

Zevende Voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland

Rapportage luchtkwaliteit over 2015 aan de hand van de NSL/RSL Monitoringsresultaten en een overzicht van het provinciaal luchtbeleid



Maart 2017, versie 3.1

Vastgesteld door GS op 14-03-2017

Managementsamenvatting

Inleiding

Deze zevende Voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland informeert u over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), over het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 en over de voortzetting van het provinciale luchtbeleid. De rapportage is gebaseerd op landelijke monitoringgegevens van het RIVM en op meetgegevens van de DCMR. Deze rapportage bevat gegevens over 2015 en prognoses voor 2020 over het grondgebied van Zuid-Holland. Het NSL beoogt de luchtkwaliteit in heel Nederland tijdig onder de wettelijke grenswaarden te krijgen die in heel Europa gelden. De fijn stof-grenswaarden zijn geldig vanaf 2012, terwijl de stikstofdioxidenorm in 2015 gehaald diende te zijn.

Deze rapportage geeft aan in hoeverre de doelstelling van het NSL in het doeljaar 2015 is gehaald. 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. Deze rapportage beschrijft de stand van zaken van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 en de wijze waarop de provincie vervolg geeft aan het luchtbeleid.

Algemeen beeld luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Zuid-Holland verbetert gestaag. In 2015 is in Zuid-Holland het aantal locaties boven de grenswaarden gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar. Een beperkt aantal knelpuntlocaties, in Rotterdam en Den Haag, vraagt echter nog om inzet. De specifieke knelpunten worden door de verantwoordelijke partners aangepakt. De gemeenten Rotterdam en Den Haag hebben hiervoor aanvullende maatregelenpakketten vastgesteld.

Fijn stof

- De berekeningen en de metingen van de DCMR en het RIVM langs de wegen in Zuid-Holland laten in 2015 geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde voor fijn stof zien. Ook in de toekomst worden op basis van de landelijke monitoringgegevens van het RIVM langs deze wegen geen overschrijdingen verwacht (bij huidig beleid en gebaseerd op berekeningen).

Stikstofdioxide

- In 2015 is vergeleken met voorgaande jaren het aantal overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde langs wegen iets afgenomen.
- Langs provinciale wegen in Zuid-Holland is er voor 2015 op basis van de landelijke monitoringgegevens van het RIVM *geen* overschrijding van de grenswaarde berekend.
- Voor 2015 zijn langs gemeentelijke wegen in Rotterdam en Den Haag op basis van de landelijke monitoringgegevens van het RIVM op een beperkt aantal locaties (4,2 km weg) nog overschrijdingen van de grenswaarde berekend.

Blootstelling en voortgang maatregelen en projecten

Het aantal blootgestelden aan concentraties van stikstofdioxide boven de grenswaarde is in 2015 gedaald ten opzichte van de voorgaande jaren, op basis van de landelijke monitoringgegevens van het RIVM en berekeningen van de DCMR. De blootgestelden wonen vooral in de binnensteden van Rotterdam en Den Haag.

Om de voortgang van het NSL te kunnen controleren, wordt het aantal uitgevoerde maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en het aantal ruimtelijke projecten in procedure bijgehouden. De meeste NSL-maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd en het aantal projecten dat de procedure heeft doorlopen, is groter dan de doelen gesteld in de begroting.

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. Voor de uitvoering van de projecten heeft de provincie subsidie gegeven aan bedrijven (o.a. scheepvaart) en daarnaast ook de middelen van het NSL ingezet. Het programma is inmiddels nagenoeg afgerond (alleen investeringen in de Waterbus en de waterverbinding van Maasvlakte 2 naar het Westland zijn nog niet afgerond). De projecten zijn gericht op de binnenvaart, het (vracht)verkeer en provinciale inrichtingen. In dit rapport wordt een overzicht gegeven van de uitgevoerde activiteiten.

Huidig provinciaal luchtbeleid

Omdat er een risico is op toekomstige overschrijdingen van de stikstofdioxide-grenswaarde door een aantrekkende economie en een toename van het verkeer, zet de provincie het luchtbeleid voort. Er wordt naar samenwerking gezocht met externe partijen, waarbij de provincie deze partijen ondersteunt met kennis en subsidie, daar waar dit nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	7
1.1 NSL en provinciale maatregelen	7
1.2 EU-evaluatie	7
1.3 Leeswijzer.....	7
2. Monitoringsresultaten NSL.....	9
2.1 Luchtkwaliteitsberekeningen	9
2.1.2 Fijn stof.....	9
2.1.3 Stikstofdioxide	9
2.2 Resultaten Luchtkwaliteitsmetingen	10
2.2.1 Fijn stof (PM ₁₀).....	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	14
3.4 Toekomstige indicatoren	15
3.5 Deelconclusie	16
4. Voortgang Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit.....	17
4.1 Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015.....	17
4.2 Uitgevoerde projecten en resultaten.....	17
5. Huidig provinciaal luchtbeleid	21
Bronvermelding	27
Bijlagen	28
Bijlage A: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	28
Bijlage B: Maatregelen van de regio's in het NSL	29
Bijlage C: Bronnen van luchtverontreiniging.....	30
Bijlage D: Kaarten luchtkwaliteitsberekeningen over 2015 en prognoses 2020	31
Kaart 1: PM ₁₀ -concentratie in 2015	31
Kaart 2: NO ₂ -concentraties in 2015	32
Kaart 3: NO ₂ -concentraties in 2020	33

1. Inleiding

Deze rapportage geeft de stand van zaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de maatregelen die de provincie neemt en geeft daarmee inzicht in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Bij vaststelling van het NSL is aan Provinciale Staten toegezegd dat zij jaarlijks een rapportage ontvangen over de voortgang van het NSL. Deze rapportage beschrijft de luchtkwaliteitsberekeningen over het jaar 2015 en de mate van afronding van de provinciale maatregelen luchtkwaliteit tot eind 2016. Deze rapportage is tot stand gekomen op basis van de landelijke NSL monitoringronde van 2016.

De resultaten uit deze voortgangsrapportage zullen worden opgenomen in de Staat van Zuid-Holland en in de provinciale begroting.

1.1 NSL en provinciale maatregelen

Het NSL is in 2009 vastgesteld door het Rijk met een looptijd tot 1 januari 2015. Inmiddels is het samenwerkingsprogramma verlengd tot aan het moment dat de nieuwe Omgevingswet in werking treedt. De meeste maatregelen zijn echter inmiddels afgerond. Het NSL is door het Rijk ingezet als programma om bij de Europese Commissie uitstel te krijgen voor die situaties waar niet tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden. De wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide zijn vanaf 2015 bindend, die voor fijn stof PM₁₀ zijn al geldig vanaf 2012.

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. De provincie Zuid-Holland neemt zelf ook aanvullende maatregelen in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012 – 2015 en in het huidige luchtbeleid.

1.2 EU-evaluatie

Op 3 februari 2017 heeft de Europese Commissie per lidstaat een evaluatie gepubliceerd van de tenuitvoerlegging van het EU-milieubeleid. Deze analyse berust op gegevens uit 2013. De Europese Commissie wijst op de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging en adviseert Nederland om de uitstoot naar de lucht van stikstofoxiden en andere stoffen nog verder te reduceren. In vergelijking met andere EU-landen is de gemiddelde concentratie van stikstofdioxide van alle meetpunten in Nederland relatief hoog. Dat komt omdat een groot deel van Nederland een stedelijk gebied is. De concentratie van fijn stof ligt in Nederland op het middenniveau ten opzichte van andere landen in Europa. De Europese Commissie vraagt Nederland om de luchtkwaliteitsmaatregelen voort te zetten.

De maatregelen die de afgelopen jaren in Nederland zijn genomen hebben geleid tot een verbetering van de luchtkwaliteit ten aanzien van stikstofdioxide en fijn stof. In lijn met het advies van de Europese Commissie wordt het provinciale luchtbeleid voortgezet, teneinde de concentraties stikstofdioxide in de lucht verder terug te dringen.

1.3 Leeswijzer

De Voortgangsrapportage is iets anders van opbouw dan in de laatste jaren. De reden hiervoor is dat het NSL voor het grootste deel is afgerond. Daarom worden ook de begrotingsindicatoren aangepast.

Bovendien heeft de provincie in 2016 een vervolg luchtbeleid opgestart waarvan hier een overzicht wordt gegeven.

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 2015 aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide voldoet en wat de trend is. *Hoofdstuk 3* laat zien of de provinciale begrotingsindicatoren worden behaald. *Hoofdstuk 4* beschrijft de resultaten van het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015. *Hoofdstuk 5* geeft weer wat het vervolg van het luchtbeleid van de provincie is.

2. Monitoringsresultaten NSL

Om te bepalen of de grenswaarden worden gehaald, wordt de luchtkwaliteit zowel berekend als gemeten. Paragraaf 2.1 laat de *luchtkwaliteitsberekeningen over 2015* zien. Paragraaf 2.2 laat de *luchtkwaliteitsmetingen over 2015* en de luchtkwaliteitstrend in vergelijking met afgelopen jaren zien.

2.1 Luchtkwaliteitsberekeningen

Jaarlijks worden de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren berekend met een nationaal model, de Monitoringtool. Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor het invoeren van zijn eigen verkeersgegevens. De resultaten van de laatste NSL monitoringronde zijn eind 2016 gepubliceerd in de landelijke Monitoringrapportage¹ van het RIVM. Deze rapportage kijkt terug op 2015 en voorspelt effecten tot 2020. De Zuid-Hollandse resultaten uit de landelijke rapportage zijn in deze paragraaf verwerkt. De kaartbeelden met resultaten van de Monitoringtool zijn te vinden in bijlage D.

2.1.2 Fijn stof

Rekenresultaten van fijn stof:

- De berekeningen langs de wegen in Zuid-Holland laten in 2015 geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde voor fijn stof zien (zie kaart 1 in bijlage D). Dit zal naar verwachting ook in de komende jaren zo zijn.

