

Vierde voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland

Rapportage luchtkwaliteit over 2012 met een prognose voor 2015, aan de hand van de NSL/RSL Monitoringsresultaten en de voortgang van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit



5 maart 2014

Managementsamenvatting

Inleiding

Deze vierde voortgangsrapportage informeert u over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De rapportage is (mede) gebaseerd op landelijke monitoringgegevens van het RIVM. Het bevat gegevens over 2012 en prognoses voor 2015 voor het grondgebied van Zuid-Holland. Het NSL beoogt de luchtkwaliteit in heel Nederland tijdig onder de Europese grenswaarden te krijgen. 2012 was het eerste jaar waar aan de grenswaarden van fijn stof moest worden voldaan, terwijl de stikstofdioxidenorm in 2015 gehaald dient te zijn. Het NSL is voor Zuid-Holland uitgewerkt in een regionaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (RSL). Het RSL bevat naast maatregelen van gemeenten en regio's ook een provinciaal maatregelenpakket: het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit. Verder beschrijft deze rapportage de stand van zaken van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015.

Verlenging NSL

Omdat het nog niet zeker is of er in 2015 overal aan de grenswaarde voor stikstofdioxide wordt voldaan is de programma-aanpak van het NSL met enkele jaren verlengd tot 1 januari 2017. Gedeputeerde Staten hebben in 2012 tijdens de behandeling van de derde voortgangsrapportage besloten deel te nemen aan het verlengde NSL.

Algemeen beeld luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Zuid-Holland verbetert langzaam maar gestaag. In 2012 is in Zuid-Holland het aantal locaties boven de grenswaarden gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar. De verwachting is dat met de huidige inzet op de meeste locaties tijdig aan de Europese grenswaarden wordt voldaan. Een beperkt aantal knelpuntlocaties in de grote steden vraagt echter nog om inzet. De specifieke knelpunten worden door de verantwoordelijke partners aangepakt. Rotterdam heeft hiervoor eind 2013 een aanvullend maatregelenpakket vastgesteld. Ook Den Haag heeft in 2012 de luchtkwaliteitsmaatregelen geactualiseerd en de provincie Zuid-Holland heeft haar Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit geïntensiveerd in 2012.

Fijn stof

2012 was het eerste volledige jaar dat aan de Europese norm voor fijn stof moest worden voldaan. De berekeningen of metingen langs de wegen in Zuid-Holland laten geen overschrijdingen van de Europese fijn stof grenswaarde zien. Ook in de toekomst worden langs deze wegen geen overschrijdingen verwacht (bij huidig beleid en gebaseerd op berekeningen).

Stikstofdioxide

- Luchtkwaliteit verbetert: in 2012 is vergeleken met voorgaande jaren het aantal overschrijdingen van de Europese grenswaarde langs provinciale en gemeentelijke wegen afgenomen.
- Langs provinciale wegen in Zuid-Holland wordt er voor 2015 *geen* overschrijding van de grenswaarde verwacht.
- Voor 2015 worden langs gemeentelijke wegen in Rotterdam en Den Haag en op een beperkt aantal locaties in de buurt van snelwegen nog enkele overschrijdingen van de grenswaarde verwacht (bij huidig beleid en gebaseerd op berekeningen).

Blootstelling en voortgang maatregelen en projecten

Het aantal blootgestelden aan concentraties van stikstofdioxide boven de grenswaarde is in 2012 gedaald ten opzichte van de voorgaande jaren. De blootgestelden wonen vooral in de binnensteden van Rotterdam en Den Haag.

Het aantal gerealiseerde NSL maatregelen en het aantal projecten in procedure voldoet ruim aan de begrotingsindicatoren.

Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

In maart 2012 hebben Gedeputeerde Staten besloten het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit te intensiveren met 20 projecten, om als provincie een bijdrage te leveren aan het halen van de luchtkwaliteitsdoelen. Het merendeel van de projecten is inmiddels gestart. Deze projecten zijn met name gericht op de binnenvaart en het (vracht)verkeer. Van het eerdere Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2006-2010 zijn de meeste projecten afgerond.

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	7
1.1 Relatie NSL, RSL & het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit	7
1.2 Doel- en vraagstelling voortgangsrapportage.....	7
1.3 Verlenging NSL en RSL	8
1.4 Nieuwe Europese thematische strategie luchtkwaliteit.....	8
1.5 Leeswijzer.....	8
2 Monitoringsresultaten NSL	9
2.1 Luchtkwaliteitsberekeningen	9
2.1.1 Fijn stof.....	9
2.1.2 Stikstofdioxide	9
2.2 Resultaten Luchtkwaliteitsmetingen	10
2.2.1 Fijn stof.....	10
2.2.2 Stikstofdioxide	11
2.3 Deelconclusie	12
3 Indicatoren provinciale begroting	13
3.1 Blootstelling aan stikstofdioxide en fijn stof	13
3.2 Voortgang NSL-maatregelen.....	14
3.3 Voortgang NSL-projecten	15
3.4 Deelconclusie	16
4 Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit	17
4.1 Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015.....	17
5 Conclusie	21
Bronvermelding	23
Bijlagen	25
Bijlage A: Toelichting Meten en Rekenen.....	27
Bijlage B: Gezondheidseffecten luchtkwaliteit	31
Bijlage C: Kaarten luchtkwaliteitsberekeningen over 2012.....	33
Bijlage D: Overzichtstabel maatregelen Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015.....	37
Bijlage E: Overzichtstabel maatregelen Provinciaal Actieprogramma Lucht 2006 (NSL)	45
Bijlage F: Samenvatting Thematische Strategie Luchtkwaliteit	49

1 Inleiding

Bij vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna te noemen NSL) is aan Provinciale Staten (hierna te noemen PS) toegezegd dat zij jaarlijks een rapportage ontvangen over de voortgang van het NSL. Deze rapportage beschrijft de voortgang en de eerste resultaten van het geïntensiveerde Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015¹. Hiermee staat de volgende vraag centraal in deze rapportage: *Wat is de stand van zaken van het NSL en het Provinciaal Actieprogramma in de Provincie Zuid-Holland?*

1.1 Relatie NSL, RSL & het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteitsnormen zijn vastgelegd in de Europese richtlijn (2008/50/EG). In april 2009 heeft de Europese Commissie uitstel (derogatie) verleend aan Nederland, omdat niet tijdig voldaan werd aan de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxiden. Dit uitstel is verleend op basis van een luchtkwaliteitsplan, het NSL, waarin wordt onderbouwd dat in 2012 aan de normen voor fijn stof wordt voldaan en in 2015 aan de stikstofdioxide normen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2009 het NSL vastgesteld.

In het NSL werken Rijk, provincies, regio's en gemeenten samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het nationale programma is onderverdeeld in verschillende regio's die met hun *regionale samenwerkingsprogramma's luchtkwaliteit* (hierna te noemen RSL) hun bijdrage hieraan leveren. De provincie Zuid-Holland heeft samen met partners in het RSL een maatregelenpakket vastgesteld. Dit RSL is opgenomen in het NSL. Dit RSL bevat naast maatregelen van de gemeenten en regio's ook een provinciaal maatregelenpakket, het zogenoemde *Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit*².

1.2 Doel- en vraagstelling voortgangsrapportage

Met deze rapportage informeren wij u over de stand van zaken van het NSL en het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit. De vraag die daarom centraal staat in deze rapportage is:

Wat is de stand van zaken van het NSL en het Provinciaal Actieprogramma in de Provincie Zuid-Holland?

Om deze vraag te kunnen beantwoorden wordt een aantal aspecten dat van belang is voor luchtkwaliteit weergegeven aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Voldoet de berekende luchtkwaliteit op het gebied van fijn stof en stikstofdioxide over 2012 en 2015 aan de Europese grenswaarden?
2. Wat zijn de resultaten van de luchtkwaliteitsmetingen voor fijn stof en stikstofdioxide over 2012 en welke trend is zichtbaar?
3. Worden de indicatoren (aantal blootgestelden, het aantal gerealiseerde luchtkwaliteitsmaatregelen en het aantal ruimtelijke projecten in procedure) van de provinciale begroting gehaald?
4. Wat is de voortgang van de projecten in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit?

¹ vastgesteld door Gedeputeerden Staten in maart 2012.

² Het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit kent naast de maatregelen in het NSL ook een aantal niet-NSL maatregelen welke met provinciaal budget worden gefinancierd en niet met NSL budget.

1.3 Verlenging NSL en RSL

Het huidige NSL loopt af op 1 augustus 2014. Op 17 december 2013 is het kabinetsbesluit tot verlenging van het NSL³ aangeboden aan de Tweede Kamer. Het voorstel tot verlenging ligt nu voor bij de Eerste Kamer en zal na verwachting voor de zomer worden gepubliceerd. Gedeputeerde Staten hebben in 2012 tijdens de behandeling van de derde voortgangsrapportage besloten deel te nemen aan het verlengde NSL.

Het is belangrijk dat het NSL wordt verlengd, omdat in 2016 pas duidelijk is of de gestelde grenswaarde voor stikstofdioxide van 2015 behaald is. "Daarnaast laat Nederland met een verlenging van het NSL aan de Europese Commissie zien dat Nederland zich blijft inzetten voor een betere luchtkwaliteit. Ander bijkomend voordeel is dat de nu geldende programmatoetsing voor de onderbouwing van projecten door verlenging ook tot januari 2017 van kracht is" (Infomil A, n.d.). Tevens werken verschillende overheden samen aan verbetering van de luchtkwaliteit van het NSL. Verlenging zorgt ervoor dat deze samenwerking in stand blijft.

1.4 Nieuwe Europese thematische strategie luchtkwaliteit

18 december 2013 heeft de Europese Commissie een voorstel gepubliceerd voor een geactualiseerd Europees luchtkwaliteitsbeleid, de nieuwe thematische strategie luchtkwaliteit. In de komende drie maanden bereidt het IPO een ambtelijk standpunt voor. In het tweede kwartaal wordt dit standpunt vastgesteld in de IPO adviescommissie Regionale Bereikbaarheid en Regionaal Openbaar Vervoer. Voor een verdere beschrijving zie Bijlage F.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen en luchtkwaliteitsmetingen voor Zuid-Holland weer, de zogenoemde monitoringsresultaten. Hiermee wordt antwoord gegeven op de vraag of de luchtkwaliteit over 2012 en 2015 aan de Europese grenswaarden van fijn stof en voldoet. *Hoofdstuk 3* laat zien of de provinciale begrotingsindicatoren worden behaald. *Hoofdstuk 4* beschrijft de voortgang van de projecten in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit.

³ <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/12/17/kabinetsbesluit-verlengen-nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit-en-nota-van-antwoord-op-inspraakreacties.html>

2 Monitoringsresultaten NSL

Om te bepalen of de grenswaarden worden gehaald, wordt de luchtkwaliteit zowel berekend als gemeten. Bijlage A legt de relatie tussen meten en berekenen uit en geeft een vergelijking tussen luchtkwaliteitsberekeningen en -metingen. Paragraaf 2.1 laat de *luchtkwaliteitsberekeningen over 2012 en 2015 zien*. Paragraaf 2.2 laat de *luchtkwaliteitsmetingen over 2012* en de luchtkwaliteitstrend in vergelijking met afgelopen jaren zien.

“Het doel van het NSL is te voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof vanaf juni 2011 en stikstofdioxide in 2015” (Infomil B, n.d.). Zuid-Holland voldoet, daar waar getoetst wordt, aan de Europese grenswaarden voor fijn stof. Daarentegen wordt de Europese stikstofdioxidenorm⁴ nog op een beperkt aantal locaties overschreden. Dit komt door een groot aantal bronnen dat in Zuid-Holland bij elkaar komt. Zo is in de steden het wegverkeer een belangrijke bron en langs vaarroutes de scheepvaart. De stikstofdioxide uitstoot van de industrie komt meestal in de hogere luchtlagen terecht. Door uitstoot op grote hoogte vindt verspreiding over een groot gebied plaats en is de beïnvloeding op leefniveau klein. Deze drie bronnen in de regio Rijnmond zorgen ervoor dat hier de berekende concentraties hoog zijn.

2.1 Luchtkwaliteitsberekeningen

Jaarlijks worden de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren berekend met een monitoringtool. Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor het invoeren van zijn eigen verkeersgegevens. De Zuid-Hollandse resultaten van de berekeningen over 2012 en 2015 uit de landelijke Monitoringrapportage⁵ zijn in deze paragraaf verwerkt. De kaartbeelden met resultaten van de monitoringtool zijn te vinden op kaart 1 tot 4 in bijlage C.

