stand van zaken per okt 2011	Uitvoering gepland in	Raming provinciaal aandeel	Besteed uit provinciale middelen	restant budget lopende projecten gedurende NSL periode 2012-2015	Opmerkingen
A aanpak hotspots							
1	Inventarisatie hotspots langs provinciale wegen; onderzoek naar potentiële nieuwe knelpunten, vanwege nieuwe ontwikkelingen.	De inventarisatie van hotspots langs provinciale wegen is uitgevoerd door twee sporen te volgen. 1. Studie door TNO uitgevoerd met het TNO verkeersmodel. Uitgevoerd in 2006 en 2007. 2. Resultaten uit de saneringstool.	2006 - 2007	€ 15.000	€ 15.000	€ 0	Aan de hand van de resultaten uit de saneringstool wordt de ontwikkeling van de potentiële hotspots voortdurend in de gaten gehouden.
2a	Herijking maatregelen / Meetprogramma hotspots	DCMR en TNO hebben een meetprogramma uitgevoerd en gelegd naast de resultaten van verkeerstellingen. Metingen zijn uitgevoerd in 2009 en op basis van het HEAVEN model zijn berekeningen uitgevoerd voor 2009, 2010 en 2015. Op de locaties is geen normoverschrijding geconstateerd. Eindrapportage is gereed.	2008 / 2009	€ 130.000	€ 130.235	-€ 235	Kosten zijn inclusief die van de verkeerstellingen.
2b	Herijking effect maatregelen (onderzoek naar de (kosten)-effectiviteit van mogelijke maatregelen)	Op basis van het onderzoek van DCMR en TNO is geconcludeerd dat vooralsnog geen maatregelen nodig zijn. Herijking kan dus achterwege blijven. Dmv de monitoring met Monitoringstool worden de ontwikkelingen op de locaties gevolgd. Maatregel kan beschouwd worden als zijnde uitgevoerd.	2008 / 2009	€ 50.000	€ 0	€ 50.000	Maatregel is feitelijk overbodig geworden, doordat zich geen knelpunten bleken voor te doen. Afhankelijk van ontwikkelingen kunnen maatregelen alsnog nodig blijken. Project is niet opgenomen in het NSL.
B Schoon wagenpark							
3	Provinciale dienstauto's ombouwen op aardgas	Geheel uitgevoerd in 2006 (2007)	2006	€ 100.000	€ 100.000	€ 0	Inmiddels is vervanging huidige wagenpark aan de orde.
4	Wagenparkscan provinciale organisatie	Geheel uitgevoerd in 2007	2007	€ 9.000	€ 9.000	€ 0	
5	Wagenparkscan "kleine" gemeenten / regio's	Uitgevoerd in 2007. Aantal gemeenten als spijtoptant in 2008 alsnog aan een scan onderworpen.	2007	€ 29.000	€ 35.600	-€ 6.600	De aanvullende onderzoeken zijn afgerond in 2008
6	Realisatie aardgasvulpunten; versnellen van introductie van aardgas als motorbrandstof onder meer door subsidieverstrekking aan pomphouders en het bijeen brengen van vraag en aanbod.	Overlegstructuur met de regio's en gemeenten opgezet; EFRO subsidie (2,5mln) aangevraagd en verkregen. Subsidieregeling is met ingang van 1 dec 2008 van kracht. Communicatieplan gereed. Het is gestart in 2007 en loopt tot en met 2012. 12 aanvragen ingediend, waarvan inmiddels 7 positief zijn beschikt. 3 vulpunten zijn inmiddels gerealiseerd. Subsidieregeling is verlengd t/m eind 2012.	2008 - 2012	€ 520.000	€ 744.071	-€ 224.071	De geraamde kosten zijn de kosten voor de provincie. De optelsom van de private financiering (3,3mln), EFRO subsidie (2,5 mln), bijdragen vanuit de regio's (0,5 mln) en de inzet van provinciale middelen komt uit op € 6.825.000. De uitgaven zijn exclusief het private deel. De EFRO subsidie is nog niet verrekend.
D Emissies Openbaar Vervoer							
7	business-scan OV--> aardgas	Is i.s.m. Verkeer en Vervoer, uitgevoerd	2007	€ 26.000	€ 26.000	€ 0	
8	Aanscherpen emissie-eisen OV concessieverlening en voertuigtechniek; bij de aanbesteding van het openbaar vervoer worden emissie-eisen vastgelegd voor versnelde introductie van schone bussen.	Er zijn 27 hybride bussen in de stadsdienst van Dordrecht ingezet. Idem 24 in de concessie Noord. De afspraak is nu dat begin 2015 alle 500 provinciale bussen schoon zijn. Maatregel is nog niet afgerond.	2007-2015	€ 12.000.000	€ 7.400.000	€ 4.600.000	Oorspronkelijk was 20 mln geraamd. Dit is later met 8 mln afgelaagd tbv de Rijn-Gouwelijn. Voor 2012 is reeds 1,6 mln verplicht. Nu nog € 3 miljoen beschikbaar (niet verplicht). Wordt ingezet voor prov. Actieprogramma Luchtkwaliteit en toekomstige activiteiten Duurzame Mobiliteit.