In de landelijke NSL Monitoringrapportage van het RIVM wordt gesproken over een knelpunt in Hendrik-Ido-Ambacht. Op basis van een nadere analyse is gebleken dat dit knelpunt wordt veroorzaakt door een dubbeltelling van de uitstoot van een dochteronderneming van Nedstaal. De opname van een knelpunt in de Monitoringsrapportage is dus een onjuiste constatering van het RIVM en om die reden ook niet in dit rapport overgenomen.

2.1.3 Stikstofdioxide

Rekenresultaten van stikstofdioxide:

- In 2015 bestaan er ten opzichte van het voorgaande jaar minder overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde op gemeentelijke- en Rijkswegen (zie kaart 2 in bijlage D).
- In 2015 is er géén overschrijding langs een provinciale weg berekend in de landelijke monitoring.
- In 2015 blijft op basis van de landelijke monitoringgegevens een aantal overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde bestaan op het grondgebied van Zuid-Holland (overschrijdingen zijn vooral berekend in Rotterdam en Den Haag op 4,2 km weg, in 2014 was dit 12,5 km). De eerdere problemen in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zijn in 2015 niet meer geconstateerd.
- Bijna-knelpunten zijn alle punten boven de 38 µg/m³ die een knelpunt zouden kunnen worden als rekening wordt gehouden met een onzekerheidsmarge. In 2015 gaat dit om 22,1 km weg, waarvan één punt op een provinciale weg (N206 bij Leiden). De bijna-knelpunten zijn verdeeld over de hele provincie, maar komen veel in de grote steden Den Haag en Rotterdam voor, zie kaart 2.
- Volgens de verwachting zijn er in 2020 geen knelpunten meer met concentraties boven de grenswaarde in Zuid-Holland, zie kaart 3.

¹ Monitoringsrapportage NSL 2016: stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (november 2016). RIVM rapport 2016-0138

Vanaf 2015 moest de luchtkwaliteit overal aan de wettelijke grenswaarde voor stikstofdioxide voldoen. Dit doel is gehaald op enkele hardnekkige knelpunten na in Rotterdam en Den Haag (zie ook bijlage D, kaart 2). De gemeenten Rotterdam en Den Haag hebben hiertoe aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen vastgesteld.

Afname sinds begin NSL monitoring

In 2010 is voor het eerst gemonitord met de Monitoringtool waarmee het aantal km weg met een overschrijding van de grenswaarde is bepaald voor het jaar 2009. Toen werd de grenswaarde voor stikstofdioxide nog langs 500 km weg overschreden. Dit aantal is in 2015 gedaald tot 4,2 km weg. Deze verbetering is het gevolg van het NSL en van de schoner wordende auto's.

Voertuigemissies

In 2015 kwam de emissie van met name dieselveertuigen in het nieuws door het ontdekken van software bij dieselauto's van VW die tijdens de rit op de weg werd uitgeschakeld. Hieruit bleek dat de stikstofoxide uitstoot van dieselauto's in de praktijk veel hoger is dan tijdens de testprocedure. Het was in Nederland al enkele jaren bekend, dat de uitstoot van dieselauto's op de weg niet voldoet aan de eisen uit de test. Daarom werd in de laatste jaren de emissiefactor van dieselveertuigen (uitstoot per km) regelmatig verhoogd voor de berekeningen met modellen. Voorspellingen van enkele jaren geleden gingen uit van een lagere uitstoot in de toekomst, maar deze voorspellingen zijn jaarlijks iets bijgesteld. Daardoor zijn er in de afgelopen jaren een aantal tegenvallers geweest met nieuwe stikstofdioxide knelpunten. Dit betekent tevens dat de hogere uitstoot van dieselveertuigen in de modellen voor het grootste deel reeds is verwerkt. De tegenvallers hebben er al toe geleid dat vooral de grote steden nog meer inspanningen moesten verrichten, om de luchtkwaliteit op peil te houden. De tegenvallers zijn ook de reden voor een aantal resterende knelpunten voor stikstofdioxide.

2.2 Resultaten Luchtkwaliteitsmetingen

De DCMR meet de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied en het RIVM meet dit in het hele land. Deze gegevens worden gebruikt voor de jaarlijkse voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland. Hieronder zijn de resultaten voor fijn stof en stikstofdioxide beschreven. De trend die hier wordt weergegeven is betrouwbaarder dan die uit de berekeningen.

2.2.1 Fijn stof (PM₁₀)

In 2015 hebben de DCMR en het RIVM in Zuid-Holland geen overschrijding van de daggrenswaarde² of jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof gemeten. Alle meetpunten voldoen ruimschoots aan de grenswaarden voor fijn stof.

Figuur 1 geeft de trend weer van de gemeten concentratie van fijn stof op verschillende niveaus (regionaal, stad en straat)³. Uit dit figuur blijkt dat de gemiddelde fijn stof concentratie over een aantal meetstations vanaf het begin van het NSL is gedaald.

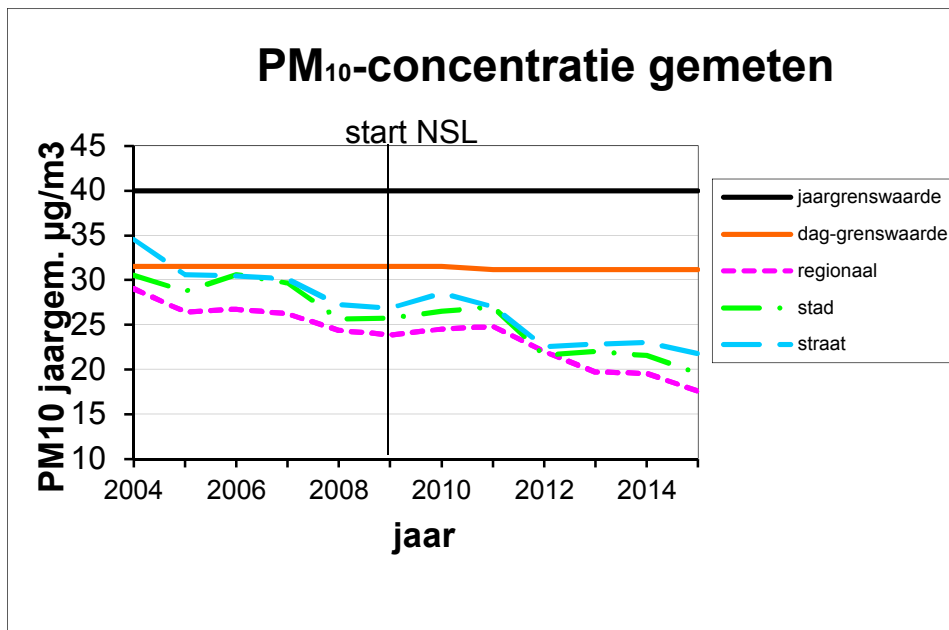
In 2015 was het weer gunstig voor de luchtkwaliteit. In een jaar met een ongunstiger weertype, bijvoorbeeld met een lange droge periode, kan de fijn stof concentratie echter wel weer hoger uitvallen.

² Op meer dan 35 dagen per jaar is de concentratie fijn stof hoger dan 50 µg/m³

³ Straatstations liggen in drukke stedelijke straten, stadstations in rustige stedelijke wijken en regionale stations in gebieden ver van lokale bronnen.

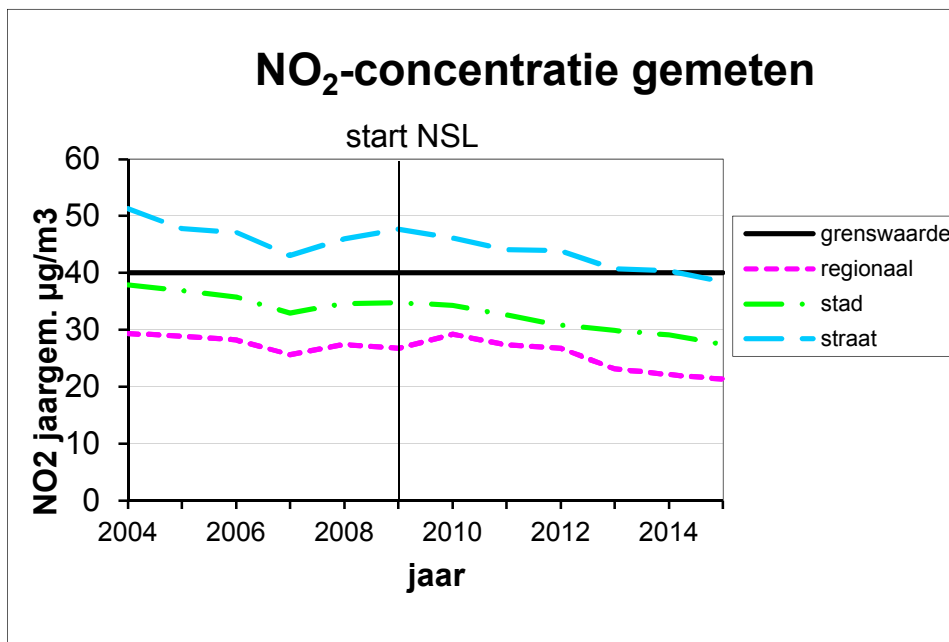
In de laatste 20 jaar zijn vooral de rotemissies van het wegverkeer flink afgenomen.

Figuur 1: Gemeten fijn stof concentratie in de tijd



2.2.2 Stikstofdioxide

Figuur 2: Gemeten stikstofdioxide concentratie in de tijd



De concentratie van stikstofdioxide is in 2015 weer gedaald ten opzichte van het jaar ervoor. Figuur 2 laat zien dat vooral op straatstations⁴ met veel verkeer de concentraties hoog zijn. De concentraties liggen op twee verkeersbelaste meetpunten en op een industrieel meetpunt nog boven de Europese grenswaarde die in 2015 gehaald moest zijn, maar gemiddeld komen ze steeds dichterbij de grenswaarde. De concentraties op stadstations in rustige gebieden van de stad en op regionale stations liggen wel duidelijk onder de grenswaarde.