2.1.1 Fijn stof

Rekenresultaten van fijn stof:

- De berekeningen langs de wegen in Zuid-Holland lieten geen overschrijdingen van de Europese fijn stof grenswaarde zien (zie kaart 1).
- De verwachting is dat in 2013 de wettelijke grenswaarde voor fijn stof nergens in Zuid-Holland overschreden wordt.

2012 was het eerste volledige jaar waarin aan de Europese norm voor fijn stof moest worden voldaan. Doordat in 2012 de weersomstandigheden relatief nat waren, werd dat jaar relatief veel fijn stof uit de lucht gewassen. Daardoor is de concentratie die voor 2015 wordt berekend (dus zonder gunstig weer scenario) iets hoger dan de concentratie van 2012. Maar ook voor 2015 wordt er geen overschrijding van de grenswaarde berekend. Dit geldt echter niet voor heel Nederland. Vooral in de provincies met intensieve veehouderij wordt de grenswaarde nog op een aantal plaatsen overschreden door de uitstoot uit stallen.

2.1.2 Stikstofdioxide

Rekenresultaten van stikstofdioxide:

- Voor stikstofdioxide bestaan er in 2012 ten opzichte van het voorgaande jaar minder overschrijdingen van de Europese grenswaarde, zowel langs provinciale wegen als gemeentelijke wegen (zie kaart 2).
- In 2015 is er géén overschrijding langs een provinciale weg berekend.
- In 2015 blijft een aantal overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde bestaan op het grondgebied van Zuid-Holland (overschrijdingen zijn vooral berekend in Rotterdam, maar ook in Den Haag).

⁴ Conform richtlijn (2008/50/EG).

⁵ Monitoringsrapportage NSL 2013: stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (december 2013). RIVM rapport 680712005/2013.

Vanaf 2015 moet de Europese grenswaarde voor stikstofdioxide behaald zijn. Uit de berekeningen blijkt dat deze grenswaarde in 2012 nog wordt overschreden op 14,7 km provinciale weg. Daarnaast komt in 2012, op het grondgebied van Zuid-Holland nog een aantal overschrijdingen voor op ca. 140 km weg op gemeentelijke wegen en rijkswegen, zie kaart 2. In 2011 was dit 17 km op provinciale wegen en 270 km weg totaal in Zuid-Holland. Er is dus een afname gerealiseerd. De meeste overschrijdingen komen voor in de binnensteden van Rotterdam en Den Haag.

Vorig jaar is er een knelpunt geconstateerd op een provinciale weg bij de Gouwe Knoop, dat op basis van berekeningen in 2015 nog een knelpunt zou vormen. Op basis van een correctie van verkeerscijfers op de rijksweg is hier geen sprake meer van een knelpunt.

In 2015 is het verwachte aantal overschrijdingen van de grenswaarde flink gedaald, waarbij deze er **niet** meer zijn op provinciale wegen. De verwachting is dat met het huidige beleid in 2015 op het grondgebied van Zuid-Holland op 2,3 km weg de grenswaarde nog wel wordt overschreden. Dit geldt (voornamelijk) in de binnensteden van Den Haag en Rotterdam en enkele locaties in de buurt van snelwegen. Rotterdam en Den Haag hebben geactualiseerde maatregelenpakketten vastgesteld om deze knelpunten aan te pakken.

2.2 Resultaten Luchtkwaliteitsmetingen

De DCMR meet de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied en het RIVM meet dit in het hele land. De verzamelde meetgegevens worden gebruikt voor de jaarlijkse monitoringsrapportage luchtkwaliteit. Hieronder zijn de resultaten voor fijn stof en stikstofdioxide beschreven.

2.2.1 Fijn stof

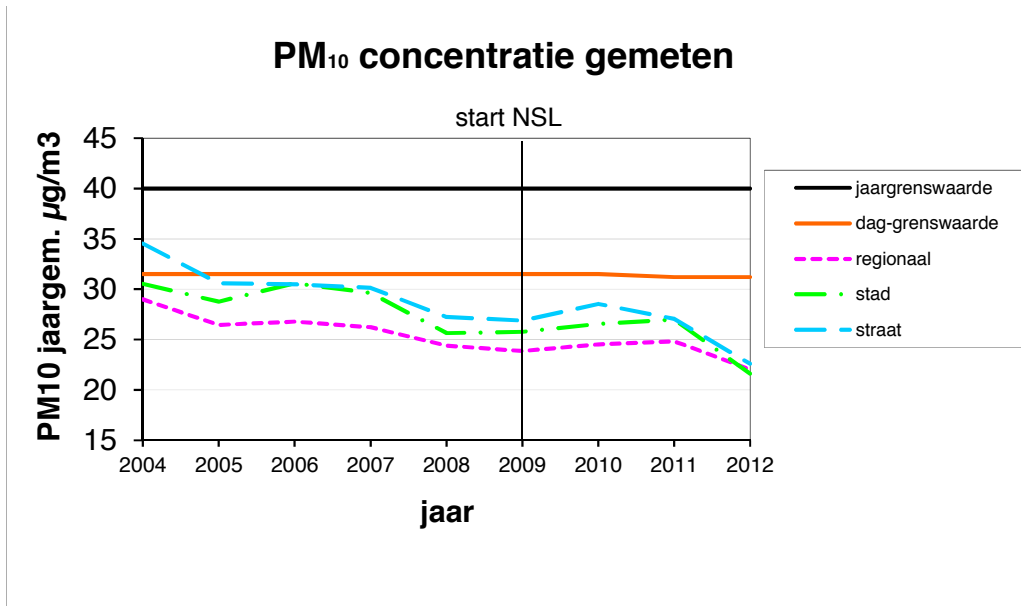
In 2012 is op één meetpunt van de DCMR een overschrijding van de daggrenswaarde⁶ voor fijn stof gemeten. Dit was in de Botlek op een punt midden in een industriegebied, dicht bij het water met industriële en havenactiviteiten. Omdat hier geen mensen wonen, hoeft er niet aan de grenswaarde getoetst te worden. Dit punt wordt daarom in de monitoring van het NSL buiten beschouwing gelaten.

Figuur 1 geeft de trend weer van de gemeten concentratie van fijn stof op verschillende niveaus (regionaal, stad en straat)⁷. Uit dit figuur blijkt dat de gemiddelde fijn stof concentratie over een aantal stations is verbeterd ten opzichte van het jaar daarvoor. Ook de concentratie op straatniveau is afgenomen. Er zijn zelfs weinig verschillen tussen de regionale stations en de stedelijke meetpunten. Dit wijst op een afname van de lokale bijdrage. 2012 was echter een uitzonderlijk nat jaar, wat mede deze sterke afname verklaart. De metingen in de komende jaren moeten uitwijzen of de afname doorzet. Over alle meetpunten is de concentratie gemiddeld met 5 ug/m³ afgenomen ten opzichte van 2011 en dat is een forse daling.

⁶ Op meer dan 35 dagen per jaar is de concentratie fijn stof hoger dan 50 ug/m³.

⁷ Straatstations liggen in drukke stedelijke straten, stadstations in rustige stedelijke wijken en regionale stations in gebieden ver van lokale bronnen.

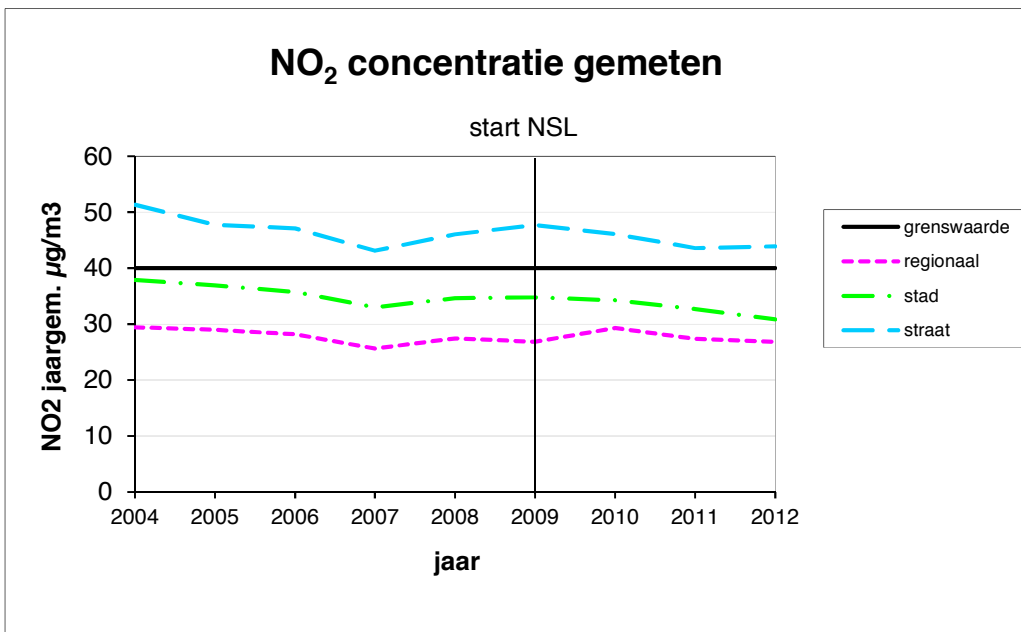
Figuur 1: gemeten fijn stof concentratie in de tijd



2.2.2 Stikstofdioxide

De concentratie van stikstofoxiden⁸ neemt in Zuid-Holland langzaam af. De concentratie van stikstofdioxide is in 2012 gemiddeld ca. 0,9 µg/m³ lager geworden dan het jaar ervoor. Figuur 2 laat zien dat vooral op straatstations⁹ met veel verkeer de concentraties nog hoog zijn. De concentraties liggen soms nog boven de Europese grenswaarde die in 2015 gehaald moet zijn. Zorgelijk is dat de concentratie op straatstations nauwelijks afneemt. De concentratie op stadstations in rustige gebieden van de stad neemt wel iets af. Voor stikstofdioxide heeft het natte weer van 2012 minder effect dan voor fijn stof, omdat NO₂ nauwelijks in water oplost. Daarom is de afname van de concentratie ook kleiner dan bij fijn stof.

Figuur 2: gemeten stikstofdioxide concentratie in de tijd



⁸ Onder invloed van ozon kan stikstofmonoxide in stikstofdioxide worden omgezet en omgekeerd kan dit gebeuren onder invloed van zonlicht. Er ontstaat een evenwicht tussen deze twee stoffen. Alleen voor stikstofdioxide geldt een grenswaarde in de lucht. Deze kan alleen worden bereikt door het totaal aan stikstofoxiden terug te dringen.

⁹ Meetpunt in een straat met veel verkeer.

2.3 Deelconclusie

Berekeningen

De luchtkwaliteit verbetert elk jaar. Voor fijn stof zijn er geen overschrijdingen berekend voor 2012 en 2015. 2012 was het eerste jaar waar aan de Europese grenswaarde voor fijn stof moest worden voldaan. In Zuid-Holland is deze grenswaarde mede dankzij het NSL op tijd gehaald. Dit geldt echter niet voor heel Nederland. Vooral in de provincies met intensieve veehouderij wordt de grenswaarde nog op een aantal plaatsen overschreden door de uitstoot uit stallen.

Op een beperkt aantal locaties is voor stikstofdioxide (met name in binnensteden) nog een overschrijding berekend voor 2012 en 2015. Deze specifieke knelpunten worden door de verantwoordelijke partners in het NSL aangepakt. Rotterdam heeft eind 2013 een aanvullend maatregelenpakket vastgesteld. Ook Den Haag heeft in 2012 de luchtkwaliteitsmaatregelen geactualiseerd en de provincie Zuid-Holland heeft het Provinciaal Actieprogramma in 2012 geïntensiveerd.

Tabel 1: overzicht resultaten luchtkwaliteitsberekeningen Monitoringstool Zuid-Holland.

	Fijn stof	Stikstofdioxide
2012	geen knelpunten	nog een aantal knelpunten
2015	geen knelpunten	laatste knelpunten vragen extra inzet

Metingen

Uit de metingen blijkt dat vooral de concentratie van fijn stof in 2012 sterk is afgenomen. De concentratie ligt ver onder de grenswaarden. De concentratie stikstofdioxide neemt langzaam af, met vooral in de drukke straten nog concentraties boven de toekomstige grenswaarde.

Tabel 2: overzicht resultaten luchtkwaliteitsmetingen Zuid-Holland 2012

	fijn stof	Stikstofdioxide
2012	0 van de 23 punten boven jaargrenswaarde ¹⁰	8 van de 21 punten boven jaargrenswaarde

¹⁰ Voor meetpunt Botlek zie paragraaf 2.2.1.