Bijlage D, p. 2

Overzicht maatregelen bestaande Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit in NSL

G Doorstromingsmaatregelen							
9	Implementatie Tovergroen N213 Naaldwijk; emissieverlaging door minder stop- en optrekbewegingen van vrachtverkeer.	De uitvoering van deze maatregel ligt bij DBI. Deze maatregel is nog niet afgerond. Er is nog een aantal verkeersregelininstallaties waar tovergroen wordt toegepast.	2007				Bij DBI is totaal €150.000 gereserveerd voor verkeersregulerende en doorstroom bevorderende maatregelen, waarvan inmiddels 60k is besteed en 40k is verplicht. Een deel van deze maatregelen is niet opgevoerd in NSL kader.
10	Implementatie Tovergroen N209 Bleiswijk; emissieverlaging door minder stop- en optrekbewegingen van vrachtverkeer.	De uitvoering van deze maatregel ligt bij DBI. Deze maatregel is nog niet afgerond. Er zijn nog een aantal verkeersregelininstallaties waar tovergroen wordt toegepast.	2008?	€ 40.000	€ 40.000	€ 0	
11	Haalbaarheidstudie naar locaties met emissiewinst door verkeersregulering	Uitgevoerd	2007-2008				
I Schepen en vaarwegen							
12	Walstroom; Het realiseren van maximaal honderd walstroomvoorzieningen langs provinciale vaarwegen, in ieder geval in Alphen aan den Rijn en Gouda en tot vijftien andere locaties in Zuid-Holland.	Op 18 ligplaatslocaties voor binnenvaartschepen langs provinciale vaarwegen zijn 36 walstroomkasten met in totaal 106 aansluitingen op het elektriciteitsnet gerealiseerd en in gebruik genomen. In 2010 zijn de meeste kasten geplaatst, de rest in het voorjaar 2011. De dienstverleningsovereenkomst is gestart medio 2010 en loopt gedurende het project door tot 2013.	2008-2013	€ 449.460	€ 444.415	€ 5.045	Geraamd totaal € 1.498.201, waarvan € 449.460 gefinancierd via PZH-NSL gelden. (rest is EFRO subsidie) Uitgaven: € 90.000 t.l.v. PZH-NSL. Planning: NSL bijdragen: 2010: € 90.000 investeringsbudget 2011: € 100.000 Exploitatiebudget: 2012= € 209.640 en 2013= € 49.820
13	Advies scheepvaart en emissies; studie naar de mogelijkheden om scheepvaartemissies van fijn stof en stikstofoxiden (NOx) te verminderen.	De studie is afgerond.	2008-2009	€ 35.000	€ 34.408	€ 592	onderzoek uitgevoerd door DCMR.
J Energie / Duurzaamheid							
14	Energiescan Valkenburg; onderzocht wordt hoe emissies uit energieverbruik op de locatie Valkenburg zo laag mogelijk kunnen worden gehouden (voorbeeldfunctie).	Geheel uitgevoerd in 2007, resultaten overgedragen aan gemeente en aan LMG voor uitdragen en doorwerking in verdere planvorming Valkenburg.	2007	€ 11.000	€ 11.000	€ 0	afgerond; voorbeeld functie wordt via communicatie uitgedragen.
N Nieuwe rijden							
15	Cursus Nieuwe Rijden prov. chauffeurs	Geheel uitgevoerd in 2007	2006 - 2007	€ 47.000	€ 47.000	€ 0	Poging gedaan om naast de professionele chauffeurs ook de incidentele gebruikers van dienstauto's een opleiding te laten volgen. Is gecancelled wegens te weinig animo.
O Vermindering autogebruik							
16	Afkopen online Reiswijzer voor bedrijven Zuid-Holland' de reiswijzer beoogt de vervoerskeuze voor reizen per OV te stimuleren.	Is in 2007/ 2008 uitgevoerd. Niet zichtbaar in hoeverre de betreffende bedrijven de reiswijzer hebben gecontinueerd.	2006-2008	€ 53.000	€ 53.000	€ 0	Geen vervolg. In een aantal (andere) kaders worden inmiddels acties uitgevoerd om bereikbaarheid te verbeteren
17	Technische ondersteuning NSL (DCMR); DCMR Milieudienst Rijnmond verricht werkzaamheden met de Monitoringstool voor geheel Zuid-Holland.	loopt jaarlijks door	2006 - 2012	€ 47.040	€ 14.018	€ 33.022	Lopend proces
18	Monitoring NSL; in beeld brengen van autonome en niet voorziene ontwikkelingen die mogelijk kunnen leiden tot (nieuwe) overschrijdingen.	De pilot monitoring is uitgevoerd. Het project gegevensautoriteit loopt bij de DCMR. Hier worden data verzameld van een hoge kwaliteit.	2006 - 2012	€ 500.000	€ 148.635	€ 351.365	Monitoring is een ongoing process. Loopt gedeeltelijk via Monitoringtool door. Gegevensautoriteit bij DCMR verzamelt informatie.
totaal ten behoeve van inbreng NSL				€ 14.061.500	€ 9.252.381	€ 4.809.119	

Kleuren

	verloopt volgens planning of is gereed
	verloopt weliswaar volgens planning, maar nog niet afgerond

waarvan 1,6 miljoen verplicht

3 miljoen gaan over in aanvullend programma en in toekomstige activiteiten Duurzame Mobiliteit

Bijlage E

Kaarten

Kaart 1: Fijn stof concentratie langs wegen in Zuid-Holland, 2010

Kaart 2: Stikstofdioxide concentratie langs wegen in Zuid-Holland, 2010

Kaart 3: Fijn stof concentratie langs wegen in Zuid-Holland, 2011

Kaart 4: Stikstofdioxide concentratie langs wegen in Zuid-Holland, 2015