2.3 Deelconclusie

Berekeningen

De luchtkwaliteit verbetert elk jaar. Voor fijn stof zijn er geen overschrijdingen berekend voor 2015. Sinds 2012 moet aan de grenswaarde voor fijn stof worden voldaan. In Zuid-Holland is deze grenswaarde mede dankzij het NSL en het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit tijdig gehaald.

Op een beperkt aantal locaties is voor stikstofdioxide (met name in binnensteden) nog een overschrijding berekend voor 2015. Deze specifieke knelpunten worden door de verantwoordelijke partners in het NSL aangepakt. Rotterdam heeft eind 2013 een aanvullend maatregelenpakket vastgesteld. Den Haag heeft in 2015 het luchtkwaliteitsactieplan geactualiseerd.

Tabel 1: overzicht resultaten luchtkwaliteitsberekeningen Monitoringstool Zuid-Holland. ⁵

	Fijn stof		Stikstofdioxide	
	<i>Zuid-Holland</i>	<i>provinciale wegen</i>	<i>Zuid-Holland</i>	<i>provinciale wegen</i>
2015	geen knelpunten	geen knelpunten	4,2 km weg met knelpunten	geen knelpunten

Metingen

Uit de metingen blijkt dat de concentratie van stikstofdioxide in 2015 licht is afgenomen. De stikstofdioxide concentratie ligt in enkele drukke straten nog boven de grenswaarde. De gemeten fijn stof concentratie ligt ver onder de grenswaarden.

Tabel 2: overzicht resultaten luchtkwaliteitsmetingen Zuid-Holland 2015

fijn stof	Stikstofdioxide
0 van de 23 punten boven de grenswaarden	3 van de 20 punten boven jaargrenswaarde

Globaal laten zowel de berekeningen als ook de metingen zien, dat de luchtkwaliteit gestaag verbetert. Metingen en berekeningen komen steeds beter overeen.

⁴ Meetpunt in een straat met veel verkeer

⁵ In de vorige Voortgangsrapportage stond 2015 opgenomen als voorspelling, de waarden in deze rapportage zijn de werkelijke concentraties op basis van de meest actuele verkeersgegevens

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 dat woont 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 welke indicatoren vanaf volgend jaar in de provinciale begroting worden opgenomen.

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.

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 zevende Voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland alleen het aantal blootgestelden aan stikstofdioxide concentraties boven de Europese grenswaarde aan de orde.

Net als in eerdere jaren is voor 2015 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 de officiële resultaten van de monitoring berekend dat in 2015 1300 personen in Zuid-Holland worden blootgesteld aan concentraties stikstofdioxide boven de Europese grenswaarde. Zij leven vooral in Rotterdam en Den Haag.

Dit betekent dat het doel van nul blootgestelden nagenoeg is gehaald. Het aantal blootgestelden in 2015 is minder dan 1% van het aantal in 2006, er is dus een flink succes geboekt. Er zijn nog een aantal hardnekkige knelpunten in de grote steden waar mensen worden blootgesteld. De belangrijkste reden dat deze nog niet overal zijn opgelost is de tegenvallende NOx-uitstoot van dieselauto's.

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

Jaar	Maximaal aantal blootgestelden volgens begroting	Beoogde jaarlijkse afname van aantal blootgestelden aan concentraties stikstofdioxide	Daadwerkelijk aantal blootgestelden
2006			155.000
2007			100.000
2008			87.000
2009	81.000	nulmeting	81.000
2012	72.900	-10%	23.400
2013	64.800	-10%	6.530
2014	56.700	-10%	5.255
2015	0	-70%	1.300

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 de laatste 72 maatregelen in 2015 afgerond te hebben (zie tabel 4, verschil tussen 148 en 220). In de praktijk zijn er in eerdere jaren meer maatregelen gerealiseerd, waardoor er nu minder overblijven.

Aantal gerealiseerde maatregelen in relatie tot de provinciale begroting

In de Monitoringtool van het NSL geven alle NSL-partners de voortgang van de maatregelen op. Uit de gegevens van de monitoring kan geconcludeerd worden dat er tot mei 2016 **193** maatregelen zijn afgerond, zie tabel 4. Dit aantal loopt iets achter op de provinciale begrotingsdoelen. In totaal over alle jaren zouden er eind 2015 220 maatregelen moeten zijn afgerond.

Dat het aantal lager is komt doordat meer maatregelen al eerder zijn afgerond, en doordat het NSL is verlengd. Met de verlenging heeft het Rijk meer tijd gegeven voor het uitvoeren van de maatregelen. Sommige regio's maken hier gebruik van door bepaalde maatregelen nog te laten doorlopen.

Het aantal maatregelen uitgevoerd door de provincie zelf loopt voor op de begroting.

In bijlage B wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste maatregelen van de gemeenten en regio's, in hoofdstuk 4 staat het overzicht van de provinciale maatregelen van het provinciale actieprogramma uit 2012.

Duidelijk is dat de meeste NSL-maatregelen zijn uitgevoerd. Dit geldt voor alle regio's en gemeenten van het RSL. De begrotingsdoelen zijn nagenoeg gehaald.

Tabel 4: Uitgevoerde NSL maatregelen volgens begroting en werkelijk gerealiseerd tot mei 2016 (Monitoringtool 2016)

jaar	Aantal uitgevoerde maatregelen	Gewenst aantal volgens begroting	Aantal eigen uitgevoerde maatregelen	Gewenst aantal volgens begroting
2010	84	68	12	11
2011	102	88	14	12
2012	133	108	17	13
2013	149	128	19	14
2014	174	148	20	16
2015	193	220	21	19

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 ruimtelijke 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)⁶ bijdragen aan de luchtkwaliteit. Het doel van deze indicator is om aan te tonen dat luchtkwaliteit geen belemmering meer is voor het realiseren van ruimtelijke projecten.

Volgens de begroting zou het aantal NSL-projecten in procedure geleidelijk moeten oplopen. In de praktijk gaat het aantal projecten in procedure na verloop van tijd weer 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 50 projecten in 2015 in procedure moeten zijn.

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

Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat er op de toetsdatum⁷ van mei 2016 van 58 projecten de procedure is afgerond. Dit aantal is hoger dan het gewenste aantal uit de begroting. Van de oorspronkelijk geplande projecten is vanwege de crisis in de afgelopen jaren een deel niet uitgevoerd. Dit heeft niets te maken met de luchtkwaliteit.

Na afronding van de procedure kan aan de bouw worden begonnen. Inmiddels zijn 17 projecten gerealiseerd.

Tabel 5: NSL-projecten in procedure tot mei 2016 (stand van zaken Monitoringtool 2016)

jaar	Projecten in voorbereiding (in procedure)	Projecten met procedure afgerond	Gewenst aantal projecten in procedure volgens begroting
2010	85	13	0
2011	77	26	0
2012	76	32	10
2013	70	35	10
2014	56	48	10
2015	42	58	50

3.4 Toekomstige indicatoren

Vanaf volgend jaar zullen, ook in de begroting en jaarrekening, uitsluitend de indicatoren in onderstaande tabel worden opgenomen. Deze geven een beter beeld van de verbetering van de luchtkwaliteit, ook onder de grenswaarde. Een knelpunt of bijna-knelpunt staat voor 100 m weg. Een bijna-knelpunt heeft een stikstofdioxide concentratie tussen 38 en 40 µg/m³. Er zijn bijna-knelpunten van alle wegbeheerders meegenomen. Deze punten kunnen bij ongunstige weersomstandigheden of bij een toenemend aantal voertuigen weer knelpunten worden.

⁶ '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).

⁷ Elke overheid geeft in de Monitoringtool de stand van zaken weer in mei van elk jaar. Er is niet geregeld dat dit voor een heel kalenderjaar geldt.

	2015
Knelpunten langs provinciale wegen	0
Bijna-knelpunten (km)	22,1
Aantal blootgestelden boven grenswaarde	1.300
Aantal blootgestelden aan bijna-knelpunten	5.535

De indicatoren van de maatregelen en projecten zullen vervallen, omdat de meeste maatregelen in 2016 zijn afgerond. In enkele gevallen loopt de uitvoering van de projecten nog door. Vanaf 2017 kunnen geen nieuwe maatregelen meer worden uitgevoerd met NSL geld, om die reden geven de oude indicatoren niet meer het gewenste inzicht.

3.5 Deelconclusie

De drie begrotingsindicatoren zijn in het doeljaar van het NSL (2015) nagenoeg gehaald.

In 2015 is in Zuid-Holland het *aantal blootgestelden* aan stikstofdioxide boven de grenswaarden gedaald, ten opzichte van het voorgaande jaar. Volgens de officiële gegevens is het aantal blootgestelden 1.300, terwijl het nul had moeten zijn. Het doel wordt voor deze indicator benaderd.

Deze indicator laat zien dat er verbetering zit in de luchtkwaliteit daar waar mensen wonen, maar dat er nog een klein aantal binnenstedelijke wegen zijn met hardnekkige knelpunten.

De begrotingsindicator *gerealiseerde luchtkwaliteitsmaatregelen* wordt voor 2015 nagenoeg gehaald als naar het aantal gerealiseerde maatregelen over alle jaren wordt gekeken. Het aantal is iets lager dan de begroting vraagt. Dit komt door de verlenging van het NSL. De meeste maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd.

De begrotingsindicator *aantal ruimtelijke projecten* in procedure is voor 2015 op 50 gesteld. Zuid-Holland voldoet hier aan, als alle projecten die de procedure hebben afgerond worden meegenomen. Dit is waar het om gaat en hoe het ook bedoeld was.