3 Indicatoren provinciale begroting

Om de uitgaven voor het NSL en het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit te kunnen verantwoorden zijn in de provinciale begroting drie indicatoren opgenomen. Deze indicatoren laten zien of de hinder van luchtverontreiniging is afgenomen in Zuid-Holland en of het NSL tijdig wordt uitgevoerd. Indicatoren zijn het aantal blootgestelden die wonen in gebieden met een concentratie boven de grenswaarde, het aantal gerealiseerde luchtkwaliteitsmaatregelen en het aantal ruimtelijke projecten dat in procedure is. *Dit hoofdstuk gaat in op de vraag of deze drie indicatoren van de provinciale begroting worden gehaald.*

3.1 Blootstelling aan stikstofdioxide en fijn stof

Provinciale begroting

In de provinciale begroting is een prognose opgenomen over de afname van het aantal blootgestelden aan stikstofdioxide concentraties boven de Europese grenswaarde in Zuid-Holland. Doel is om in 2015 het aantal blootgestelden boven de stikstofdioxidenorm tot nul te reduceren. Voor het bereiken van de beoogde reducties is de provincie ook afhankelijk van de inzet van de partners in het NSL, met name van de Rijksoverheid. In de begroting is de verwachting opgenomen dat in 2015 het aantal blootgestelden ten opzichte van eerdere jaren fors zal dalen en tot nul gereduceerd wordt. Reden hiervan is dat in het laatste jaar van de looptijd van het NSL (2015) veel maatregelen worden afgerond en dan de hele reeks aan emissie-reducerende maatregelen die in de loop der jaren is genomen een cumulatief effect zal hebben. De maatregelen van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 zullen in 2015 zijn afgerond. Dit geldt ook voor veel maatregelen bij andere overheden.

Berekend aantal blootgestelden

Er zijn in Zuid-Holland geen mensen meer die wonen in gebieden met fijn stof concentraties boven de grenswaarde. Daarom komt in deze voortgangsrapportage alleen het aantal blootgestelden aan stikstofdioxide concentraties boven de Europese grenswaarde aan de orde.

Net als het jaar ervoor is voor 2012 het aantal mensen berekend dat woont in gebieden met een overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide. Vanaf 2006 is het aantal blootgestelden fors gedaald door de verbeterde luchtkwaliteit. De DCMR heeft met een geactualiseerd verkeersmodel berekend dat in 2012 23.400¹¹ personen in Zuid-Holland worden blootgesteld aan concentraties stikstofdioxide boven de Europese grenswaarde. Zij leven vooral in Rotterdam en Den Haag.

Berekend aantal blootgestelden in relatie tot provinciale begroting

Het berekend aantal blootgestelden (23.400) is fors lager dan het jaar ervoor en is lager dan de vereiste 72.900 blootgestelden, zoals opgenomen in de provinciale begroting van 2012 (zie tabel 3). De forse daling is -naast de verbeterde luchtkwaliteit- ook het gevolg van een actualisatie van het verkeersmodel, hierdoor kan het aantal blootgestelden nu beter ingeschat worden. Met 23.400 blootgestelden in 2012 wordt dus ruim aan de doelstelling van de provinciale begroting voldaan.

¹¹ Met een fout marge van ± 15 %.

Tabel 3: Blootstelling aan stikstofdioxide concentraties boven de grenswaarde in Zuid-Holland in relatie tot begroting

Jaar	% jaarlijkse afname van aantal blootgestelden aan concentraties stikstofdioxide boven de Europese grenswaarden	Gewenste aantallen volgens begroting	Daadwerkelijk aantal blootgestelden
2006			155.000
2007			100.000
2008			87.000
2009	nulmeting	81.000	81.000
2012	-10%	72.900	23.400
2013	-10%	64.800	
2014	-10%	56.700	
2015	-70%	0	

3.2 Voortgang NSL-maatregelen

Provinciale begroting

Een tweede indicator in de provinciale begroting is het aantal gerealiseerde NSL maatregelen. Maatregelen zijn alle acties van de NSL partners die een bijdrage leveren aan een schonere lucht. In de provinciale begroting is het doel opgenomen om 20 maatregelen in 2012 afgerond te hebben. In 2015 moeten 73 maatregelen afgerond zijn (zie tabel 4).

Aantal gerealiseerde maatregelen

In de monitoringtool van het NSL geven alle NSL-partners de voortgang van de maatregelen op. Zo ook de voortgang van de provinciale maatregelen uit het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2006-2010 en het Provinciaal Actieprogramma 2012-2015. Uit de gegevens van de monitoring kan geconcludeerd worden dat er in mei 2013 133 maatregelen zijn afgerond. In de monitoringgegevens van oktober 2012 waren er 102 maatregelen afgerond. Het aantal afgeronde maatregelen neemt dus toe.

Aantal gerealiseerde maatregelen in relatie tot de provinciale begroting

Het aantal afgeronde maatregelen (133) loopt ver voor op de provinciale begrotingsdoelen. De gestelde doelen om 20 maatregelen in 2012 en 73 maatregelen in 2015 te hebben gerealiseerd zijn hiermee ruimschoots bereikt (zie tabel 4).

Tabel 4: Gerealiseerde NSL-maatregelen tot mei 2013 (Monitoringtool 2013)

RSL partner	Aantal maatregelen in NSL	Gerealiseerde maatregelen	In uitvoering	Uitvoering nog niet gestart	Niet gerealiseerd	Gerealiseerde NSL maatregelen 2012 volgens de begroting
Provincie Zuid-Holland	20	17	3			
Gemeente Den Haag	37	19	15	3		
Stadsgewest Haaglanden	19	10	9			
Gemeente Rotterdam	36	27	7	1	1	
Stadsregio Rotterdam	18	12	6			
Regio Drechtsteden	18	12	6			
ISGO	11	4			7	
West Holland	17	6	10	1		
Regio Midden Holland	13	6	7			
Regio Zuid-Holland Zuid	27	20	5	2		
totaal	216	133	68	7	8	20

3.3 Voortgang NSL-projecten

Provinciale begroting

Een derde indicator in de provinciale begroting is bedoeld om het effect van het NSL op de realisatie van projecten aan te tonen. Het gaat om het aantal NSL-projecten in procedure. Dit zijn grote infrastructurele of ruimtelijke projecten (bv. nieuwe wegen, bedrijventerreinen of woonwijken) die In Betekende Mate (IBM)¹² bijdragen aan de luchtkwaliteit. Volgens de begroting zou het aantal NSL-projecten in procedure geleidelijk moeten oplopen. In de praktijk zal het aantal projecten in procedure na verloop van tijd afnemen, doordat de projecten de procedure succesvol hebben doorlopen en kunnen worden uitgevoerd. Daarom is in tabel 5 een kolom opgenomen met het aantal projecten dat de procedure succesvol heeft doorlopen (projecten met procedure afgerond). In de begroting is opgenomen dat er 10 projecten in 2012 en 50 projecten in 2015 in procedure moeten zijn.

Aantal NSL-projecten in procedure

Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2013 van 35 projecten de procedure is afgerond. Hiervan zijn al 8 projecten gerealiseerd. Verder zijn er in 2013 nog 70 projecten in procedure.

¹² 'In betekende mate' (IBM) wil zeggen dat het project leidt tot een toename van de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht die meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM10 of NO2. Voor de norm van 40 µg/m3 voor NO2 betekent dit dus dat een project IBM is wanneer het leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit van meer dan 1,2 µg/m3 (Bron: NSL).

Aantal NSL-projecten in procedure in relatie tot de provinciale begroting

In 2013 zijn er 70 projecten in procedure. Dit loopt voor op de begroting die vraagt dat er 10 projecten in procedure zijn. Bij grote projecten is het normaal dat de procedure enkele jaren in beslag neemt. Bij geen enkel project wordt een vertraging in de procedure veroorzaakt door problemen met de luchtkwaliteit, wel zijn een aantal projecten vertraagd als gevolg van de economische crisis.

Tabel 5: NSL-projecten in procedure tot mei 2013 (stand van zaken Monitoringtool 2013)

	Gewenst aantal projecten in procedure volgens begroting	Projecten in voorbereiding (in procedure)	Projecten met procedure afgerond
2010	0	85	13
2011	0	77	26
2012	10	76	32
2013	10	70	35
2014	10		
2015	50		
2016	50		

3.4 Deelconclusie

Alle drie begrotingsindicatoren laten verbetering zien ten opzichte van vorig jaar:

In 2012 is in Zuid-Holland het *aantal blootgestelden* aan stikstofdioxide boven de grenswaarden gedaald, ten opzichte van het voorgaande jaar. Ook is het aantal blootgestelden (23.400) in 2012 lager dan het aantal dat in de provinciale begroting is opgenomen (72.900 personen). Zij wonen vooral in de binnensteden van Rotterdam en Den Haag.

De begrotingsindicator *gerealiseerde luchtkwaliteitsmaatregelen* is voor 2013 gesteld op 20 en voor 2015 op 73 uitgevoerde maatregelen. Met 133 afgeronde maatregelen in 2013 wordt ruimschoots voldaan aan deze indicator.

De begrotingsindicator *aantal ruimtelijke projecten* in procedure is voor 2013 op 10 gesteld en voor 2015 op 50. Zuid-Holland voldoet met 70 projecten in procedure voor 2013 hier ruimschoots aan.

4 Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

In maart 2012 hebben Gedeputeerde Staten het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 vastgesteld. Dit hoofdstuk gaat in op *de voortgang van de maatregelen in dit Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit*.

4.1 Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015

Er is een Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit voor de periode 2006-2010 en voor de periode 2012-2015. De meeste projecten in het actieprogramma 2006-2010 zijn inmiddels afgerond¹³. Het geïntensiveerde Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 is in maart 2012 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en de uitvoering van de projecten vordert¹⁴.

Het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 richt zich in het bijzonder op schoon verkeer en (vracht)vervoer over weg en water. Daarnaast richten projecten zich op het optimaliseren van het provinciaal instrumentarium en de versterking van de provinciale regierol richting de partners in het RSL. Deze projecten leveren een significante bijdrage aan een betere luchtkwaliteit in Zuid-Holland.

Met het actieprogramma is voor een integrale aanpak gekozen. Hierbij wordt zowel met interne als externe partners samengewerkt. Het programma verbindt de beleidsvelden milieu, economie, energie en mobiliteit. Op deze manier wil het programma bereiken dat de maatregelen en projecten zowel de economie versterken als het milieu verbeteren, conform het provinciaal hoofdlijnenakkoord 2011-2015 (provincie Zuid-Holland, 2011). De provincie werkt daarbij samen met het bedrijfsleven en medeoverheden.

Het actieprogramma bestaat uit twintig maatregelen, waarvan een groot deel is gestart met de uitvoering. De 'Subsidieregeling Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Zuid Holland' is een instrument voor het realiseren van projecten die de luchtkwaliteit verbeteren en die samen met partners worden uitgevoerd. De subsidieregeling geeft invulling aan de uitvoering van de maatregelen: Vrachtverkeer & logistiek, mobiliteitsmanagement en verduurzaming waterbus.

Maatregel:	Subsidieregeling milieumaatregelen binnenvaart Zuid-Holland 2013
Domein:	Vrachtverkeer en logistiek
Verwacht effect:	Reductie van 54 ton stikstofoxide (NO _x) emissies per jaar in de regio Rijnmond, 400 ton NO _x per jaar in totaal (ook buiten de regio).

De Subsidieregeling milieumaatregelen binnenvaart richt zich op het reduceren van de stikstofoxide uitstoot van de binnenvaart. Op 1 juli 2013 is deze subsidieregeling opengesteld. Vanuit de binnenvaartsector is enthousiast gereageerd, waardoor de regeling in korte tijd is overschreven. Schippers hebben subsidie aangevraagd voor het plaatsen van een SCR-katalysator of het plaatsen van een schonere motor. In 2013 ontvingen zevenenveertig schippers een subsidie, met een totaalbedrag à € 6.200.000,-. Op 4 oktober 2013 reikte gedeputeerde Janssen, samen met wethouder Van Huffelen (gemeente Rotterdam) en portefeuillehouder Van Belzen (Stadsregio Rotterdam), de subsidiebeschikking uit aan de schipper van de Fixut Maris te Rotterdam.

Door de grote interesse van de schippers in deze regeling wordt onderzocht of er in 2014 een vervolg van deze regeling mogelijk is.

¹³ Zie bijlage E: overzicht voortgang Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2006-2010.

¹⁴ Zie bijlage D: overzicht voortgang Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015.

