

Achtste Voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland

Rapportage luchtkwaliteit over 2016 aan de hand van de NSL/RSL Monitoringsresultaten en een overzicht van het provinciaal luchtbeleid



Vastgesteld door GS op 13 februari 2018

Managementsamenvatting

Inleiding

Deze achtste Voortgangsrapportage luchtkwaliteit in Zuid-Holland informeert u over de voortgang van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 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 2016 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 2011, terwijl de grenswaarde voor stikstofdioxide in 2015 gehaald diende te zijn.

Deze rapportage geeft aan in hoeverre de doelstelling van het NSL in 2016 is gehaald. Ook wordt inzicht verschaft in de verhouding van de wettelijke normen versus de WHO-normen. Verder geeft deze rapportage een antwoord op motie 733.

Algemeen beeld luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in Zuid-Holland verbetert gestaag. In 2016 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.

Blootstelling

Het aantal blootgestelden aan concentraties van stikstofdioxide boven de wettelijke grenswaarde is in 2016 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.

NSL

De provincie Zuid-Holland neemt sinds 2009 deel aan het NSL. Doel van dit programma was om vanaf 2011 aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof te voldoen en vanaf 2015 aan de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide. GS hebben in 2009 toegezegd om tijdens de looptijd van het NSL de Staten jaarlijks te informeren over de luchtkwaliteit.

Binnen het NSL wordt gemonitord hoe de luchtkwaliteit zich ontwikkelt en waar er nog overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde voorkomen. De resultaten van de berekeningen en metingen over 2016 vindt u in bijgaande Achtste Voortgangsrapportage luchtkwaliteit. De metingen zijn uitgevoerd door de DCMR en het RIVM. De berekeningen door het RIVM met input van alle wegbeheerders.

In de afgelopen jaren is de concentratie van fijn stof en van stikstofdioxide duidelijk afgenomen als gevolg van het NSL. De concentratie fijn stof PM_{10} is sinds het begin van het NSL met 5-7 $\mu g/m^3$ gedaald, die van stikstofdioxide met 8-9 $\mu g/m^3$, zoals blijkt uit de metingen. De concentraties fijn stof (PM_{10}) liggen al een aantal jaren onder de wettelijke grenswaarde op basis van de landelijke monitoring van het NSL. Voor stikstofdioxide is het wettelijke doel in 2016 bijna bereikt, alleen op 2 km gemeentelijke weg wordt de wettelijke grenswaarde nog overschreden. Het aantal overschrijdingen neemt nog elk jaar af. Hetzelfde geldt voor het aantal blootgestelden, mensen die wonen in gebieden met concentraties boven de grenswaarde.

Binnen het NSL is er een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het halen van de wettelijke grenswaarden. Dit is de reden voor de voortzetting van het provinciale luchtkwaliteitsbeleid.

Van de 220 maatregelen uit het NSL zijn er inmiddels 200 afgerond. In 2017 heeft de provincie de eindafrekening met de partners uitgevoerd voor de NSL-(Rijks)subsidie die zij via de provincie hebben ontvangen. In 2018 volgt de eindafrekening van de subsidie van het Rijk aan de provincie. De samenwerking met de NSL-partners wordt voortgezet, het NSL blijft formeel nog bestaan tot de Omgevingswet in werking treedt. Ook de monitoring zal nog doorlopen.

Huidig provinciaal luchtbeleid

Omdat er een risico is op toekomstige overschrijdingen van de wettelijke stikstofdioxide-grenswaarde door een aantrekkende economie en een toename van het verkeer, zet de provincie het luchtbeleid voort. Er wordt echter op een andere manier gewerkt. Voorheen was het luchtprogramma gebaseerd op subsidies. In het huidige beleid wordt naar een samenwerking gezocht met externe partijen. De provincie ondersteunt deze partijen daar waar dit nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren en verbindt partijen.

Externe partijen krijgen, meer dan in het verleden, een rol bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. De provincie helpt bij interessante projecten door belemmeringen weg te nemen. De provincie zet zich in om zinvolle initiatieven gerealiseerd te krijgen en zoekt daarbij naar maximaal rendement. De projecten richten zich op uiteenlopende onderwerpen, zoals scheepvaart, wegverkeer en vervoer, schone bussen, stikstofemissies van inrichtingen, houtstook en ondersteuning aan gemeenten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft inmiddels laten weten nog in 2018¹ een nieuw Nationaal Actieprogramma Luchtkwaliteit aan de Tweede Kamer toe te sturen. Wij sluiten hier van harte bij aan en hebben inmiddels contact met het Ministerie opgenomen om te bezien welke rol wij bij dit nieuwe actieprogramma kunnen spelen.