De verbetering in de luchtkwaliteit over de looptijd van het NSL, van 2009 tot 2015, is aanzienlijk. De maatregelen van het NSL, door alle overheden uitgevoerd, hebben hier sterk aan bijgedragen. Tegenwoordig worden geen projecten meer geblokkeerd vanwege de slechte luchtkwaliteit.

4. Voortgang Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit

Dit hoofdstuk gaat in op de voortgang van de maatregelen in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015.

4.1 Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015

Het eerste Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit liep over de periode 2006-2010. Alle maatregelen uit dit actieprogramma zijn inmiddels afgerond. Het tweede Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 is inmiddels ook afgerond, met uitzondering van de vergroening van de Waterbus en de waterverbinding tussen de Maasvlakte 2 en het Westland.

Het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 richtte zich in het bijzonder op schoon verkeer en (vracht)vervoer over water en weg. Deze projecten leveren een significante bijdrage aan een betere luchtkwaliteit in Zuid-Holland.

Daarnaast richtten projecten zich op het optimaliseren van het provinciaal instrumentarium en de versterking van de provinciale regierol richting de partners in het RSL.

Het actieprogramma 2012-2015 bestond uit twintig maatregelen, waarvan een deel echter nog nadere studies of uitwerking nodig had, voordat de haalbaarheid kon worden aangetoond. We geven hier een overzicht van de uitgevoerde projecten en de resultaten.

Kosten

Voor het Provinciaal Actieprogramma 2012-2015 was € 11 miljoen beschikbaar. Deze bedragen zijn inmiddels nagenoeg besteed voor de projecten. Een deel van dit geld was NSL rijkssubsidie, een deel is gefinancierd uit eigen middelen. Een groot deel van het geld is besteed aan de binnenvaart, waardoor deze sector een inhaalslag heeft gemaakt in de innovatie richting schonere motoren. Kleinere bedragen zijn ingezet voor uiteenlopende projecten.

Samenwerking

Het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012-2015 was opgezet als een samenwerkingsproject binnen de provincie. Verschillende afdelingen, met name verkeer en vervoer en economie, waren rechtstreeks betrokken bij het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit. Een groot deel van deze projecten is door deze afdelingen getrokken.

Uit dit programma is een aantal externe samenwerkingsprojecten ontstaan zoals de samenwerking met gemeente Rotterdam en de voormalige Stadsregio in het project schone binnenvaart.

4.2 Uitgevoerde projecten en resultaten

4.2.1 Project schone binnenvaart

In 2 tranches is subsidie verleend aan binnenvaartschippers voor het aanschaffen en installeren van katalysatoren die de uitstoot van stikstofdioxide door de schepen met 80-90% terugdringen. Dit was nodig omdat scheepsmotoren tot 25 jaar meegaan, en er zonder maatregelen nog lang een hoge uitstoot naar de lucht zou blijven bestaan. Er was veel belangstelling voor dit project en in totaal zijn 66 schepen omgebouwd. Deze subsidieregeling is uit NSL gelden betaald en is uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. In de tweede tranche is ook EU subsidie ingezet uit het EFRO programma. Een eis in de subsidieregeling was dat de schepen regelmatig in Zuid-Holland varen. Daardoor is bereikt dat het effect van de schonere techniek vooral in Zuid-Holland terecht komt. Berekend

is dat deze regeling in Zuid-Holland een reductie van ca. 107 ton NOx uitstoot heeft veroorzaakt. Dit zeer succesvolle project is inmiddels afgerond.

4.2.2 Vrachtverkeer van Tweede Maasvlakte over water naar het Westland

Dit project richt zich op het beperken van vrachtverkeer over de weg. Sommige versproducten die op de Tweede Maasvlakte aankomen moeten naar het Westland worden vervoerd. Over de weg is dit een afstand van ca. 100 km. Met een binnenvaartschip wordt deze afstand flink verkort. Bovendien leidt dit tot minder vrachtwagens op de snelwegen. Koelcontainers die op de Maasvlakte aankomen worden dan op een schip geladen en naar de noordelijke oever van de Nieuwe Waterweg vervoerd. Van daar is de afstand over de weg naar de bedrijven in het Westland veel korter.

Dit project had een lange voorbereidingstijd nodig, omdat er eerst gezocht werd naar een locatie in Hoek van Holland bij de Stena Line. Omdat de Stena Line het de laatste jaren echter veel drukker heeft gekregen, vervoerders gingen Calais mijden, kon het project in Hoek van Holland niet doorgaan.

Uiteindelijk is gekozen voor een locatie in de Zeemanshaven in Vlaardingse. Een aantal bedrijven legt nu in de haven een terminal aan.

Inmiddels is de subsidie verleend en is met de uitvoering begonnen. Deze werkzaamheden moeten uiterlijk in 2017 worden uitgevoerd.

4.2.3 LNG schepen

Met gelden van het Provinciaal Actieprogramma is een schip omgebouwd naar LNG (Liquid Natural Gas). Schepen die varen op gas stoten veel minder schadelijke stoffen uit dan schepen die varen op conventionele brandstoffen. LNG als brandstof voor schepen is echter technisch nog in de proeffase. Ook loopt een LNG schip nog soms tegen problemen met de wetgeving aan, waardoor het niet eenvoudig was om dit project gerealiseerd te krijgen. Op langere termijn is LNG voor schepen wel een duurzame optie. Het schip Danser kon door dit programma worden omgebouwd. Een tweede schip is uiteindelijk niet gerealiseerd. Dit werd mede veroorzaakt door de lage brandstofprijzen, waardoor overschakelen op LNG economisch niet meer rendabel was.

Verder is binnen dit project gewerkt aan kennis- en expertiseopbouw.

4.2.4 CLINSH

Voor het CLINSH (Clean Inland Shipping) project is subsidie vanuit het EU programma Life aangevraagd, en in 2016 toegekend. Aan dit project werken 19 partijen mee uit Nederland en de buurlanden. In dit project wordt gekeken naar verschillende technische mogelijkheden om de uitstoot door de binnenvaart te verlagen. Er worden emissiemetingen uitgevoerd en geëvalueerd. Naast het schoner maken van een aantal schepen wordt door dit project kennis verzameld en de samenwerking met andere havens versterkt. Dit project zit nu in de uitvoeringsfase en wordt voortgezet als EU project ook na afloop van het Provinciaal Actieprogramma.

4.2.5 Duurzame bussen

De provincie heeft lange termijn doelen om de bussen in de provinciale OV concessie binnen 2 termijnen uitstootvrij te maken. Technisch betekent dit dat de bussen elektrisch worden aangedreven of met waterstof/brandstofcellen. Concreet is landelijk afgesproken dat in 2025 alle nieuwe OV bussen emissievrij zijn en in 2030 alle OV bussen. Voorwaarde is wel dat dit niet ten koste gaat van de dienstregeling. Eerste stappen zijn de afgelopen jaren al gezet:

In de Drechtsteden rijden hybride bussen die op diesel en elektrisch kunnen rijden. Dit leidt al tot een besparing van brandstoffen, en daarmee ook tot minder uitstoot naar de lucht.

Dit project is uitgevoerd, maar niet met middelen van het Provinciaal Actieprogramma Lucht 2012-2015.

Wel zijn de effecten meegenomen in deze rapportage.

4.2.6. Project Gouwe Park

Voor dit project is een studie naar de openbaar vervoer verbinding van het industriegebied Gouwe Park met het station in Gouda uitgevoerd, betaald uit middelen van dit Actieprogramma. Dit heeft geleid tot de aanbeveling om het Gouwe Park aan te sluiten om een buslijn. Dat is gebeurd, en inmiddels rijden er al een aantal jaren spitsbussen naar dit park.

4.2.7. Spitsdienst waterbus

In dit project is eerst uitgezocht of een spitsdienst van de Waterbus tussen Rotterdam en Dordrecht haalbaar is. Dat bleek het geval. Inmiddels varen er vanaf juni 2015 snelbussen tussen Rotterdam en Dordrecht in de spits, en is de lijn in de zomer ook doorverbonden naar Kinderdijk. Door deze maatregel zijn een aantal auto's van de weg gehaald, wat de bereikbaarheid ten goede komt. Ook hoeven er minder bussen te rijden door Alblasterdam.

4.2.8. Verduurzaming waterbus

Omdat de waterbus een behoorlijke NOx-uitstoot heeft is een verduurzaming van deze bussen wenselijk. Eerst was het plan dat de schepen zouden worden voorzien van een katalysator om de NOx-uitstoot te reduceren en een roetfilter tegen het fijn stof. In de praktijk bleek het echter niet bij alle schepen mogelijk om beide systemen te installeren. Uiteindelijk zullen in de komende twee jaar drie schepen volledig worden omgebouwd en twee van SCR-katalysatoren worden voorzien. In dit project wordt NSL-geld ingezet, maar Aquabus betaalt zelf ook een deel van de kosten.

4.2.9. Noord-zuid verbinding over water

In dit project is een haalbaarheidsstudie gedaan naar een noord-zuid verbinding over het water in Rotterdam. Uit deze studie bleek dat dit project financieel niet haalbaar was, ook op langere termijn. Daarom is besloten om hier niet mee door te gaan.

4.2.10 Pilots wegen

Bij DBI wordt al langer geëxperimenteerd met pilots om provinciale wegen duurzamer te maken. Vaak gaat het hierbij om de energiebesparing die door maatregelen wordt bereikt. De betere luchtkwaliteit is het gevolg van minder uitstoot van auto's, werkvoertuigen en energiecentrales. De verbetering kan dus ook elders plaatshebben. Het gaat om maatregelen als betere doorstroming, groene golf, minder maaien, led verlichting, energiezuinig asfalt, een fietspad met antivries asfalt, zodat mensen ook in de winter gaan fietsen.