Subsidieregeling Provinciaal actieprogramma Luchtkwaliteit Zuid-Holland

Deze subsidieregeling bestaat uit drie onderdelen:

Maatregel I: **Vrachtverkeer en logistiek;**
Pilot projecten LNG én modal-shift op het traject Maasvlakte-Hoek van Holland
Domein: vrachtverkeer en logistiek
Verwacht effect: De schepen van deze pilot gaan samen jaarlijks 21 ton stikstofoxide (NO_x) en 0,9 ton fijn stof minder uitstoten. De modal-shift van weg naar water levert een reductie van 820.000 km vrachtauto kilometers per jaar. Dit leidt tot een netto reductie van 2 ton NO_x (en 500 ton CO₂ per jaar)

LNG

Om de mogelijkheid om op LNG te varen te versnellen worden er twee pilotschepen van diesel naar dual -fuel LNG omgebouwd. De ervaring en opgedane kennis van deze pilotprojecten worden met de markt gedeeld. Daarnaast is er een kennis en expertisecentrum LNG in oprichting. Door kennis te verzamelen en te verspreiden aan de stakeholders in de binnenvaartketen.

Modal-shift Maasvlakte-Hoek van Holland

Door de inzet van binnenvaart op het traject Maasvlakte - Hoek van Holland wordt een groot aantal kilometers per vrachtauto vermeden. Hiermee is de route via de binnenvaart een veel duurzamer alternatief dan volledig over de weg. Dit project wordt uitgevoerd met de Subsidieregeling Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Zuid-Holland.

Maatregel II: **Gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsmanagement in Drechtsteden, Leiden, Gouda en Alphen aan de Rijn.**
Domein: Mobiliteitsmanagement
Verwacht effect: Gedragsverandering bij deelnemers, zoals: meer fietsen, gebruik van elektrische fiets, spitsmijden.

In november 2012 zijn twee "mobiliteitsmakelaars" via een Europese aanbesteding aangesteld. Zij bereiden op diverse bedrijventerreinen, samen met diverse bedrijven en omgevingsdiensten, maatregelen voor die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit en mobiliteit. In Gouda wordt momenteel samengewerkt met het **project personenvervoer Gouwepark**. De mobiliteitsmakelaar heeft in het gebied de wensen van de ondernemers en werknemers nader onderzocht m.b.t. de inzet van een Pendelbus vanaf het NS-station Gouda. Er worden nu verschillende scenario's t.a.v. de pendelbus uitgewerkt en voorgelegd aan de betrokkenen.

Maatregel III: **Verduurzamen waterbusvloot tussen Dordrecht en Rotterdam en binnen gemeenten in de Drechtsteden.**
Domein: Schoner en beter OV
Verwacht effect: reductie van 46 ton NO_x en 1,8 ton PM₁₀

TNO heeft drie potentiële maatregelen bestudeerd om de waterbusvloot te verduurzamen. De overstap naar waterbussen die varen op LNG bleek na studie niet opportuun. Vervolgens heeft TNO twee andere milieumaatregelen voor de Waterbusvloot getoetst op technische haalbaarheid. De mogelijkheid om met de waterbus te varen op alternatieve brandstoffen en de mogelijkheid om nageschakelde technieken of nieuwe motoren op de waterbusvloot toe te passen. Uit het onderzoek bleek dat het toepassen van nageschakelde technieken in combinatie met nieuwe motoren een geschikte optie voor verduurzaming op korte termijn.

Maatregel:	Vervoersmanagement in relatie tot vergunningverlening
Domein:	Vergunningverlening en Handhaving
Verwacht effect:	Verminderen van uitstoot verontreinigende stoffen door de industrie waar provincie bevoegd gezag is

Deze maatregel heeft betrekking op de vergunningverleningstaak van de provincie. Het project is in 2013 gestart. De twee omgevingsdiensten voeren dit project uit in opdracht van de provincie.

Doel van het project is om de verruimde reikwijdte in de vergunningenprocedure vorm te geven door meer aandacht voor vervoersmanagement, vooral gericht op goederenvervoer van en naar de inrichtingen. Het gaat vooralsnog om een proef met een beperkt aantal inrichtingen die veel goederenverkeer veroorzaken. De provincie biedt in deze proef gratis vervoerscans aan voor een beperkt aantal bedrijven.

Met de vervoerscans wordt onderzocht of er logistieke verbeteringen mogelijk zijn die leiden tot minder verkeersbewegingen. Ook wordt bekeken of er met schonere voertuigen kan worden gereden. Het bedrijf zal worden verplicht om die maatregelen ook uit te voeren waarvan de kosten binnen enkele jaren worden terugverdiend. De ervaring leert dat minimaal 10% van de stikstofdioxide uitstoot van het vrachtvervoer van een inrichting kan worden vermeden.

In dit project komen ervaringen opgedaan met mobiliteitsmanagement van verkeerskundigen en vergunningverleners bij elkaar. De programma aanpak van het NSL kan deze samenwerking versterken. Maatregelen bij het vrachtverkeer blijken op leefniveau meer effect te hebben op de luchtkwaliteit dan beperking van de uitstoot uit de schoorsteen bij inrichtingen.

De DCMR start met dit project en zal ook de werkwijze nader uitwerken. De ervaringen zullen worden gedeeld met de andere Omgevingsdiensten in Zuid-Holland. Midden-Holland richt zich met een soortgelijke aanpak vooral op inrichtingen die vallen onder het Activiteitenbesluit.

5 Conclusie

Deze conclusie geeft antwoord op de centrale vraag van deze voortgangsrapportage:

Wat is de stand van zaken van het NSL en het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit in Zuid-Holland?

Analyse van de monitoringsresultaten (hoofdstuk 2), de begrotingsindicatoren (hoofdstuk 3) en de projecten van het provinciaal Actieprogramma luchtkwaliteit (hoofdstuk 4) laat zien dat de luchtkwaliteit in Zuid-Holland is verbeterd ten opzichte van de voorgaande jaren. Ondanks dat de luchtkwaliteit verbetert, worden er voor 2015 langs niet-provinciale wegen nog enkele overschrijdingen van de Europese grenswaarde voor stikstofdioxide verwacht. Ook is er een aantal punten waar de concentratie net onder de grenswaarde ligt. Deze punten blijven wij monitoren.

Het huidige Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) loopt tot 1 augustus 2014. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) wil het NSL verlengen tot 1 januari 2017, omdat het medio 2014 nog niet duidelijk is of Nederland de Europese grenswaarde voor luchtkwaliteit (met name stikstofdioxide in 2015) overal haalt. Daarnaast toont een verlenging van het NSL aan de Europese Commissie dat Nederland zich blijft inzetten voor een betere luchtkwaliteit.

Monitoringsresultaten

Fijn stof

- 2012 was het eerste volledige jaar dat aan de Europese norm voor fijn stof moest worden voldaan. De berekeningen of metingen langs de wegen in Zuid-Holland laten geen overschrijdingen van de Europese fijn stof grenswaarde zien. Ook in de toekomst worden langs deze wegen geen overschrijdingen verwacht (bij huidig beleid en gebaseerd op berekeningen).

Stikstofdioxide

- Luchtkwaliteit verbetert: in 2012 is vergeleken met voorgaande jaren het aantal overschrijdingen van de Europese grenswaarde langs provinciale en gemeentelijke wegen afgenomen.
- Langs provinciale wegen in Zuid-Holland is er voor 2015 geen overschrijding van de grenswaarde verwacht.
- Voor 2015 worden langs gemeentelijke wegen in Rotterdam en Den Haag en op een beperkt aantal locaties in de buurt van snelwegen nog enkele overschrijdingen van de grenswaarde verwacht (bij huidig beleid en gebaseerd op berekeningen). De knelpunten worden door de verantwoordelijke partners in Zuid-Holland aangepakt. Rotterdam heeft eind 2013 een aanvullend maatregelenpakket vastgesteld. Ook Den Haag heeft in 2012 het pakket van de luchtkwaliteitsmaatregelen geactualiseerd en de provincie Zuid-Holland heeft het provinciaal actieprogramma in 2012 geïntensiveerd.

Begrotingsindicatoren

Alle drie begrotingsindicatoren laten verbetering zien ten opzichte van vorig jaar:

Er zijn in Zuid-Holland geen mensen meer die wonen in gebieden met fijn stof concentraties boven de Europese grenswaarde.

In 2012 is in Zuid-Holland het aantal *blootgestelden aan stikstofdioxide* boven de Europese grenswaarde gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar. Ook is het aantal blootgestelden aan stikstofdioxide in 2012 (23.400) lager dan het vereiste aantal dat in de provinciale begroting is opgenomen (72.900 personen). Zij wonen vooral in de binnensteden van Rotterdam en Den Haag.

De begrotingsindicator *gerealiseerde luchtkwaliteitsmaatregelen* is voor 2013 gesteld op 20 en voor 2015 op 73 uitgevoerde maatregelen. Met 133 afgeronde maatregelen in 2013 wordt ruimschoots voldaan aan deze indicator.

De begrotingsindicator *aantal ruimtelijke projecten* in procedure is voor 2013 op 10 gesteld en voor 2015 op 50. Zuid-Holland voldoet met 70 projecten in procedure voor 2013 hier ruimschoots aan.

Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

De meeste projecten uit het actieprogramma 2006-2010 zijn inmiddels afgerond. Het geïntensiveerde Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 is in maart 2012 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en de uitvoering van de projecten vordert.

Bronvermelding

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (toenmalig VROM) (2008). *Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*.
<<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/brochures/2011/01/03/nationaal-samenwerkingsprogramma-luchtkwaliteit.html>>
- Infomil A (n.d.). Verlenging Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.
<<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/nsl/verlenging-nationaal/#VerlengingNationaalSamenwerkingsprogrammaLuchtkwaliteit>>
- Infomil B (n.d.). NSL-Wettelijk kader. <<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/nsl/wettelijk-kader/>>
- Provincie Zuid-Holland (2011). *Hoofdlijnenakkoord 2011-2015; Zuid-Holland verbindt en geeft ruimte*
- Provincie Zuid-Holland (2012). *Provinciaal actieprogramma 2012-2015 en Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit (NSL/RSL) 2011*

Bijlagen

Bijlage A: Toelichting Meten en Rekenen

Luchtkwaliteitsmetingen

In de provincie Zuid-Holland wordt de luchtkwaliteit op veel plaatsen gemeten door het RIVM en de DCMR. Met het RIVM-meetnet wordt invulling gegeven aan de Europese verplichting om de luchtkwaliteit te meten. In 2014 worden de luchtconcentraties van de stoffen benzeen, stikstofdioxiden, fijn stof, rook, zwaveldioxide, ozon en koolmonoxide gemeten. Het totale meetnet van het RIVM en de DCMR omvat meer dan 100 continue metingen (zie tabel 1). De provincie gebruikt de resultaten van het meetnet om beleid te evalueren en formuleren en voor vergunningverlening en handhaving. Deze metingen worden ook benut om de berekeningen te voeden en te verbeteren. De metingen gebeuren volgens de officiële Regeling beoordeling luchtkwaliteit en zijn gebaseerd op betrouwbare meetmethoden (onzekerheid ca. 10%). De resultaten van deze metingen en de actuele luchtkwaliteit zijn te vinden op de websites van de DCMR (www.luchtmeetne.nl/dcmr) en het RIVM (www.lml.rivm.nl).

Luchtkwaliteitsberekeningen

Met behulp van de officiële metingen is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) een rekenmodel ontwikkeld. Met dit model wordt zowel de generieke achtergrondconcentratie als de specifieke bijdrage van lokale bronnen berekend. Die achtergrondconcentratie is met name in de regio Rijnmond relatief hoog. Daar wordt de bijdrage van lokale bronnen bij opgeteld. Het gaat dan o.a. om de bijdrage van het gemotoriseerd verkeer langs wegen. Met dit model wordt in Zuid-Holland langs drukke wegen (zowel in de stad als daarbuiten) de luchtkwaliteit berekend.

Het RIVM heeft 18 december jl. de Monitoringsrapportage NSL 2013 uitgebracht. Belangrijkste conclusies hieruit zijn dat de luchtkwaliteit verbetert, maar ook dat op een aantal locaties (vooral in steden) de Europese normen in 2015 nog niet worden gehaald. In de provinciale voortgangsrapportage luchtkwaliteit die u in het voorjaar van 2014 tegemoet kunt zien wordt u hierover geïnformeerd.