Inzicht in WHO-advieswaarden

U is toegezegd om inzicht te verschaffen in de verhouding van de wettelijke normen versus de WHO-advieswaarden.

- De WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide komen overeen met de huidige wettelijke normen. In Zuid-Holland wordt nagenoeg volledig, met uitzondering van enkele locaties in Den Haag en Rotterdam, aan deze advieswaarde voldaan.
- De WHO-advieswaarden voor de twee fijn stof fracties zijn echter lager dan de wettelijke normen. Voor PM₁₀ wordt de WHO-advieswaarde in stedelijke gebieden overschreden, voor PM_{2,5} geldt deze overschrijding voor nagenoeg heel Zuid-Holland met uitzondering van stukken van de duinen, Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee.

Motie 733 over luchtkwaliteit

In motie 733 heeft u ons gevraagd om 'vooruitlopend op de eerstvolgende luchtkwaliteitsrapportage kort de beleidsmogelijkheden te verkennen hoe de emissie van stikstofdioxide, fijnstof en roet te verminderen'. Verder vroeg u ons om ons in IPO-verband sterk te maken om in provinciale rapportages de mate van overschrijding van de WHO-advieswaarden aan te geven. Het Ministerie heeft dit punt in de RIVM Monitoringrapportage van het NSL meegenomen.

¹ Kamerstuk 30175, nr. 283 van 19 januari 2018

Als beleidsmogelijkheden om op de langere termijn de luchtkwaliteit te blijven verbeteren worden drie opties gezien, twee gericht op maatregelen en één op de werkwijze:

- a. Bij de energietransitie sturen op energiemaatregelen die bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit
- b. Bevorderen en versnellen van nul-emissie vervoer over weg en water
- c. Samen te werken met Rijk, gemeenten en de EU

Wij zullen er op aandringen dat deze punten onderdeel worden van het nieuwe Nationale Actieprogramma Luchtkwaliteit.

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
Inhoudsopgave	6
1. Inleiding	8
1.1 NSL en provinciale maatregelen	8
1.2 Rijksbeleid luchtkwaliteit	8
1.3 Leeswijzer	9
2. Monitoringsresultaten NSL	10
2.1 Luchtkwaliteitsberekeningen	10
2.1.1 Fijn stof (PM ₁₀)	10
2.1.2 PM _{2,5} fijn stof	12
2.1.3 Stikstofdioxide	12
2.2 Resultaten Luchtkwaliteitsmetingen	15
2.2.1 Fijn stof (PM ₁₀)	15
2.2.2 Fijn stof PM _{2,5}	16
2.2.3 Stikstofdioxide	16
2.3 Deelconclusie	17
3. Indicatoren provinciale begroting	18
3.1 Blootstelling aan stikstofdioxide en fijn stof	18
3.2 Deelconclusie	19
4. Maatregelen uit bestaand provinciaal luchtbeleid	20
4.1 Projectenoverzicht	20
5. Inzicht in WHO advieswaarden en motie 733	26
5.1 Inzicht in wettelijke normen vergeleken met de WHO-advieswaarden	26
5.2 Uitvoering motie 733	28
5.3 Beleidsmogelijkheden voor maatregelen door de provincie	29
5.3.1 Aanhaken bij energietransitie	29
5.3.2 Bevorderen en versnellen van nul-emissie verkeer	30
5.3.3 Samenwerken met Rijk, de EU en gemeenten	30
5.4 Conclusies motie luchtkwaliteit	31
Bronvermelding	32
Bijlagen	33
Bijlage A: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)	33
Bijlage B: Maatregelen van de regio's in het NSL	34

Bijlage C: Bronnen van luchtverontreiniging	35
Bijlage D Motie 733.....	36
Bijlage E Brief van Staatssecretaris aan Tweede Kamer	37

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 2016 en de provinciale maatregelen luchtkwaliteit tot eind 2017. Deze rapportage is tot stand gekomen op basis van de landelijke NSL monitoringronde van 2017. Tevens bevat de rapportage resultaten van luchtmetingen uitgevoerd door de DCMR en het RIVM.