4.2.11 Project beperken industriële emissie

Samen met de DCMR is in dit project gekeken bij welke bedrijven het technisch mogelijk is om de uitstoot van NOx nog verder terug te dringen. Soms bestaan er technieken die de uitstoot nog kunnen reduceren die nog niet zijn opgenomen in de lijst van de best beschikbare technieken. Daardoor kunnen ze niet verplicht worden opgelegd. Dit project is uitgevoerd in de jaren kort na de crisis. In deze periode waren de bedrijven niet makkelijk over te halen om maatregelen op vrijwillige basis te nemen. Als bevoegd gezag kan Zuid-Holland de bedrijven niet verplichten om maatregelen die verder gaan dan BBT te nemen. Wel was het soms mogelijk om de NOx-uitstoot gekoppeld aan het energieverbruik aan te pakken. Dit was b.v. mogelijk bij mobiele werktuigen zoals kranen. Vanuit het energiebeleid was het wel mogelijk om eisen te stellen aan deze installaties, en dat had ook grote effecten voor de NOx-uitstoot.

Verder heeft dit project de aandacht van de DCMR op de NOx-uitstoot gericht en de kennis vergroot. Hoewel de effecten van dit concrete project niet bekend zijn, kan wel worden aangegeven hoe de NOx-uitstoot zich in de laatste jaren heeft ontwikkeld. In het Rijnmondgebied is de totale NOx-uitstoot van de provinciale inrichtingen tussen 2007 en 2015 gedaald met 5.000 ton. Hier hebben de raffinaderijen de

grootste bijdrage aan geleverd. Daarmee is dit project het meest succesvolle project voor wat betreft de uitstoot. In dezelfde tijd is de CO₂-uitstoot iets toegenomen, dus de daling bij NO_x is niet het gevolg van de crisis.

4.2.12 Optimalisatie vaarwegen

Binnen dit project is inzet gepleegd om de bochtafsnijding van de Delftse Schie uit te voeren. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, omdat de schepen gelijkmatig kunnen blijven varen en niet hoeven af te remmen en weer op te trekken. Bij gelijkmatig varen is de uitstoot uit de motoren veel lager. Dit project is inmiddels in uitvoering. De financiering van de uitvoering valt buiten het Provinciaal Actieprogramma Lucht 2012-2015.

Andere problemen met infrastructurele zaken rond vaarwegen worden nu ook meegenomen in het provinciebrede programma Goederenvervoer over water.

4.2.13 Mobiliteitsmanagement in vier regio's

In vier regio's in Zuid-Holland zijn mobiliteitsmakelaars ingezet om met bedrijven te praten over mogelijkheden om het wegverkeer door werknemers te verminderen. Deze managers zijn uit middelen van het Provinciaal Actieprogramma betaald. Verder heeft dit project geleid tot een aantal kleine projecten die door de provincie zijn gefinancierd, zoals proefprojecten met deelfietsen, elektrische fietsen, busjes of veranderingen van OV-buslijnen, spitsmijden en camera's die de congestie tonen.

4.2.14 Mobiliteitsmanagement gericht op vrachtverkeer

Vanuit de vergunningverlening is in deze projecten gekeken, in hoeverre afspraken met bedrijven kunnen worden gemaakt om de uitstoot van het vrachtvervoer te verlagen. Voor een aantal bedrijven met veel vrachtverkeer zijn vervoersscans gemaakt, betaald door de provincie. Hierin is berekend in hoeverre schonere vervoersopties ook financieel voordelig zijn voor de bedrijven. In sommige gevallen kan het gunstiger zijn om vervoer van de weg te halen en via een schip te laten plaatsvinden. Soms is er ook efficiencywinst te halen of kan een deel van het vervoer helemaal achterwege blijven. Bij kostenefficiënte opties zijn er schriftelijke afspraken met de bedrijven gemaakt om deze te implementeren. Hierop kan later worden gehandhaafd. Dit project is uitgevoerd door de DCMR en de Omgevingsdienst Midden-Holland.

Conclusie

Succesvolle projecten richtten zich op vergunningverlening bij bedrijven (NO_x-uitstoot en vervoer), op binnenvaart en schone schepen en op het vervoer over de weg. Andere projecten zijn gericht op de bewustwording van burgers. Deze zijn op de langere termijn belangrijk en mogelijk effectief.

5. Huidig provinciaal luchtbeleid

De gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincie en gemeenten in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) loopt door tot de invoering van de Omgevingswet. Deze verantwoordelijkheid betreft een formele verplichting andere overheden binnen de provincie te helpen met het oplossen van nog bestaande knelpunten.

Op basis van het bovenstaande is de opgave:

- Bijdragen aan het oplossen van bestaande luchtkwaliteitsknelpunten bij andere overheden;
- Voorkomen dat er opnieuw luchtkwaliteitsknelpunten ontstaan;
- Voorbereiden op nieuwe opgaven vanuit de Omgevingswet.

De ambitie van de huidige aanpak luchtkwaliteit is om met de beschikbare middelen zoveel mogelijk te bereiken op het gebied van luchtkwaliteit. Het NSL en Provinciaal Actieprogramma Lucht 2012-2015 zijn allebei voor een belangrijk gedeelte gebaseerd op een subsidie-instrumentarium, grotendeels gevoed door rijksmiddelen. Daarbij is het laaghangende "fruit" geplukt. Omdat er nu minder middelen beschikbaar zijn én omdat de meest kosteneffectieve maatregelen al zijn ingezet is een andere sturingsfilosofie wenselijk. Voortzetting van de aanpak luchtkwaliteit kijkt daarom vooral naar cocreatie.

Meer dan wanneer de provincie zelf met een subsidie-instrumentarium stuurt is de slagingskans van cocreatie primair afhankelijk van de medewerking en interesse van andere partijen. De huidige aanpak luchtkwaliteit gebruikt dan ook een rollende agenda:

- in eerste instantie wordt verkend welke veelbelovende projecten op medewerking van partners kunnen rekenen;
- indien dit het geval is wordt het project opgepakt;
- indien medewerking uitblijft wordt het project voorlopig geparkeerd en wordt een volgend project verkend;
- indien een project wordt afgerond, is een volgend project aan de orde.

Met andere partijen in Zuid-Holland, zoals Rotterdam, Den Haag, Leiden en Drechtsteden is verkend welke activiteiten met luchtkwaliteitseffecten verschillende organisaties in Zuid-Holland ondernemen of van plan zijn te ondernemen. Dit beleid richt zich op de verschillende bronnen voor luchtverontreiniging, zie bijlage C. Ook binnen de Provincie is gezocht naar (voorgenomen) projecten die kunnen leiden tot of bijgestuurd kunnen worden op luchtkwaliteitseffecten. Op basis van de verkenning en gesprekken met externe en interne partijen is een groslijst opgesteld van mogelijke activiteiten die door de provincie kunnen worden geïnitieerd of waaraan kan worden bijgedragen.

5.1 Projectenoverzicht

5.1.1 Schone binnenvaart

Aard project:

Het project schone scheepvaart en het stimuleren van scheepvaart in combinatie met een verduurzaming zien we als een belangrijk luchtkwaliteitsproject. Scheepvaart is (nog) een van de minst schone transportmodaliteiten. Binnen het EU programma LIFE heeft de provincie samen met de partners subsidie verkregen voor het project CLINSH. Dit project wil innovatieve technologieën en alternatieve brandstoffen bevorderen die de uitstoot van binnenvaartschepen verlagen. Het project meet en monitort de effecten van verschillende technieken en stelt schippers in staat om de beste keuze te maken. CLINSH en het programma goederenvervoer over water leveren zo een bijdrage om de binnenvaart te verduurzamen.

Waar nuttig kan het luchtbeleid beide programma's ondersteunen. In ieder geval is het programma goederenvervoer over water een onderdeel van de aanpak luchtkwaliteit.

Stand van zaken:

Dit project is in de uitvoeringsfase. Looptijd 4 jaar. Mijlpaal: afronding CLINSH in 2020.

5.1.2. Verbod ontgassende binnenvaartschepen

Aard project:

De provincie heeft in 2015 een verbod op het varende ontgassen van benzeen en in 2016 voor benzeenhoudende stoffen van de ladingsresten van schepen ingesteld via de Provinciale Milieuverordening (PMV). Dit verbod werkt in de praktijk en er is brede steun van alle partijen. Het landelijk verbod laat vooralsnog op zich wachten, omdat er in internationaal verband nog geen overeenstemming is. De provincies Utrecht, Noord-Holland, Gelderland en Zeeland hebben besloten een zelfde verbod in de PMV op te nemen als de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant hebben ingesteld. De provincie Zuid-Holland werkt nu aan het ontwikkelen van een administratieve vorm van toezicht (inclusief betaling van ontgaskosten door de eigenaar van de stoffen), aan de vaststelling van het opgestelde handhavingprotocol (afspraken in de handhavingketen), aan convenantsafspraken met het bedrijfsleven en alle betrokken overheden en aan een transitie naar een verwacht nationaal verbod. Hierin wordt samengewerkt met de betrokken provincies en de rijksoverheid.

Stand van zaken:

Dit project is in de uitvoeringsfase. Mijlpaal wordt een landelijk verbod (verwacht in 2019).

5.1.3. Pilot Alblasserdam

Aard project:

Alblasserdam is een van de gemeenten in Zuid-Holland waar de berekende luchtkwaliteit dicht tegen de grenswaarden aanzit. Op verzoek van de gemeenteraad is een werkgroep luchtkwaliteit van Alblasserdam opgericht met gemeenteraadsleden o.l.v. de wethouder. Daarbij hebben de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid en de DCMR het proces ondersteund en de provincie heeft er een bijdrage aan geleverd. De partners hebben gezocht naar lokale projecten en bovenlokale afspraken om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. De gemeente heeft uit deze projecten het Actieprogramma lucht Alblasserdam opgesteld en inmiddels vastgesteld. Het voorbeeld kan leiden tot een "standaardaanpak" of leerproces voor andere gemeenten. De uitvoering van het Actieprogramma wordt momenteel ter hand genomen. De Provincie Zuid-Holland faciliteert hierbij.