Metingen als basis voor berekeningen

Het RIVM gebruikt het luchtmeetnet ter toetsing van de modelberekeningen. Gemiddeld blijken de metingen goed overeen te komen met de berekende resultaten. Op bepaalde punten komen echter wel afwijkingen naar boven en naar beneden voor. Er wordt gezocht naar een optimaal evenwicht tussen meten en berekenen van de luchtkwaliteit, door steeds het model te kalibreren aan de hand van metingen. De metingen zijn dus de basis van de berekeningen en het model wordt steeds verder aangepast om met de gemeten gegevens overeen te komen. Om de proef op de som te nemen heeft de DCMR over 2011 en 2012 voor 16 meetpunten voor stikstofdioxide en 17 voor fijn stof een vergelijking gemaakt van metingen en berekeningen van de jaargemiddelden concentraties (zie tabel 2). Het blijkt dat deze gegevens over het algemeen goed overeen komen en ruim binnen de wettelijk toegestane onzekerheidsmarge voor het model (30%) blijven.

Meenemen van nieuwe ontwikkelingen: meten met e-noses en smartphones

De provincie draagt actief bij aan het ontwikkelen van betere meetmethoden. Zo nemen wij deel aan het e-nose netwerk in het Rijnmondgebied, een samenwerking tussen DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Dienst Havenmeester, het Havenbedrijf Rotterdam en provincie Zuid-Holland. Het netwerk is 12 december jl. in gebruik genomen en bestaat uit 77 sensoren (elektronische neuzen) die veranderingen in de luchtkwaliteit meten en waarmee stank en vluchtige organische stoffen kunnen worden aangetoond. Het basisnetwerk van e-nose sensoren geeft een goed beeld van de verandering in de samenstelling van de lucht voor deze stoffen naar aard, plaats en tijd. Hiermee vormt het e-nose netwerk een waardevolle aanvulling aan de bestaande metingen (van RIVM en DCMR) en is het een geschikt instrument op weg naar een gezonde en veilige leefomgeving. Het is de bedoeling dat het netwerk zich verder uitbreidt tot meer dan 300 elektronische neuzen in 2016.

Een andere ontwikkeling waar wij als provincie aan bijdragen is het via een app op de smartphone inzicht bieden in de actuele luchtkwaliteit. Die app heeft de DCMR samen met de GGD Amsterdam en het RIVM ontwikkeld. Hierdoor kan ook op veel lokalere schaal informatie worden verstrekt over de luchtkwaliteit.

Conclusie

In Zuid-Holland wordt er zowel veel gemeten als gerekend aan de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. De luchtkwaliteit wordt gemeten via de meetnetten van het RIVM en de DCMR.

De metingen en berekeningen stemmen in hoge mate overeen. Door nieuwe ontwikkelingen als e-noses en apps voor smartphones wordt er in 2014 slimmer gemeten en worden de metingen verder uitgebreid en beter toegankelijk gemaakt. De provincie zal op de voorgestelde wijze door gaan met meten en rekenen en deze aanpak verder ontwikkelen.

Tab. 1: Luchtkwaliteitsmetingen in Zuid-Holland 2014 (DCMR en RIVM)

Component	Aantal meetpunten DCMR	Aantal meetpunten RIVM	Totaal aantal meetpunten
Stikstofoxiden	14	9	23
Fijn stof, PM ₁₀	13	10	23
Zeer fijn stof, PM _{2,5}	10	5	15
Rook (EC)	9	2	11
Benzeen, toluen	7	0	7
Zwavel dioxide	6	1	7
Ozon	6	7	13
Koolmonoxide	3	0	3

Verder nemen provincie Zuid-Holland, DCMR, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond, Dienst Havenmeester en het Havenbedrijf Rotterdam deel aan een samenwerking voor een e-nose netwerk met 77 sensoren om stank en vluchtige organische stoffen te detecteren.

Tabel 2: Vergelijking tussen gemeten en berekende jaargemiddelde luchtkwaliteit (op basis van luchtconcentraties)

Stikstofdioxide (NO₂)		gemeten	berekend	gemeten	berekend
Straatnaam	plaats	2011	2011	2012	2012
Const. de Rebecquestraat	Den Haag	30,1	34,1	27,7	30,6
Schiedamsevest	Rotterdam	37,8	37,3	34,6	35,8
Marathonweg	Vlaardingen	38,5	37,5	38,3	35,8
Groeneweg	Westmaas	21,8	23,3	21,2	22,9
Vogelaardreef	De Zilk	17,5	17,3	16,5	15,4
Amsterdamse Veerkade	Den Haag	41,7	40,6	40,4	38,0
Middenbaan-Noord	Hoogvliet	31,7	32,3	30,4	30,0
G.A.Soetemanweg	Pernis	36,5	33,5	34,7	30,9
Pleinweg	Rotterdam	44,7	45,1	42,6	44,2
Zwartewaalstraat	Rotterdam	32,4	36,1	30,2	33,1
Hogeweg	A16 Ridderkerk	45,0	46,8	45,9	47,1
Oost-Sidelinge	Overschie/Rotterdam	41,1	41,0	45,1	40,0
Bentinckplein	Rotterdam	46,2	44,6	46,1	41,9
Alphons Ariënsstraat	Schiedam	36,6	35,8	35,6	33,8
Merellaan	Maassluis	35,3	33,2	33,3	29,0
Cruquiusweg	Hoek van Holland	33,7	28,6	29,9	25,9

Fijn stof (PM₁₀)		gemeten	berekend	gemeten	berekend
Straatnaam	plaats	2011	2011	2012	2012
Const. de Rebecquestraat	Den Haag	29,5	28,0	22,3	22,4
Schiedamsevest	Rotterdam	25,0	28,9	21,3	24,4
Marathonweg	Vlaardingen	26,7	28,0	23,0	22,9
Groeneweg	Westmaas	27,4	25,1	21,6	20,7
Vogelaardreef	De Zilk	23,6	24,2	23,0	19,4
Amsterdamse Veerkade	Den Haag	29,8	29,5	24,6	24,1
Bleriotlaan	Den Haag	23,4	26,9	19,4	22,5
Willem de Zwijgerlaan	Leiden	32,5	28,4	23,1	23,5
Middenbaan-Noord	Hoogvliet	25,9	26,6	22,8	21,7
Pleinweg	Rotterdam	32,2	31,2	26,1	26,6
Zwartewaalstraat	Rotterdam	23,1	29,0	20,3	24,0
Hogeweg	A16 Ridderkerk	23,5	29,3	22,5	25,5
Oost-Sidelinge	Overschie/Rotterdam	24,9	28,8	21,7	24,2
Bentinckplein	Rotterdam	29,0	31,3	24,1	26,0
Alphons Ariënsstraat	Schiedam	28,1	28,4	21,1	23,5
Merellaan	Maassluis	23,5	27,0	21,5	21,3
Cruquiusweg	Hoek van Holland	28,6	25,9	23,4	20,9

(Bron: Brief meten en berekenen van luchtkwaliteit en geluid)

Bijlage B: Gezondheidseffecten luchtkwaliteit

Gezondheidseffecten van fijn stof.

In Nederland leven jaarlijks enige duizenden mensen enkele dagen tot maanden korter door kortdurende blootstelling aan hoge concentraties fijn stof. Het gaat vooral om ouderen en mensen met hart-, vaat- of longaandoeningen. Gezondheidseffecten van fijn stof kunnen ook optreden door langdurige blootstelling aan lagere concentraties. Ook als de concentraties onder de Europese grenswaarden liggen, treden nog steeds gezondheidseffecten op. Levenslange blootstelling in deze vorm kan leiden tot blijvende gezondheidseffecten zoals verminderde longfunctie, verergering van luchtwegklachten en vroegtijdige sterfte aan met name luchtwegklachten en hart- en vaatziekten (**bron**: RIVM).

Zeer fijn stof (PM 2,5)

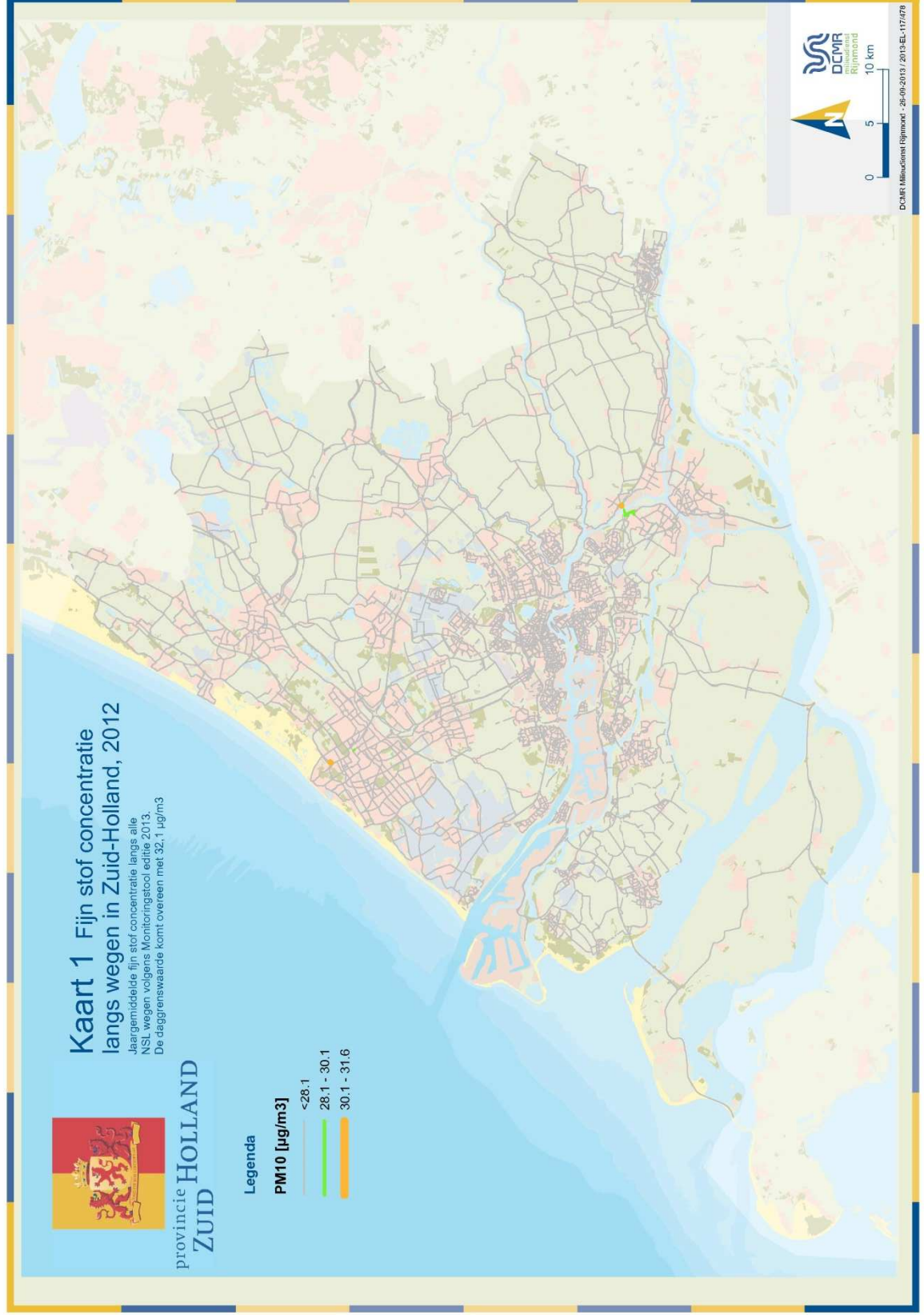
In 2008 is de regelgeving uitgebreid met grens- en streefwaarden voor de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2,5}: deeltjes kleiner dan 2,5 micrometer). Juist deze zeer fijne fractie dringt diep door in de longen en is schadelijk voor de gezondheid. Vanaf 2015 zal er een Europese norm gaan gelden voor de uitstoot van zeer fijn stof (PM_{2,5}). De grenswaarde die dan gaat gelden voor de jaargemiddelde PM_{2,5}-concentratie is 25 µg/m³. Deze norm zal in 2020 worden aangescherpt. De verwachting is dat invoering van deze norm niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarde in Zuid-Holland (**bron**: RIVM).

Gezondheidseffecten van stikstofdioxide

Blootstelling aan stikstofdioxide (NO₂) hangt samen met een verminderde longfunctie, een toename van luchtwegklachten en astma-aanvallen en een verhoogde gevoeligheid voor infecties.

Stikstofdioxide wordt ook beschouwd als indicator voor de schadelijke verbrandingsemissies, waarin ook stoffen zitten die niet steeds worden gemeten (**bron**: atlas leefomgeving).