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. Eind 2017 heeft de provincie de subsidies voor NSL maatregelen van de regionale partners vastgesteld. 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 heeft zelf ook aanvullende maatregelen in het Provinciaal Actieprogramma Luchtkwaliteit 2012 – 2015 genomen en doet dit nog steeds in het huidige luchtbeleid.

Het NSL wordt nog verlengd om dit programma te kunnen gebruiken voor het realiseren van ruimtelijke projecten. Door gebruik te maken van dit programma zijn er minder strenge eisen nodig voor nieuwe projecten, omdat door het programma wordt gewaarborgd dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd. Verlenging van het NSL betekent dat de monitoring van het NSL de komende jaren door zal gaan.

1.2 Rijksbeleid luchtkwaliteit

Het Rijk maakt op dit moment een vervolg programma, het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit. Ook dit programma moet een samenwerking worden tussen Rijk, provincies en gemeenten. Het programma bevat enerzijds de implementatie van de EU-richtlijn Nationale emissieplafonds, maar anderzijds zal het Rijk ook proberen om de luchtkwaliteit verder te blijven verbeteren tot op het niveau van de WHO-advieswaarden. Deze waarden geven de concentraties aan waaronder er nagenoeg geen gezondheidseffecten meer worden veroorzaakt door de luchtverontreiniging. Staatssecretaris Van Veldhoven heeft in een AO op 14 december 2017 aangekondigd² dat dit plan eind 2018 zal worden vastgesteld.

Verder heeft het Rijk in 2017 te maken gehad met twee rechtszaken. In een kort geding heeft Milieudefensie een uitspraak gewonnen, waarin het Rijk werd gevraagd om op korte termijn de resterende knelpunten luchtkwaliteit op te lossen. In de bodemprocedure in december heeft Milieudefensie gevraagd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden. De rechter heeft bepaald dat het Rijk al voldoende doet om op termijn te komen bij deze concentraties in de lucht. Een van de redenen die hierbij mee heeft gewogen was het plan van het Rijk om het Nationaal Actieplan Lucht op te zetten en uit te voeren. Het Rijk is verplicht om de resterende stikstofdioxide knelpunten zo spoedig mogelijk op te lossen. Daarvoor heeft Staatssecretaris Van Veldhoven aangekondigd om het NSL nog vóór de zomer van 2018 aan te passen.

² Kamerstuk 30175, nr. 283 van 19 januari 2018

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. 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 2016 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* geeft weer wat het huidige luchtbeleid van de provincie is. In *Hoofdstuk 5* wordt inzicht gegeven hoe de wettelijke normen zich verhouden tot de WHO-advieswaarden en tevens wordt uitvoering gegeven aan motie 733 over luchtkwaliteit.

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 2016* zien. Paragraaf 2.2 laat de *luchtkwaliteitsmetingen over 2016* en de luchtkwaliteitstrend in vergelijking met afgelopen jaren zien.