Stand van zaken:

Dit project is in de uitvoeringsfase. Uitvoering door gemeente met steun van de Provincie Zuid-Holland. Looptijd 3 jaar. Mijlpaal afronding pilot en oplevering voorlichtingspakket voor andere gemeenten in 2018/2019.

5.1.4. Meten met burgers

Aard project:

Samen met het RIVM, Rotterdam en de DCMR is een pilot opgestart om burgers zelf luchtkwaliteit te laten meten met behulp van sensoren. Het doel is:

- De wensen van burgers op dit punt te faciliteren;
- Het vertrouwen van burgers in luchtmetingen te laten toenemen;
- Te experimenteren met sensortechnologie als – mogelijk op termijn – goedkope vervanging van huidige meetapparatuur;
- Bewustzijn van burgers voor luchtkwaliteit te laten toenemen met het oog op gedragsverandering.

De provincie zoekt aansluiting bij andere lokale experimenten (Utrecht, Eindhoven, Amsterdam). Er is veel interesse voor het project bij andere steden.

Stand van zaken:

Dit project is in de verkenningsfase. Start van de pilot is voorjaar 2017. Uitvoering van een verdere uitrol is afhankelijk van de resultaten van de pilot. Looptijd is 3 jaar. Mijlpaal is vooralsnog resultaat van de pilot.

5.1.5. Meten ultrafijn stof en roet

Aard project:

Ultrafijn stof en roet worden steeds meer gerelateerd aan gezondheidseffecten. Ultrafijn stof is typerend voor stof dat kort geleden is uitgestoten, dus is het een indicatie voor lokale bronnen. Met een meetapparaat kan worden gemeten waar deze stoffen voorkomen en wat de specifieke bronnen zijn. Tevens moet worden bekeken wat je kan doen om dit ultrafijn stof te reduceren. De provincie heeft de DCMR een opdracht gegeven om ultrafijn stof te meten. Allereerst moet ervaring worden opgedaan met de nieuwe methode. Het eerste doel zal zijn het opsporen van bronnen en het komen tot een beeld van de concentratie in het Rijnmondgebied.

Stand van zaken:

Dit project is opgestart en loopt. Looptijd is onbepaald (doorlopende metingen). Mijlpaal is resultaat eerste metingen (2018).

5.1.6. Pilot glastuinbouw/Westland

Aard project:

Per 2017 en 2019 gaan regels gelden voor het verlagen van de uitstoot van warmte-kracht-koppelings- installaties (WKK) van de glastuinbouw. Met name voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is glastuinbouw naast verkeer een belangrijke bron voor de concentratie stikstofdioxide in het stedelijke gebied. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft samen met de provincie Zuid-Holland en de betreffende gemeenten de mogelijkheden onderzocht hoe tuinders kunnen voorsorteren op de regels die per 2019 gaan gelden. Deze studie is recent afgerond. De conclusie is dat stimulering via subsidie niet het gewenste instrument is, omdat dan juist die tuinders zouden worden beloond die zich afwachtend opstellen. Gekozen is voor goede voorlichting en handhaving, zodra de strengere normen zijn ingegaan. De handhaving valt onder het bevoegd gezag van de gemeenten. De provincie kan dit, indien gewenst, ondersteunen.

Naast deze generieke aanpak is het goed denkbaar een voorbeeldproject op te starten met een glastuinbouwbedrijf. Het voorbeeld kan leiden tot een "standaardaanpak" voor tuinbouwbedrijven. Dit project wordt gekoppeld aan het warmtenet, waarbij de provincie probeert om glastuinbouwbedrijven te interesseren in aansluiting op het warmtenet of aan geothermieprojecten.

Stand van zaken:

Dit project is opgestart en loopt. Studie is afgerond. Verdere acties betreffen voorlichting aan bedrijfsleven. Looptijd tot einde 2017. Mijlpaal is afronding voorlichting.

5.1.7. Eisen provincie bij NOx uitstoot bij de industrie

Aard project:

Een vervolg op het NOx-reductie project bij de industrie Rijnmond kan de luchtkwaliteit flink verbeteren. Het gaat dan om bestaande bronnen. Dit project is gericht op het verder reduceren van problemen van de Programma Aanpak Stikstof (PAS). Betrokkenen: DCMR, in samenwerking met EZ, Groen, het Havenbedrijf Rotterdam en de Milieufederatie. Deelname van de bedrijven is op vrijwillige basis, het speelt dus bij bedrijven die willen verduurzamen. Dit project sluit nauw aan bij de taken van de provincie als bevoegd gezag voor bedrijven.

Stand van zaken:

Dit project is in de oriënterende fase. Start medio 2017. Uitvoering samen met herziening VTH. Looptijd 3 jaar. Mijlpaal: op basis van overleg met bedrijfsleven.

5.1.8. Schone bussen

Aard project:

De provincie kan als concessieverlener stappen zetten om bussen schoner te krijgen. Het gaat hier om de concessies die de provincie verleent en waarvan de provincie de mogelijkheden tot verduurzaming van het wagenpark verkent binnen de financiële ruimte die voor de concessies geldt. Mogelijkheden zijn zero-emission bussen zoals elektrische bussen of bussen op waterstof. In de VRM staat dat de bussen van de provincie binnen 2 concessieperioden op nul-emissie niveau zullen zitten. In 2030 moeten alle provinciale bussen emissievrij zijn. Gezocht wordt naar elektrische bussen en waterstofbussen, maar voor de overgangstermijn ook naar hybride bussen.

Op dit moment wordt onderzocht of al op korte termijn emissievrije bussen kunnen rijden als pilot: Bij bussen die Rotterdam verbinden met Goeree Overflakkee kijkt de provincie of deze bussen op waterstof kunnen rijden. In Dordrecht en Gorinchem start de provincie een proefproject met twee elektrische bussen. Tevens wordt onderzocht of de lijn Leiden – Leiderdorp met een elektrische bus kan worden gereden. Zo mogelijk worden deze projecten al vóór de volgende concessie gerealiseerd. De komende DAV concessie moet bevorderen dat er meer elektrische bussen in de steden gaan rijden.

Stand van zaken:

Dit project is opgestart. Uitvoering samenlopend met concessieverlening. Looptijd 13 jaar. Mijlpaal nul-emissie OV.

5.1.9. Vervoersmanagement combineren met Beter Benutten

Aard project:

De DCMR is sinds 2015 bezig om vervoersmanagement onder te brengen in de vergunning van bedrijven in Rijnmond. Vervoersmanagement van goederen leidt niet alleen tot een beperking van de emissies, maar levert het bedrijf vaak ook financiële winst op.

Daarnaast bestaat vervoersmanagement van werknemers dat valt binnen het programma Beter Benutten. Dit is er op gericht om werknemers alternatieve vervoersmiddelen te laten kiezen. Bedrijfsgericht vervoer reduceren of schoner maken zijn activiteiten die zowel meer economische als milieuwinst opleveren. Dit onderdeel kan tevens worden gekoppeld aan het fietsbeleid van de provincie. Het vraagt een stimulerende rol van de overheid, omdat vervoersmanagement vaak te ver afstaat van de core-activiteiten van de betrokken bedrijven.

Stand van zaken:

Dit project loopt. Uitvoering samen met herziening VTH. Looptijd 3 jaar. Mijlpaal: op basis van overleg met bedrijfsleven.

5.1.10 Stedelijke distributie

Aard project:

De wereld van stedelijke distributie verandert snel. Dit heeft alles te maken met maatschappelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, maar ook met de toenemende online consumptie en de verschuiving die daardoor optreedt. Bovendien gaat de zoektocht naar efficiëntie door. De transitie van fysiek naar online verandert de omvang en samenstelling van de goederenstroom in stedelijke gebieden. Distributie in de steden wordt nog fijnmaziger, terwijl de zendingsgrootte afneemt en de frequentie toeneemt. Snelheid van levering wordt een nog belangrijker criterium. Hier zijn ook meer kleinere vrachtwagens (grote bestelwagens) voor nodig, die steeds vaker elektrisch zouden moeten rijden. Tegelijkertijd groeit de vraag naar betere logistieke oplossingen voor e-commerce. Zo kunnen goederen van verschillende vervoerders het laatste stuk gezamenlijk worden vervoerd. Dit is een grote uitdaging voor overheden en samenwerkingsverbanden binnen ketens. Kan de provincie een coördinerende rol hebben tussen gemeenten? B.v. aansluiten bij de Green Deal van

Rotterdam om distributie emissieloos te maken? Of distributiecentra oprichten voor verschillende gemeentes tegelijk?

Stand van zaken:

Dit project zit in de oriënterende fase. Start eind 2017. Uitvoering afhankelijk van interesse bij bestuurlijke en maatschappelijke partners. Looptijd 3 jaar.

5.1.11 Betere doorstroming

Aard project:

Als de doorstroming wordt verbeterd, leidt dit tot minder uitstoot. Dat komt doordat auto's het meeste uitstoten als ze langzaam rijden. Vooral het langzaam rijden en dan weer optrekken en remmen kost veel energie en leidt tot extra uitstoot. Een file is dus slecht voor de luchtkwaliteit langs de weg. De provincie kan het verkeer op provinciale wegen reguleren met maatregelen, zoals groene golf, dynamisch verkeersmanagement, voorrang vrachtauto's. Dit project sluit nauw aan bij de provinciale taak als wegbeheerder. Bij een onderhoudsbeurt wordt standaard ook gezien hoe de doorstroming kan worden verbeterd. Betere doorstroming is al langer het doel van de provincie, maar het vergt een continue aandacht.