Bijlage C: Kaarten luchtkwaliteitsberekeningen over 2012

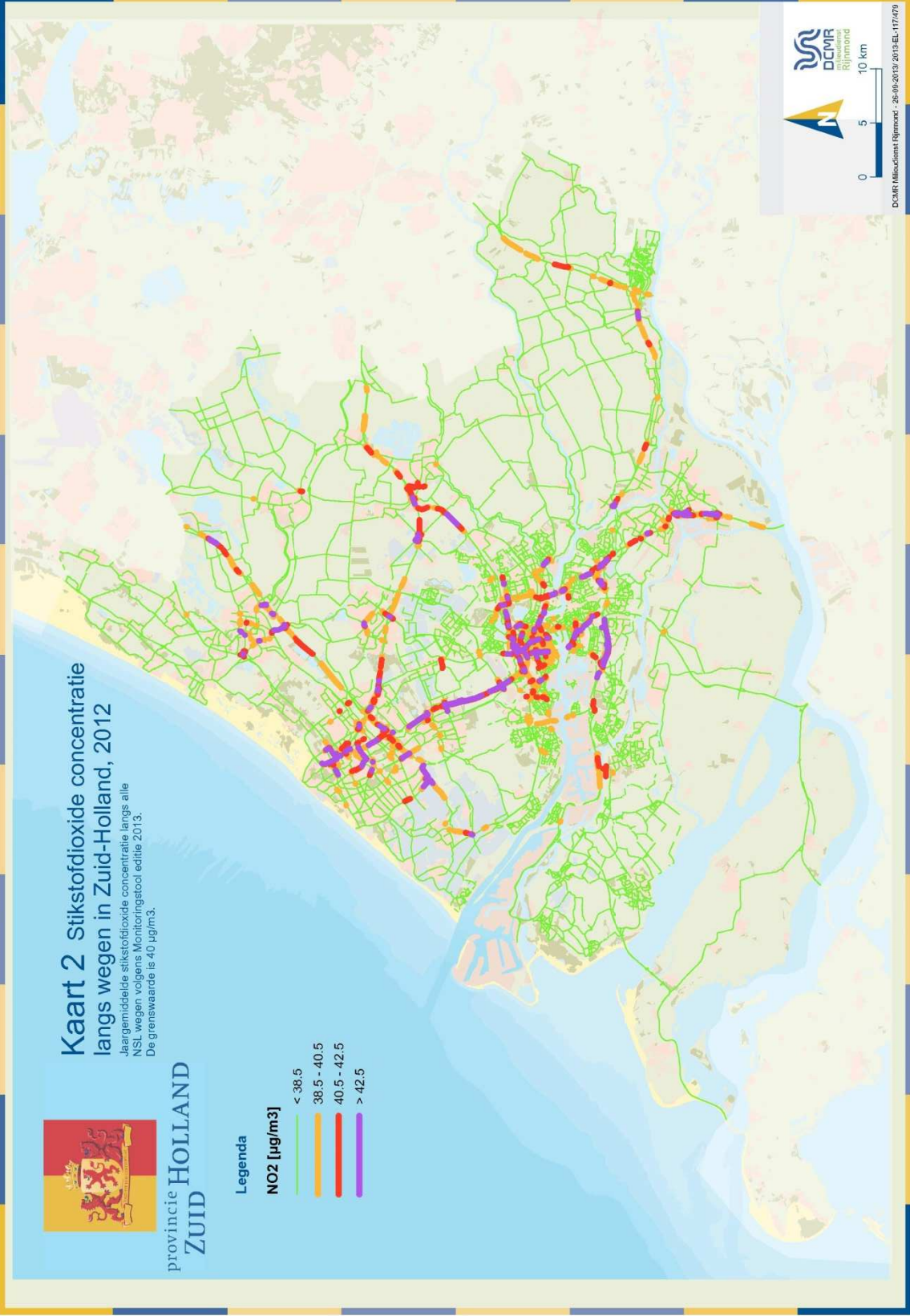




provincie **HOLLAND**
ZUID

Kaart 2 Stikstofdioxide concentratie langs wegen in Zuid-Holland, 2012

Jaargemiddelde stikstofdioxide concentratie langs alle NSL wegen volgens Monitoringstoel editie 2013. De grenswaarde is 40 µg/m³.

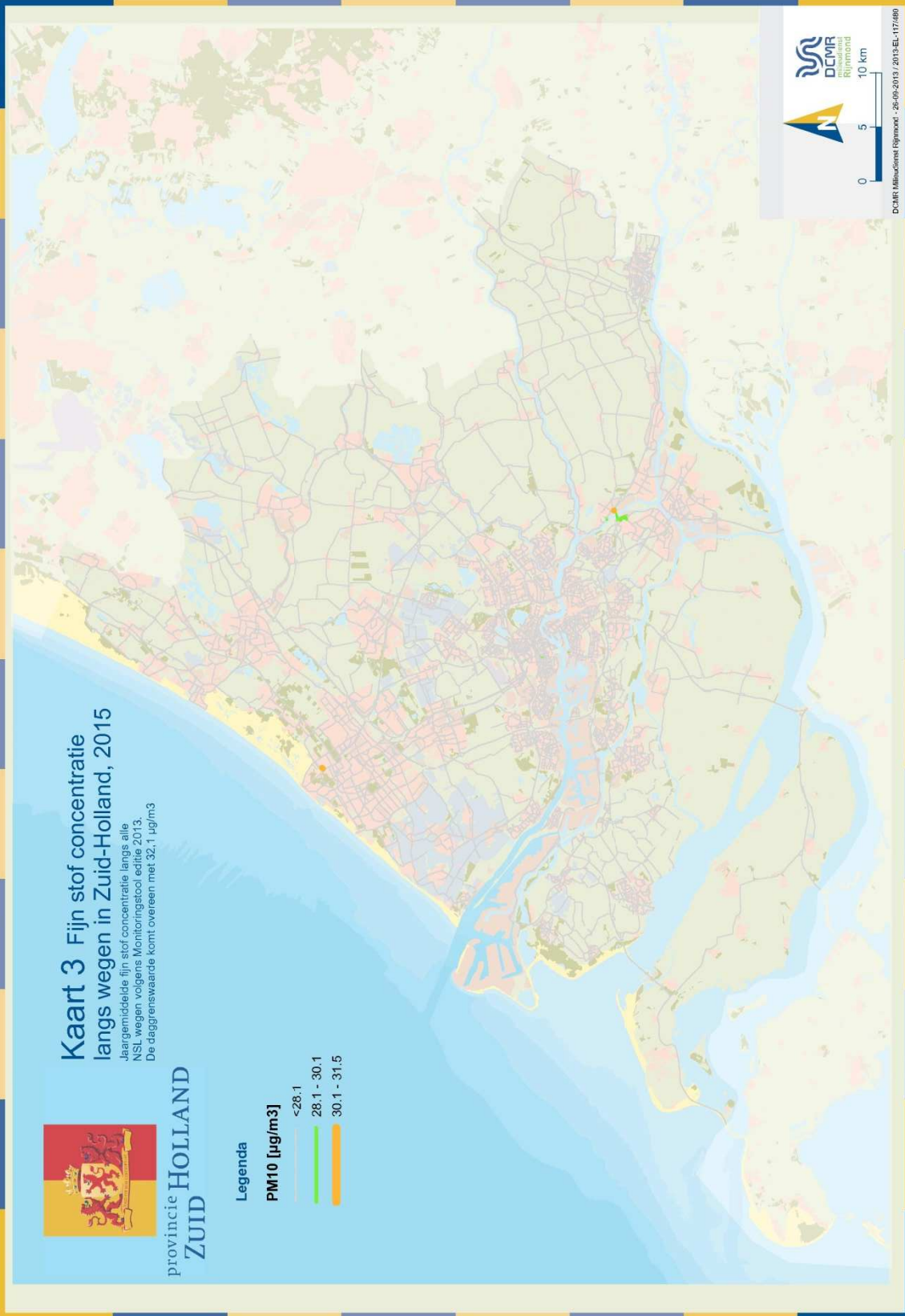




provincie **HOLLAND**
ZUID

Kaart 3 Fijn stof concentratie langs wegen in Zuid-Holland, 2015

Jaargemiddelde fijn stof concentratie langs alle NSL wegen volgens Monitoringstool editie 2013. De daggrenswaarde komt overeen met 32,1 µg/m³



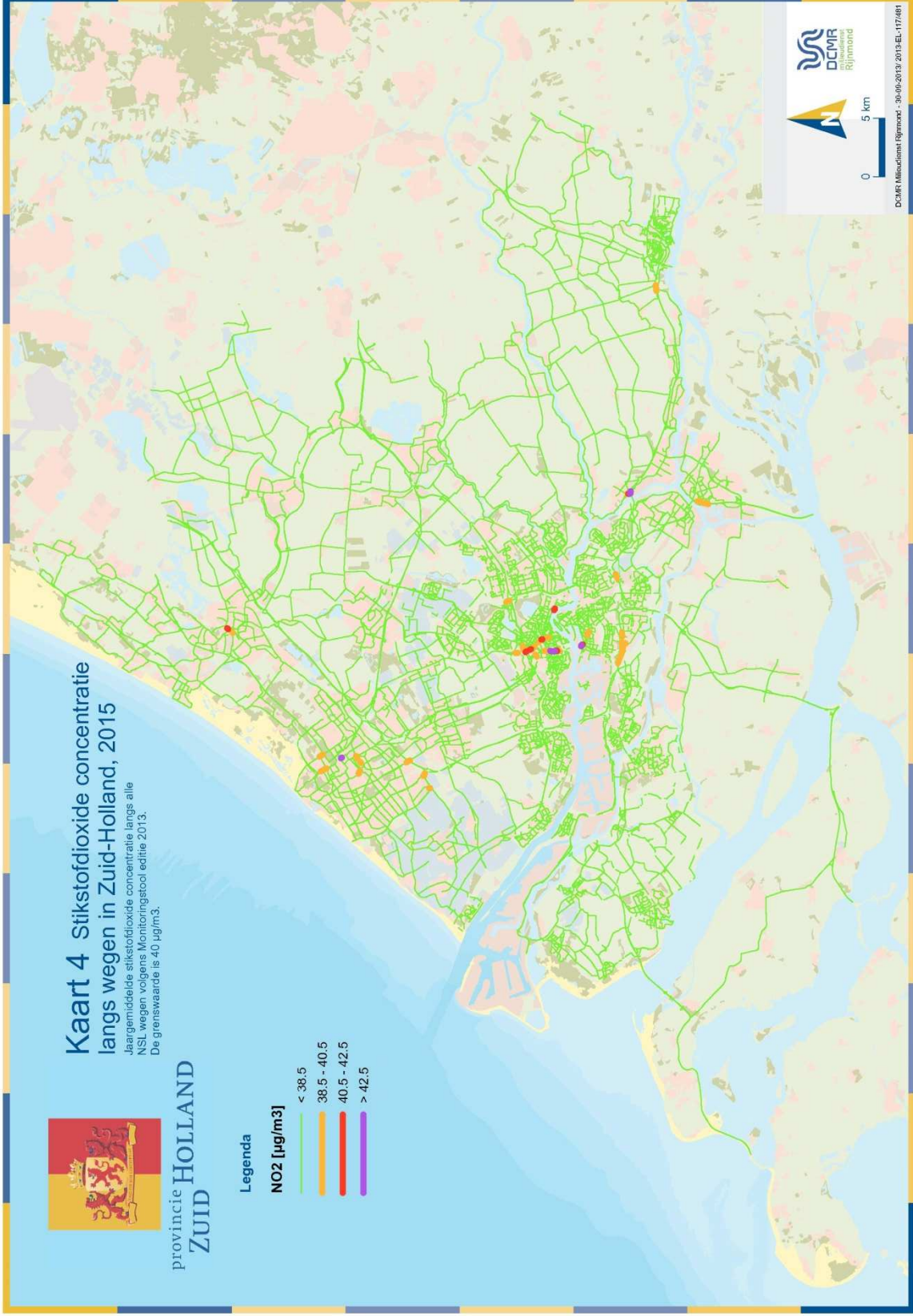
DCMR Milieudienst Rijnmond - 26-09-2013 / 2013-EL-117/890



provincie **HOLLAND**
ZUID

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

Jaargemiddelde stikstofdioxide concentratie langs alle NSL wegen volgens Monitoringstool editie 2013. De grenswaarde is 40 µg/m³.