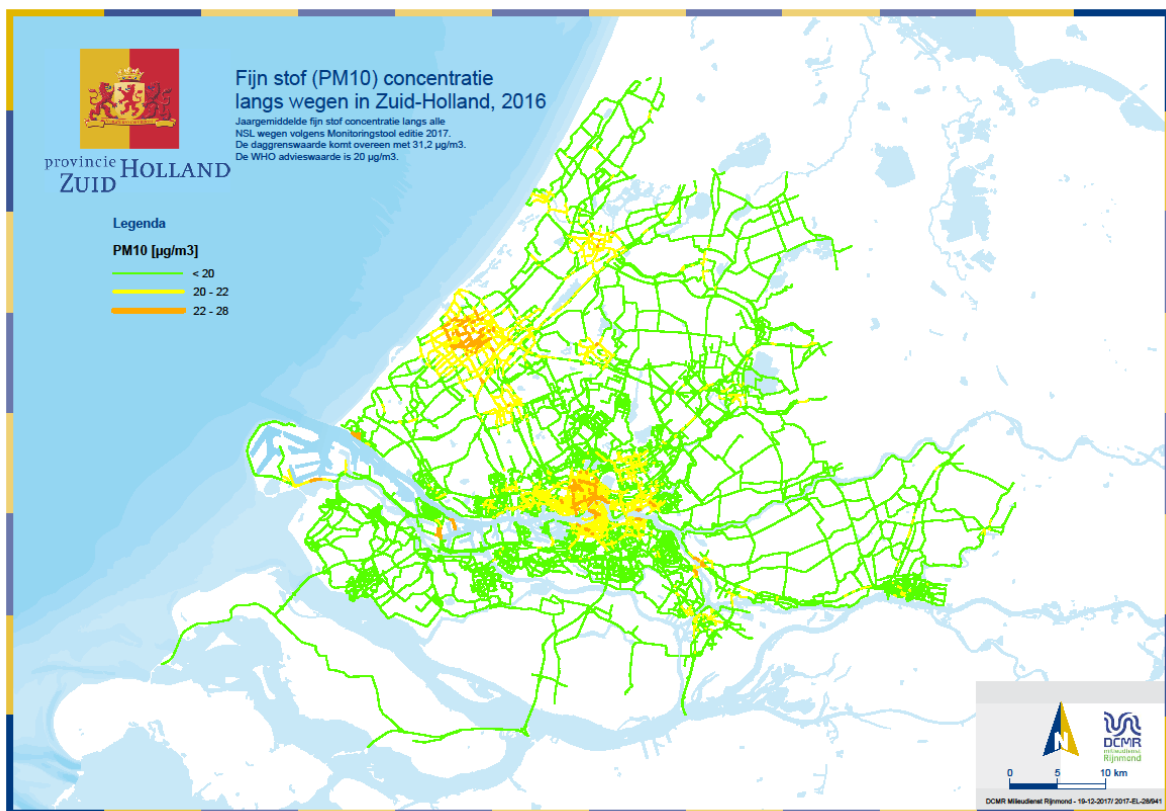
2.1 Luchtkwaliteitsberekeningen

Jaarlijks worden de concentraties van fijn stof en stikstofdioxide 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 2017 gepubliceerd in de landelijke Monitoringrapportage³ van het RIVM. Deze rapportage kijkt terug op 2016. De Zuid-Hollandse resultaten uit de landelijke rapportage zijn in deze paragraaf verwerkt.

2.1.1 Fijn stof (PM₁₀)

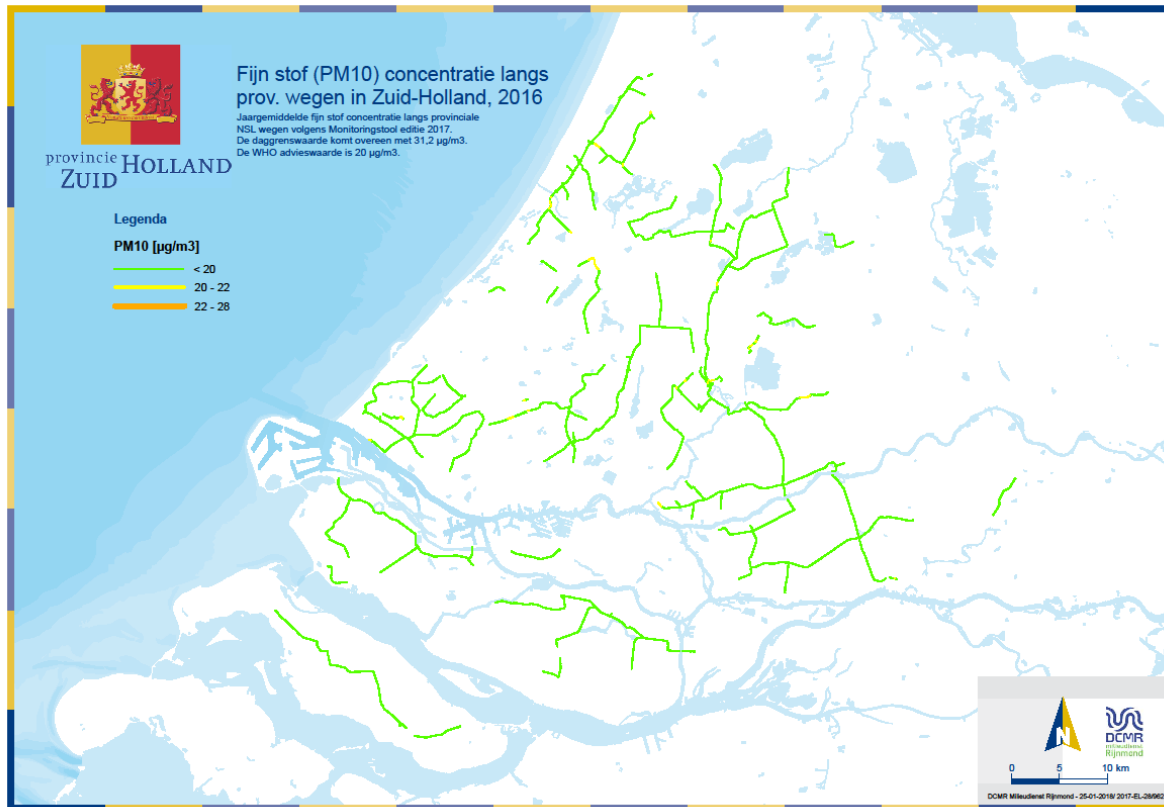
Rekenresultaten van fijn stof:

De berekeningen langs de wegen in Zuid-Holland laten in 2016 geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde (31,2 µg/m³) voor fijn stof zien (zie kaart 1, geen rode gebieden). Dit zal naar verwachting ook in de komende jaren zo zijn.



De volgende kaart geeft de concentratie PM₁₀ weer uitsluitend op de provinciale wegen. Het blijkt dat op de meeste plaatsen langs provinciale wegen de concentratie onder de 20 µg/m³ ligt (groen).

³ Monitoringsrapportage NSL 2017: Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (november 2016). RIVM rapport 2017-0156 http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/Oktober/Monitoringsrapportage_NSL_2017_Stand_van_zaken_Nationaal_Samenwerkingsprogramma_Luchtkwaliteit

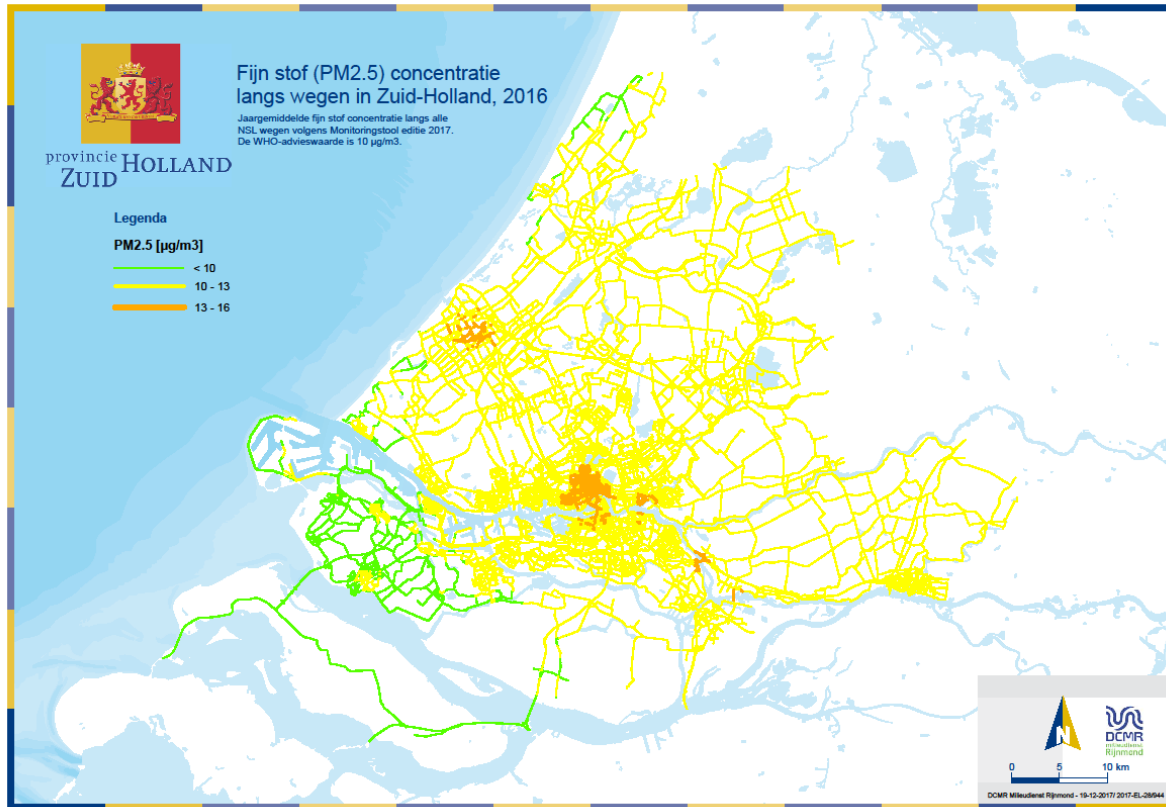


Met de volgende link is het mogelijk om de fijn stof kaart voor alle wegen digitaal te openen en verder in te zoomen.