Stand van zaken:

Dit project zit in de uitvoerende fase. Uitvoering samen met andere wegbeheerders. Doorlopende activiteit.

5.1.12 Promoten schone brandstoffen

Aard project:

Het gaat hierbij om brandstoffen voor verkeer en vervoer. De meest schone brandstoffen zijn waterstof en het gebruik van stroom. Het project zal zich in eerste instantie hierop richten. Hieronder valt dan ook het zo nodig stimuleren van de aanleg van elektrische laadpalen. De provincie zal proberen om aansluiting te vinden bij een EU project dat getrokken wordt door het Rijk.

Stand van zaken:

Project zit in de oriënterende fase. Start voorjaar 2017 (indiening bij EU). Afhankelijk van samenwerking met andere wegbeheerders. Mijlpaal is bepalen coördinerende partij voor Zuid-Holland en indiening bij EU.

5.1.13 Houtstook

Aard project:

Houtstook zal ook aandacht krijgen van de provincie, omdat de bijdrage van houtstook in de fijn stof concentratie de laatste jaren niet is afgenomen. Houtstook draagt daardoor inmiddels in Nederland evenveel bij aan de fijn stof concentratie als het wegverkeer dat wel veel schoner is geworden. Houtstook is een fractie die ook vanwege de gezondheidseffecten als relevant moet worden beschouwd. Gemeenten vragen al langer aandacht voor de gevolgen van houtstook. In eerste instantie zal de aanpak zich richten op een goede voorlichting aan de burger.

Stand van zaken:

Dit project zit in de oriënterende fase. Start voorjaar 2017. Doorlooptijd 1 jaar. Mijlpaal: voorlichtingsbijeenkomst gemeenten rond de zomer van 2017.

5.1.14 Vervolg samenwerking met andere overheden

Aard project:

Naar aanleiding van een toezegging aan Provinciale Staten is een samenwerking met de G4 en met andere provincies opgestart met het doel om aan te dringen op meer maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit door het Rijk. Een aantal provincies en gemeenten hebben het Rijk gevraagd om de samenwerking van het NSL te behouden, en gezamenlijk maatregelen te nemen, waarbij ook het Rijk

een duidelijke rol heeft. In 2017 zullen aanvullende gesprekken worden georganiseerd om de verschillende wensen te bespreken.

Dit project is opgestart. Doorlopende activiteit. Rijk heeft aangegeven in 2017 voortouw te willen nemen.

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.). Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/nsl/>
- Provincie Zuid-Holland (2012). Provinciaal actieprogramma 2012-2015 en Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit (NSL/RSL) 2011.
- RIVM, Monitoringrapportage NSL 2016, Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, RIVM rapport 2016-0138
http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2016/November/Monitoringsrapportage_NSL_2016_Stand_van_zaken_Nationaal_Samenwerkingsprogramma_Luchtkwaliteit

Bijlagen

Bijlage A: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Inleiding

In 2005 ontstonden er problemen met het vaststellen van bestemmingsplannen omdat de kwaliteit van de lucht niet voldeed aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Om de problematiek het hoofd te kunnen bieden zijn respectievelijk het Nationaal en het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld (NSL/RSL). Het RSL is de Zuid-Hollandse bijdrage van het NSL. Deze programma 's hebben tot doel de luchtkwaliteit op een goed niveau te brengen zodat zowel de normen worden gehaald als ook de ruimtelijke ontwikkeling geborgd is. In 2009 is het NSL formeel vastgesteld. Sindsdien leveren de partners van het NSL het Rijk, de provincies, regio's en gemeenten een gezamenlijke inspanning op het gebied van luchtkwaliteit. Het NSL heeft een dubbele doelstelling: het bereiken van een goede luchtkwaliteit voor de bescherming van de gezondheid en ecosystemen enerzijds, en anderzijds om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Het NSL bevat maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, met het doel om op tijd aan de luchtkwaliteitsgrenswaarden te voldoen. Verder bevat het NSL ruimtelijke projecten die dankzij de verbeteringen van de lucht door het NSL kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het NSL is door de EU derogatie verleend (uitstel van het bereiken van de grenswaarden).

Het NSL loopt, na twee keer verlengd te zijn, door tot aan de ingangsdatum van de Omgevingswet. Het Rijk heeft een subsidieregeling ontworpen voor de (co)-financiering van de maatregelen uit het NSL. Voor het gebied van Zuid-Holland is €127 miljoen beschikbaar voor de looptijd van het NSL. Dit geld moest tot eind 2016 uitgegeven of verplicht zijn voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

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 generieke maatregelen die de provincie heeft ingebracht in het NSL. Verder is de provincie de ontvanger van de rijkssubsidie 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. Voor de maatregelen in het NSL geldt een uitvoeringsplicht.

Koppeling met andere beleidsterreinen

Het luchtkwaliteitsbeleid is een onderdeel van het milieubeleid. Er is samenhang met de beleidsterreinen Ruimtelijke Ontwikkeling, Mobiliteit, Economie en het Vergunningen- en Handhavingsbeleid. Het verminderen van emissies die afbreuk doen aan de luchtkwaliteit kan worden gerealiseerd in het Mobiliteitsbeleid (w.o. keuze voor brandstoffen en schone motoren bij de binnenvaart) en door Vergunningverlening en Handhaving. In het maatregelenpakket komt deze samenhang tot uiting. Ook het energiebeleid kan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen verlagen.

Bijlage B: Maatregelen van de regio's in het NSL

Hier wordt een opsomming gegeven van de belangrijkste maatregelen die de regio's en grote gemeenten op dit moment uitvoeren voor het NSL. Deze lijst is geen volledig overzicht. Een volledig overzicht kunt u vinden in de site van de Monitoringtool (nsl-monitoring.nl) onder voortgang maatregelen.

Rotterdam en Stadsregio:

Milieuzone vracht en personenauto's, sloopregeling oude auto's, vrachtverbod op de s'Gravedijkswal, schone voertuigen, roetfilters, elektrische laadpunten voor auto's en fietsen, dynamisch verkeersmanagement (DVM), P+R terreinen, deelname aan subsidieregeling voor SCR-katalysatoren voor binnenvaartschepen, gezondheid en roet.

Den Haag:

Milieuzone, stadsdistributie, DVM, OV op aardgas, reconstructie Vaillantlaan en Neherkade

Haaglanden:

Schoner vervoer zoals aardgasvoertuigen, elektrische scooters, duurzame energie zoals subsidie voor aardwarmteprojecten in de glastuinbouw

Drechtsteden:

Duurzame mobiliteit (elektrische auto), duurzaam OV, betere doorstroming op wegen, walstroom

Zuid-Holland Zuid:

Verkeersmaatregelen op bepaalde locaties, fietspaden

Midden-Holland:

Aardgas, binnenstadservice, fietsbeleid stimuleren en netwerk verbeteren, mobiliteitsmanagement bij bedrijven

West-Holland:

Aardgas, schoon wagenpark, groene golf, het Nieuwe Rijden

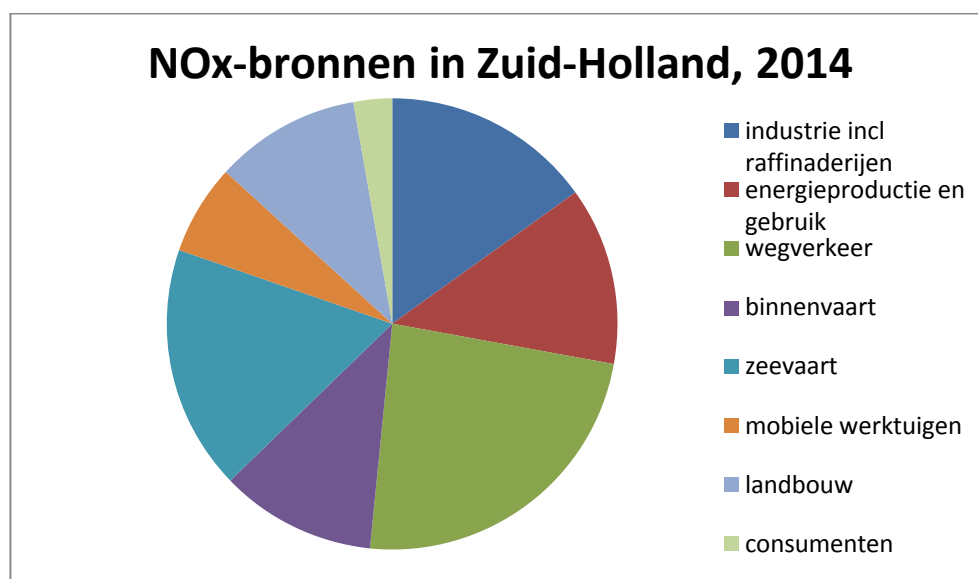
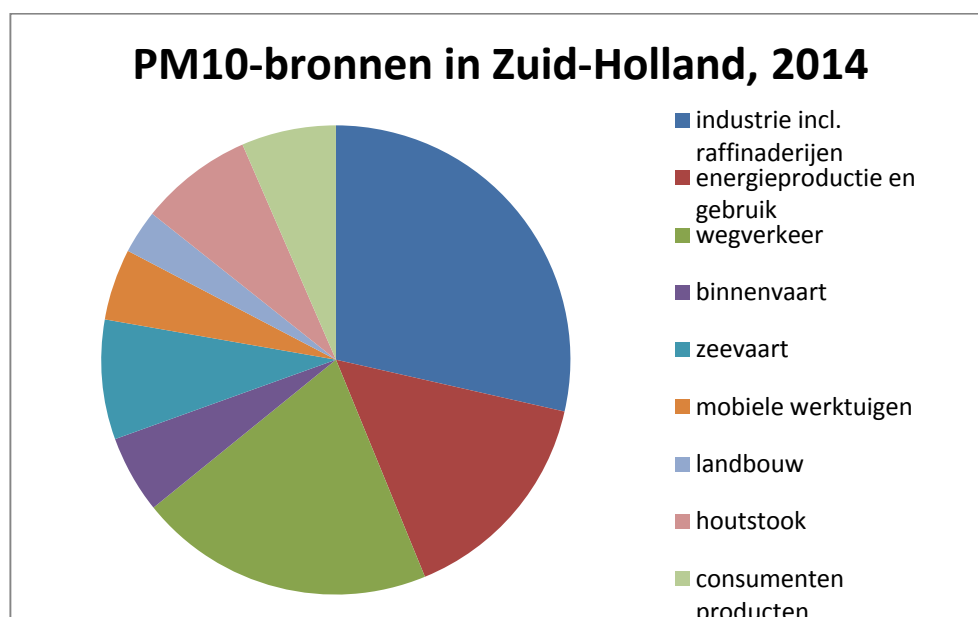
Goeree Overflakkee (voorheen Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee)