Bijlage D: Overzichtstabel maatregelen Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015

<i>Domein</i>	<i>Project</i>	<i>Doel</i>	<i>Stand van zaken 01/01/2014</i>	<i>Status</i>
Regionale samenwerking versterken	Versterken registerol	Beter/meer resultaat van samenwerking tussen rijk, provincie en gemeenten om zodoende de haalbaarheid van realisatie van NSL-doelen te vergroten.	<ul style="list-style-type: none"> In november 2012 is een bestuurlijk voortgangsoverleg over het NSL georganiseerd met de regio's. Jaarlijks vinden bilaterale overleggen met de regio's plaats. 	Verloopt volgens planning
Samenwerking projecten regio Rotterdam	Regionaal samenwerkings-project 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, goedertentmanagement en dynamisch verkeersmanagement.	<ul style="list-style-type: none"> Op 1 juli 2013 is de subsidieregeling milieumaatregelen binnenvaart opgesteld. Doel is reductie van de uitstoot van stikstofdioxide in de binnenvaart. 47 Schippers hebben subsidie toegekend gekregen voor het plaatsen van een SCR-katalysator of het plaatsen van een schonere motor. Op dit moment wordt gekeken naar de mogelijkheid van een vervolg op de subsidieregeling. 	Verloopt volgens planning
Vrachtverkeer en logistiek	Provinciaal programma Vrachtverkeer & Logistiek	Doel van het programma is het verminderen van de uitstoot door het vrachtvervoer met 10% NOx en 10% fijn stof (peiljaar 2010). Tevens tijdig voldoen aan EU normen. Verminderen van de 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).	<ul style="list-style-type: none"> Met inzet van binnenvaart op het traject Maasvlakte - Hoek van Holland wordt een groot aantal kilometers per vrachtauto vermeden. Dit project zal worden uitgevoerd met de Subsidieregeling Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Zuid-Holland. 	Verloopt volgens planning
Toepassen schonere brandstoffen	Meer gebruik schonere brandstoffen & motoren	Toepassen schonere brandstoffen in auto's & schepen, ook toepassen schonere motoren in met name binnenscheepvaart.	<p>De regeling Provinciaal actieprogramma luchtkwaliteit subsidieert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Twee pilotprojecten; twee schepen worden omgebouwd van diesel naar dual fuel LNG. De oprichting van een kennis en expertise centrum LNG. 	Verloopt volgens planning

Domein	Project	Doel	Stand van zaken 01/01/2014	Status
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. Uitstoot van aantal bussen gericht verminderen met emissiebeperkende maatregelen. Praktijkervaring opdoen met waterstofbussen om totaalbeeld van mogelijkheden schoon OV te krijgen.	In samenhang met plannen op het vlak van energietransitie elders (bijvoorbeeld de kennislijn in Leiden), studeert Arriva momenteel op de inzet van plug-in hybride bussen voor binnenstedelijk Dordrecht. Daaruit zal ook een calculatie voor de meerkosten komen, die hoogstwaarschijnlijk hoger zal uitvallen dan het uitgetrokken bedrag in het actieprogramma luchtkwaliteit. Een plan van Arriva zal dan ook worden bezien in relatie tot de bredere ambities van de provincie op het vlak van energietransitie. Onderzoek is afgerond. Vier opties worden verder uitgewerkt: <ul style="list-style-type: none"> • Bushalte wenselijk in bedrijvenpark, optie is om op termijn als het terrein vol is en er voldoende passagiers zijn, de stadslijn door te trekken naar Gouwe park. • Stimuleren fietsgebruik en carpoolen. • Pendelbus van NS station Gouda: De mobiliteitsmakelaar in het gebied heeft de wensen van de ondernemers en werknemers nader onderzocht. Ook hier is een lange termijn aanpak nodig. Eind 2014 zal een bedrijf met veel werknemers zich op het terrein vestigen. Daarmee wordt de business case positiever. Er worden nu verschillende scenario's uitgewerkt en voorgelegd aan de doelgroep. • Infrastructurele knelpunten: DBI pakt kruispunt aan. 	Wordt niet uitgevoerd binnen het Actieprogramma Luchtkwaliteit, wordt mogelijk uitgevoerd via een andere route
	Project personenvervoer Gouwepark	Beperken uitstoot woon-werkverkeer door toepassing van DVM en collectief vervoer naar niet ontsloten OV plaatsen zoals grote bedrijventerreinen.	Onderzoek: afgerond Uitvoering: verloopt volgens planning	

Domein	Project	Doel	Stand van zaken 01/01/2014	Status
	Haalbaarheidsstudie Spitsdienst waterbus	De sneldienstverbinding c.q. 'spitsdienst' levert een snelle verbinding over water tussen Rotterdam en Dordrecht. Daardoor verbetert de luchtkwaliteit in het centrum en bij de verkeerstunnels (Maastunnel).	<ul style="list-style-type: none"> • Haalbaarheidsstudie spitsdienst Rotterdam-Dordrecht wees uit dat binnen het budget van € 0,4 miljoen op jaarbasis - een extra Waterbus tijdens de spits kan worden ingezet met ongeveer 16% kostendekking na 2 jaar door het vervoeren van ca. 40.000 extra reizigers op jaarbasis. • Bekeken wordt of in het toeristenseizoen de spitsdienst eventueel ook tijdens daluren kan varen tussen Rotterdam-Kinderdijk-Dordrecht. • Binnen het kader van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit zal in 2014 en 2015 wordt geïnventariseerd of invulling kan worden gegeven aan een pilot sneldienst Waterbus tijdens spits en daluren. Doel: een hogere energie-efficiëntie en een hogere kostendekkingsgraad. 	Loopt iets achter op planning
	Spitsdienst waterbus uitvoering			
	Duurzaam investeren in personenvervoer over water (haalbaarheidsstudie)	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.	<ul style="list-style-type: none"> • Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd door TNO naar drie type maatregelen: LNG, alternatieve brandstoffen en nageschakelde technieken. • Gebleken is dat varen op LNG (zoals beoogd) vooralsnog niet op korte termijn toepasbaar is met het type motoren van Waterbus. • Alternatieve brandstoffen leiden tot hogere exploitatiekosten en minder emissie reductie. • De meest kosteneffectieve manier om de Waterbusvloot te verschonen is de aanschaf van nieuwe motoren in combinatie met nageschakelde technieken om de PM10 en NOx emissies te reduceren. 	Verloopt volgens planning
	Duurzaam investeren in personenvervoer over water (uitvoering)		Door middel van de subsidieregeling Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit zal de waterbusvloot in 2014 worden voorzien van nieuwe motoren met nageschakelde technieken.	

Domein	Project	Doel	Stand van zaken 01/01/2014	Status
	Haalbaarheidsstudie personenvervoer over water in Rotterdam	Dit pilotproject richt zich op het realiseren van extra verbindingen over water waarbij: a) tussen de Noord- en Zuidoevers van de Maas b) hierdoor een bijdrage wordt geleverd aan het reduceren van uitstoot van het autoverkeer ter hoogte van de Van Brienenoordbrug c) op basis van een businesscase zicht is op een reguliere dienstregeling binnen het Waterbuscontract zonder extra bijdrage na twee jaar.	<ul style="list-style-type: none"> Opstarten van een nieuw netwerk van snelle veerlieden tussen Krimpen aan den IJssel en Rotterdam Centrum is onderzocht op financieel-economische, vervoerkundige, nautische en technische aspecten. 	Herijking van dit project
	Pilotproject personenvervoer over water in Rotterdam (uitvoering)		Binnen het kader van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit zal in 2014 en 2015 worden geïnventariseerd of dit project haalbaar is.	
Toepassen provinciaal instrumentarium	Project 'Integrale aanpak belasting wegen'	Integrale aanpak van de belasting van provinciale wegen.	De pilots Roadled en ROADrepair zijn uitgevoerd. <ul style="list-style-type: none"> Roadrepair was technisch geen succes door enkele tegenslagen. De techniek en organisatie van deze levensverlengende maatregel voor het wegdek, moet worden verbeterd. De Roadled is erg duur en technisch nog niet uitontwikkeld. 50% van de overgebleven exemplaren was defect. De evaluatie is afgerond. Conclusie: niet toepassen. 	Er wordt gezocht naar een passend alternatief voor dit project
	Project 'bestrijding piekbelasting luchtverontreiniging'	Doel is te komen tot concrete bestrijding van luchtverontreiniging (NOx / fijn stof) op specifieke locaties op specifieke 'tropische' dagen.	Op dit moment wordt bekeken of dit project nog zinvol is.	Loopt iets achter op planning
	RO instrument en luchtkwaliteit / duurzame ontwikkeling	Voorkomen van nieuwe knelpunten binnen provinciale verantwoordelijkheid: geen nieuwe gevoelige bestemmingen in de buurt van verontreinigende bronnen en geen nieuwe verontreinigende bronnen in de buurt van gevoelige bestemmingen.	Project bevindt zich in voorbereidingsfase. Het is gebleken dat er binnen RWB geen behoefte bestaat aan nadere ondersteuning. Verder wordt nu gezocht naar een mogelijke invulling d.m.v. een opleidingstraject richting Omgevingsdiensten en/of gemeenten.	Loopt iets achter op planning

Domein	Project	Doel	Stand van zaken 01/01/2014	Status
	Aanpak 'Vergunningverlening en handhaving'	Verminderen van uitstoot verontreinigende stoffen door de industrie waar provincie bevoegd gezag is.	Er zijn bij de Omgevingsdiensten twee projecten opgestart om de uitstoot veroorzaakt door het vrachtverkeer via de vergunningen te regelen, zie vervoersmanagement in relatie tot vergunningverlening. Verder loopt er een project bij de DCMR waarbij de NOx uitstoot van grote bronnen wordt beperkt, daar waar deze leidt tot een significante bijdrage aan de grond. Met een aantal grote bedrijven is reeds overeenstemming bereikt over maatregelen.	Verloopt volgens planning
Verbeter doorstroom (vaar)-wegen	Project 'Optimaliseren vaarwegen'	Verminderen van uitstoot verontreinigende stoffen door optimaliseren van gebruik en beheer van provinciale vaarwegen.	Het budget is ondergebracht bij Vrachtverkeer & Logistiek.	n.v.t.
Mobiliteitsmanagement	Gebiedsgerichte aanpak mobiliteitsmanagement Drechtsteden	Mobiliteit heeft tijdens spits tijden 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"> • November 2012 aanstelling van 2 gebiedsmakelaars. Zij bereiden op diverse bedrijventerreinen en met diverse bedrijven maatregelen voor. • In Drechtsteden is een toetsingskamer opgericht met daarin afvaardiging van de betrokken partijen. Gezamenlijk doel is om maatregelen via makelaar uitgevoerd te krijgen. Concreet staan in de steigers een fietsactieplan en een subsidie voor camera op Dordtse Kil 3. 	Verloopt volgens planning

Domein	Project	Doel	Stand van zaken 01/01/2014	Status
	<p>Gebieds-gerichte aanpak mobiliteits-management Leiden</p>	<p>Mobiliteit heeft tijdens spits tijden 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • November 2012 aanstelling van 2 gebiedsmakelaars. Zij bereiden op diverse bedrijventerreinen en met diverse bedrijven maatregelen voor. • In Leiden werkt de makelaar aan Bio Science Park en Grote Polder. In het laatste geval wordt haalbaarheid van een OV pendel onderzoek. Breed zet hij een probeerpool uit voor e-fietsen en -scooters. Daarbij organiseert hij diverse verdiepingssessies voor Zorg en Onderwijs. • Maatregelen voor fietsstimulering worden voorbereid. Ook kunnen bedrijven Mobiliteitsbudget toe gaan passen in eigen beleid, waarvoor zij subsidie kunnen krijgen en kennis moeten delen. 	<p>Verloopt volgens planning</p>
	<p>Gebiedsgerichte aanpak mobiliteits-management Gouda</p>	<p>Mobiliteit heeft tijdens spits tijden 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In november 2012 aanstelling van 2 gebiedsmakelaars. Zij bereiden op diverse bedrijventerreinen en met diverse bedrijven maatregelen voor. • In Gouda worden maatregelen op Gouwe Park onderzocht, nadruk ligt op pendel en fietsstimulering. Het Groene Hart ziekenhuis wil met Fietsstimulering aan de slag, maatregelen wordt uitgewerkt. 	<p>Verloopt volgens planning</p>
	<p>Gebiedsgerichte aanpak mobiliteits-management Alphen a/d Rijn</p>	<p>Mobiliteit heeft tijdens spits tijden 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • In november 2012 aanstelling van 2 gebiedsmakelaars. Zij bereiden op diverse bedrijventerreinen en met diverse bedrijven maatregelen voor waarvoor subsidie luchtkwaliteit gegeven kan worden. In Alphen is samen met de Vereniging Ondernemers Alphen en gemeente een convenant duurzame mobiliteit opgezet, ondertekend door 8 bedrijven. Makelaar gaat met deze bedrijven proeftrajecten in mobiliteitsbeleid voorbereiden, waarmee werknemers kunnen uitproberen met andere modaliteiten te reizen. Ook in Alphen kan probeerpool e-fietsen gebruikt worden, net zoals het Mobiliteitsbudget. 	<p>Verloopt volgens planning</p>

<i>Domein</i>	<i>Project</i>	<i>Doel</i>	<i>Stand van zaken 01/01/2014</i>	<i>Status</i>
Diverse lopende PAL projecten	Uitvoeren van het restant maatregelen uit het in 2008 vastgestelde actieprogramma	Diverse maatregelen uit het oorspronkelijke Actieprogramma Luchtkwaliteit waren in 2012 nog gedeeltelijk in uitvoering.	Zie bijlage E: overzichtstabel maatregelen Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2006-2010.	Afgerond
Reserve voor mogelijke knelpunten	Aanpak resterende knelpunten provinciale wegen	Er wordt een kleine reserve aangehouden om mogelijke nieuwe knelpunten aan te pakken.	Er zijn op dit moment geen knelpunten op provinciale wegen. Er wordt gekeken naar een alternatief project.	n.v.t.