https://atlas.zuid-holland.nl/GeoWeb53/index.html?viewer=Luchtkwaliteit_NSL&layers=3M8hk11jY6a6

2.1.2 PM_{2,5} fijn stof

Naast PM₁₀ bestaat er nog een andere fijn stof fractie, de PM_{2,5} fractie. Dit betreft de kleinere deeltjes, die meer dan PM₁₀ door de mens worden veroorzaakt. Fijn stof PM_{2,5} is de massa van alle deeltjes kleiner dan 2,5 micrometer. De PM_{2,5} fractie is het deel van de PM₁₀ fractie dat als meest schadelijk wordt beschouwd. Sinds 2015 geldt er een Europese grenswaarde voor PM_{2,5} van 25 µg/m³.

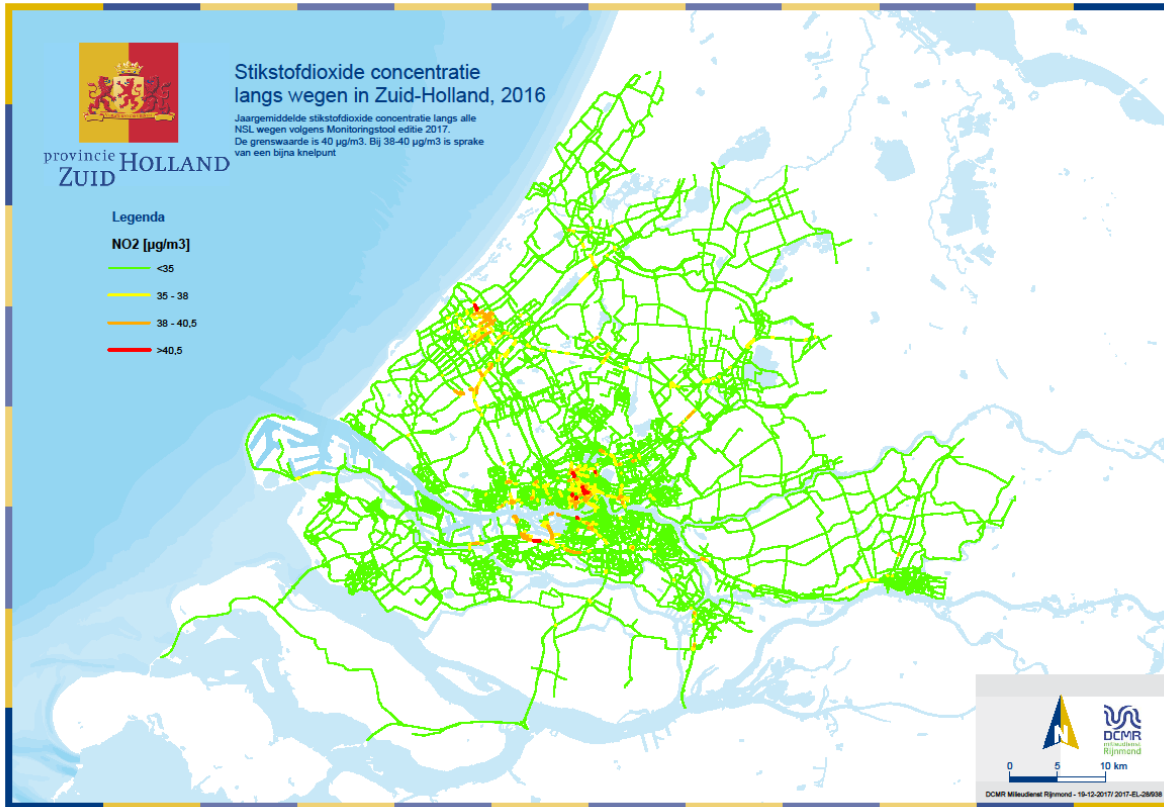


De kaart laat zien dat de grenswaarde voor PM_{2,5} in Zuid-Holland niet wordt overschreden, er zijn geen rode gebieden.