Elektrische laadpalen voor auto's

Bijlage C: Bronnen van luchtverontreiniging

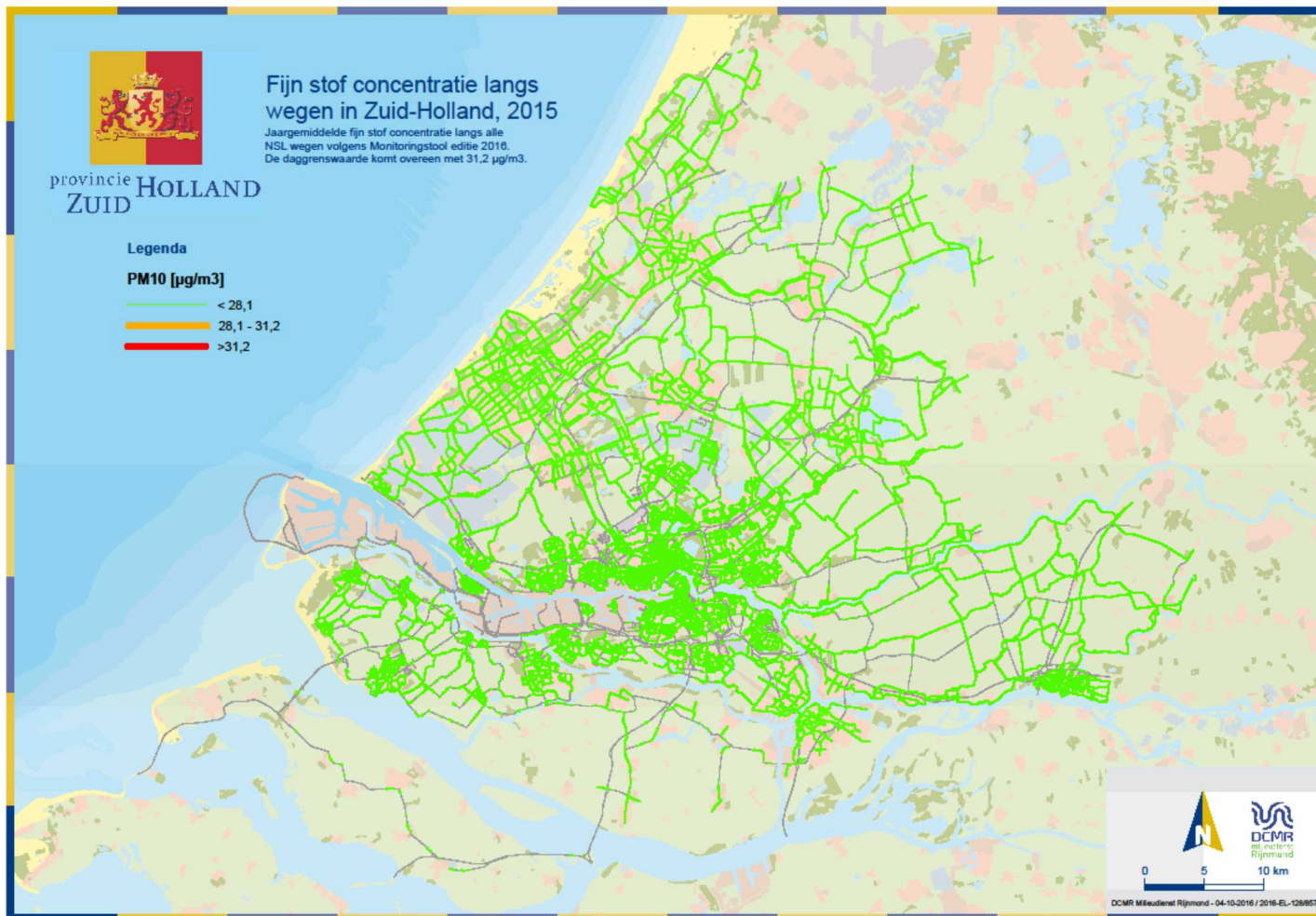
De belangrijkste bronnen van de verontreinigingen in de lucht zijn het wegverkeer, de industrie, schepen en huishoudens. Een deel komt uit het buitenland. In de omgeving van de grote steden en in de Randstad komen als gevolg van veel lokale bronnen (schoorstenen en uitlaten) hogere concentraties voor. 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 onderstaande figuren geven voor Zuid-Holland de relatieve verhouding van de belangrijkste fijn stof (PM10) en stikstofoxide-bronnen. Deze gegevens zijn afkomstig van de Emissieregistratie en zijn van het jaar 2014, het meest recente jaar met een volledige dataset.

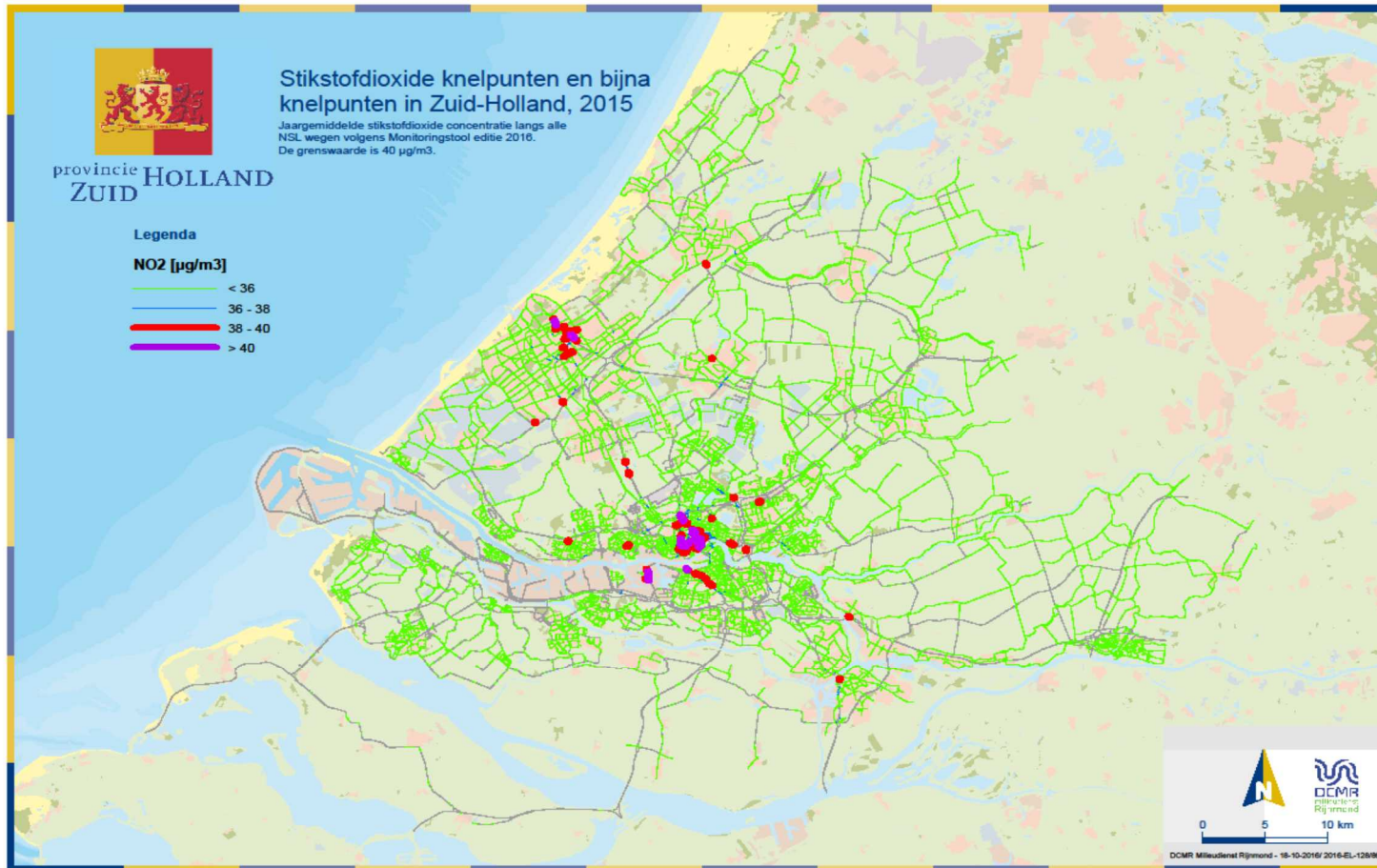


Bijlage D: Kaarten luchtkwaliteitsberekeningen over 2015 en prognoses 2020

Kaart 1: PM₁₀-concentratie in 2015, er zijn geen knelpunten



Kaart 2: NO₂-concentraties in 2015; Paars zijn de knelpunten, rood de bijna-knelpunten



Kaart 3: NO₂-concentraties in 2020; Paars zijn de knelpunten, rood de bijna-knelpunten