Bijlage E: Overzichtstabel maatregelen Provinciaal Actieprogramma Lucht 2006 (NSL)

Maatregel no.	Naam en doel project	Stand van zaken per januari 2014	Status project
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.	Afgerond
2a	Herijking maatregelen / Meetprogramma hotspots.	DCMR en TNO hebben een meetprogramma uitgevoerd en geconfronteerd met 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.	Afgerond
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. D.m.v. de monitoring met Monitoringstool worden de ontwikkelingen op de locaties gevolgd. Maatregel kan beschouwd worden als zijnde uitgevoerd.	Afgerond
B	Schoon wagenpark		
3	Provinciale dienstauto's ombouwen op aardgas.	Geheel uitgevoerd in 2006 (2007).	Afgerond
4	Wagenpark scan provinciale organisatie.	Geheel uitgevoerd in 2007.	Afgerond
5	Wagenpark scan "kleine" gemeenten / regio's .	Uitgevoerd in 2007. Aantal gemeenten als spijtoptant in 2008 alsnog aan een scan onderworpen.	Afgerond
6	Realisatie aardgasvulpunten; versnellen van introductie van aardgas als motorbrandstof.	Uitgevoerd; Vanuit de subsidie regeling voor aardgas vulpunten zijn aanvragen voor 15 vulpunten gehonoreerd. De regeling is deels uit EFRO middelen gefinancierd. De afrekening met EFRO is half 2015.	Afgerond

Maatregel no.	Naam en doel project	Stand van zaken per januari 2014	Status project
D	<u>Emissies Openbaar Vervoer</u>		
7	business scan OV--> aardgas.	Is i.s.m. Verkeer en Vervoer, uitgevoerd.	Afgerond
8	Aanscherpen emissie-eisen OV concessieverlening en voertuigtechniek.	In de stadsdienst van Dordrecht en in de concessie Noord zijn Hybride bussen opgenomen. Begin 2015 zijn alle 500 provinciale bussen schoon. Maatregel is nog niet afgerond, maar loopt door in het nieuwe Provinciale Actieprogramma (PALII).	Afgerond
G	<u>Doorstromingsmaatregelen</u>		
9	Implementatie Tovergroen N213 Naaldwijk.	Implementatie van tovergroen op locaties is voltooid.	Afgerond
10	Implementatie Tovergroen N209 Bleiswijk.	Implementatie van tovergroen op locaties is voltooid.	Afgerond
11	Haalbaarheidsstudie naar locaties met emissiewinst door verkeersregulering.	Uitgevoerd. Voor zover dit vervolgd wordt zijn dat autonome activiteiten van DBI.	Afgerond
I	<u>Schepen en vaarwegen</u>		
12	Walstroom.	Afgerond. Continuering ligt in handen van DBI. Walstroom maakt inmiddels deel uit van de standaardfaciliteit van een openbare ligplaats voor de binnenvaart .	Afgerond
13	Advies scheepvaart en emissies.	De studie is afgerond. Inmiddels worden op mede basis van deze informatie in PAL II maatregelen opgestart om de scheepvaartemissies terug te dringen.	Afgerond
J	<u>Energie / Duurzaamheid</u>		
14	Energiescan Valkenburg; (voorbeeldfunctie).	Geheel uitgevoerd in 2007, resultaten overgedragen aan gemeente en aan LMG voor uitdragen en doorwerking in verdere planvorming Valkenburg.	Afgerond

Maatregel no.	Naam en doel project	Stand van zaken per januari 2014	Status project
N	<u>Nieuwe rijden</u>		
15	Cursus Nieuwe Rijden prov. Chauffeurs.	Geheel uitgevoerd in 2007.	Afgerond
O	<u>Vermindering autogebruik</u>		
16	Afkopen online Reiswijzer voor bedrijven Zuid-Holland.	Is in 2007/ 2008 uitgevoerd. Niet zichtbaar in hoeverre de betreffende bedrijven de reiswijzer hebben gecontinueerd. Geen vervolg aan gegeven.	Afgerond
17	Technische ondersteuning NSL (DCMR).	Loopt jaarlijks door. Vanaf 2013 maakt dit onderdeel uit van het werkplan van de DCMR.	Afgerond
18	Monitoring NSL.	De pilot monitoring is uitgevoerd. Het project gegevensautoriteit bij de DCMR is afgerond. Hier worden data verzameld van een hoge kwaliteit.	Afgerond

Bijlage F: Samenvatting Thematische Strategie Luchtkwaliteit

Op 18 december 2013 heeft de Europese Commissie het nieuwe luchtpakket gepubliceerd. Het pakket bevat:

- een nieuwe Thematische Strategie met een lange termijn beleid en doelen,
- een nieuwe NEC richtlijn (nationale emissieplafonds) die aansluit op het Gotenburg protocol,
- een richtlijn voor middelgrote stookinstallaties.

Dit pakket bevat geen nieuwe luchtkwaliteitsgrenswaarden. Deze zullen pas over enkele jaren worden vastgesteld. Er wordt geen jaar genoemd.

Thematische Strategie

De Thematische Strategie geeft doelen tot 2030. Het doel van de Commissie is om de gezondheids-effecten van luchtverontreiniging tot 2030 met 52% terug te dringen. De effecten op natuurgebieden zullen met 35% worden teruggedrongen. Dit is iets meer dan met het huidige beleid zou worden bereikt. Er zijn dus aanvullende maatregelen nodig, die voor een groot deel uit EU bronbeleid zullen komen. Dit beleid is vooral gericht op de industriële uitstoot (richtlijn industriële emissies en de richtlijn middelgrote stookinstallaties). Voor verkeer gaat de Commissie de Euro 6 richtlijn zo aanpassen dat er emissiegrenswaarden voor de daadwerkelijke ritten of rijomstandigheden worden gegeven. Daarmee denkt de Commissie het probleem van de hoge stikstofoxide uitstoot van vooral dieservoertuigen op te lossen. De Commissie ziet geen noodzaak om de verkeersemissies na Euro 6/VI nog verder te verlagen. Een vernieuwing van het wagenpark moet vanzelf leiden tot lagere concentraties. Hoewel de voorgestelde reducties van de uitstoot veel geld kosten, zijn de voordelen, ook financieel, groter dan de kosten. Het pakket stimuleert de schone economie, verlies door ziekteverzuim zal afnemen, de ziektekosten zullen dalen en de landbouwopbrengsten zullen stijgen in vergelijking met het huidige beleid. Dit leidt er toe dat het pakket meer oplevert dan het kost.

Het langetermijnbeleid van de Commissie is erop gericht om geen negatieve effecten van de luchtkwaliteit meer te hebben op de gezondheid van de mens noch op ecosystemen. Dit doel is in 2030 nog niet bereikt, en onduidelijk blijft wanneer dit gehaald gaat worden. Strengere doelen voor 2030 zouden wel leiden tot veel hogere kosten.

Voor 2020 heeft de Commissie de ambities beperkt gehouden. Het voornaamste doel is om overal te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen van de huidige wetgeving, en ook aan alle andere richtlijnen die nu al bestaan. De Commissie kiest hiervoor omdat veel steden in een groot aantal lidstaten niet kunnen voldoen aan de luchtkwaliteit grenswaarden voor stikstofdioxide en/of fijn stof. De Commissie wil samen met de lidstaten en de decentrale overheden de problemen oplossen.

De Commissie wil via haar programma's zoals EFRO en Life bevorderen dat er luchtkwaliteitsmaatregelen worden genomen. Ze denkt daarbij vooral aan innovatie en schonere technieken, maar ook wel aan milieuzones.

De NEC richtlijn

De NEC richtlijn voor nationale emissieplafonds sluit voor 2020 aan bij de doelen die in het Gothenburg protocol zijn vastgesteld in 2013. Het Gothenburg protocol is overeengekomen in een VN-ECE werkgroep, waarin naast de EU ook de VS, Canada en een aantal Oost-Europese landen deelnemen. De doelen van Gothenburg zijn niet erg ambitieus, maar wel haalbaar. Voornaamste wens in Gothenburg was, om zoveel mogelijk landen uit Oost-Europa bij het protocol te betrekken. Dit lukte alleen met een weinig ambitieus pakket. De doelen voor 2020 uit het Gothenburg protocol moeten nog worden geratificeerd door de EU. De Commissie neemt de reductiedoelen voor 2020 dus over van Gothenburg, maar formuleert wel strengere doelen voor het jaar 2030. Deze doelen zijn nieuw, en hier gaat de besluitvorming in feite over.

De NEC richtlijn gaat over de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen, ammoniak, zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) en methaan. De laatste twee zijn nieuw en geen onderdeel van de bestaande NEC richtlijn met doelen vanaf 2010. Methaan is een vreemde stof in dit rijtje, omdat dit niet direct schadelijk is, maar wel bijdraagt aan de opwarming van de atmosfeer. Het maakt in Nederland op dit moment geen deel uit van het luchtkwaliteitsbeleid. Beheersing van de uitstoot heeft echter wel degelijk voordelen voor het klimaat, omdat methaan een sterk broeikasgas is. Het komt vooral vrij uit aardgas(lekken) en bij de chemische industrie. Ook wordt zwarte rook genoemd als een stof waarvoor de uitstoot moet worden geïntariseerd. Het ambitieniveau van 2020 is voor Nederland haalbaar zonder veel aanvullend beleid. De doelen voor 2030 vragen nog wel een flinke inspanning voor zwaveldioxide en vluchtige organische stoffen, maar ook voor stikstofoxiden moet de uitstoot nog worden verlaagd. Hoe moeilijk de methaan doelstelling is te halen, valt op dit moment nog niet te overzien. Andere landen hebben vergelijkbare plafonds, en gemiddeld is de reductiedoelstelling zelfs nog iets groter.

De verantwoordelijkheid voor het halen van de doelen van de NEC richtlijn ligt vooral bij de nationale overheden. Deels zal ook het EU bronbeleid bijdragen aan het halen van de doelstellingen. De EU zet zich in voor een reductie van de industriële uitstoot en voor de emissie van de zeevaart (via IMO). Ook zal er een richtlijn komen voor de uitstoot van mobiele werktuigen (zoals tractoren, kranen en wegwerkvoertuigen). Merkwaardig is dat de binnenvaart in het hele pakket niet één keer wordt genoemd. Juist in de binnenvaartsector zijn nog kosteneffectieve maatregelen te nemen.

De NEC richtlijn biedt iets meer flexibiliteit, bv. als later blijkt dat er bronnen zijn waarvan we nog niets wisten, en die dus in de plafonds niet meegerekend waren. De provincies en gemeenten hebben geen belangrijke verantwoordelijkheid voor het halen van de NEC doelen. Wel zullen ze vergunningen moeten verlenen die voldoen aan de nieuwe eisen.

Richtlijn middelgrote stookinstallaties

Deze richtlijn brengt de uitstoot terug van stookinstallaties die bv. worden gebruikt voor het verwarmen van kassen. Aan deze groep stookinstallaties werden tot nu toe nog geen eisen gesteld vanuit de EU, en de uitstoot is nu nog verhoudingsgewijs hoog. De Europese eisen voor middelgrote stookinstallaties zijn minder streng dan de eisen die de Nederlandse regelgeving voor de komende jaren voorschrijft. Er zijn rapportageverplichtingen aan Europa, maar deze zijn minder dan voor grote industriële installaties.