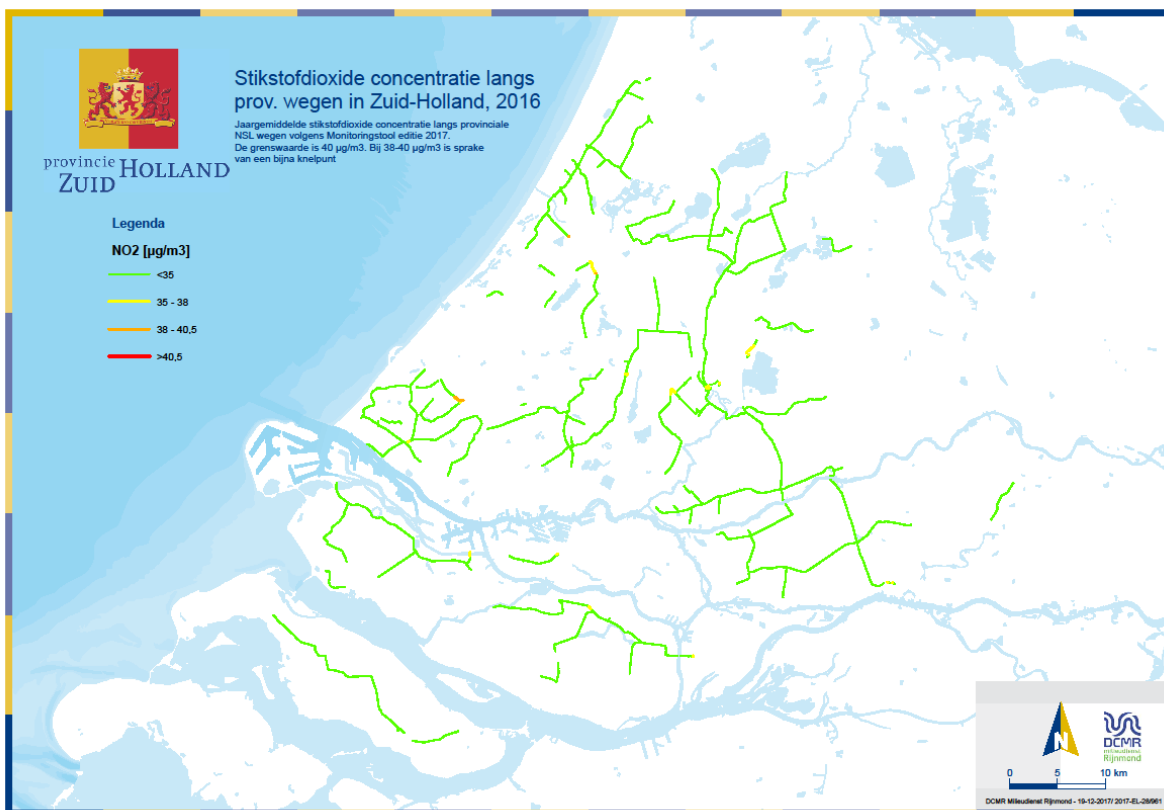
2.1.3 Stikstofdioxide

Rekenresultaten van stikstofdioxide:

- In 2016 bestaan er ten opzichte van het voorgaande jaar minder overschrijdingen van de wettelijke grenswaarde op gemeentelijke- en Rijkswegen (zie kaart hieronder). In de kaart zijn alle punten met een grenswaarde overschrijding in rood weergegeven. De wegen met een oranje kleur worden beschouwd als bijna-knelpunten.
- In 2016 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 2,0 km weg; in 2015 was dit nog 4,2 km).
- Bijna-knelpunten zijn alle punten boven de 38 µg/m³ die een knelpunt zouden kunnen worden. Daarbij wordt er rekening gehouden met een onzekerheidsmarge. In 2016 gaat dit om 21,4 km weg. De bijna-knelpunten zijn verdeeld over de hele provincie, maar komen veel voor in de grote steden Den Haag en Rotterdam, zie kaart hieronder.



In 2016 is er géén overschrijding langs een provinciale weg berekend in de landelijke monitoring, zie kaart hieronder. Wel is er één bijna-knelpunt (N206 bij Leiden).



Volgens de verwachting zijn alle knelpunten met concentraties boven de grenswaarde in 2020 opgelost. In 2016 was de daling van de NO₂ concentratie in heel Nederland klein vanwege meteorologische omstandigheden. In sommige delen van het land was er zelfs sprake van een toename. In vergelijking daarmee doet Zuid-Holland het goed.

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. De onderstaande lijst geeft de knelpunten in 2016 op straatniveau. Eén punt staat voor een weglengte van 100 meter met een overschrijding van de wettelijke grenswaarde.

NO2 knelpunten	2016
Plaats	Straat (aantal punten)
Rotterdam	's-Gravendijkwal (1)
Rotterdam	Schieweg (3)
Rotterdam	Coolsingel (7)
Rotterdam	Blaak (1)
Rotterdam	Doklaan, Maastunnel (2)
Rotterdam	Rochussenstraat (1)
Rotterdam	Boezemlaan (1)
Den Haag	Raamweg (4)

De gemeenten Rotterdam en Den Haag hebben aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen vastgesteld om de laatste knelpunten op te lossen.

Met de volgende link is het mogelijk om de kaart digitaal te openen en verder in te zoomen:
https://atlas.zuid-holland.nl/GeoWeb53/index.html?viewer=Luchtkwaliteit_NSL

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 2016 gedaald tot 2,0 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 toe geleid dat vooral de grote steden meer inspanningen moesten verrichten dan aan het begin van het NSL was voorzien, 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 deze 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.

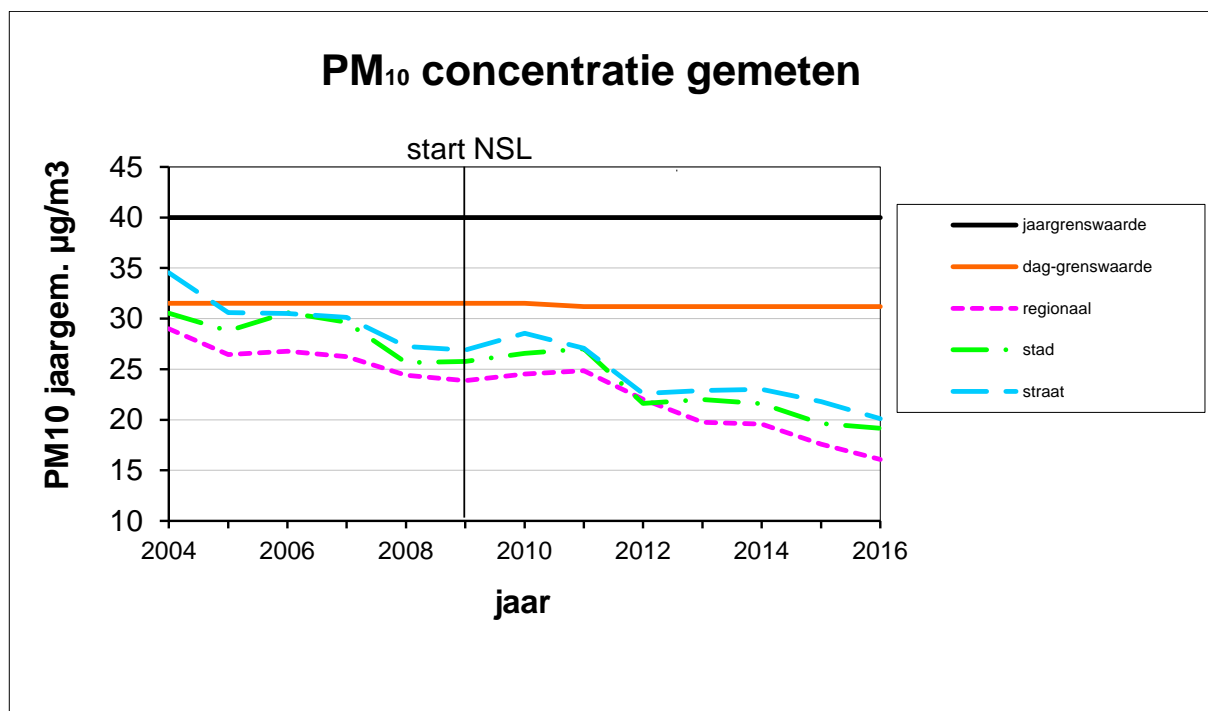
2.2.1 Fijn stof (PM₁₀)

In 2016 hebben de DCMR en het RIVM in Zuid-Holland geen overschrijding van de daggrenswaarde⁴ 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)⁵. Uit de figuur blijkt dat de gemiddelde fijn stof concentratie over een aantal meetstations vanaf het begin van het NSL is gedaald.

In 2016 was het weer ongunstig voor de luchtkwaliteit. In een jaar met een ongunstiger weertype, bijvoorbeeld met een lange droge periode, kan de fijn stof concentratie hoger uitvallen. Toch is dat voor fijn stof in 2016 niet gebeurd.

In de laatste 20 jaar zijn vooral de roetemissies van het wegverkeer flink afgenomen. Deze zijn een bestanddeel van PM₁₀ en van PM_{2,5}.

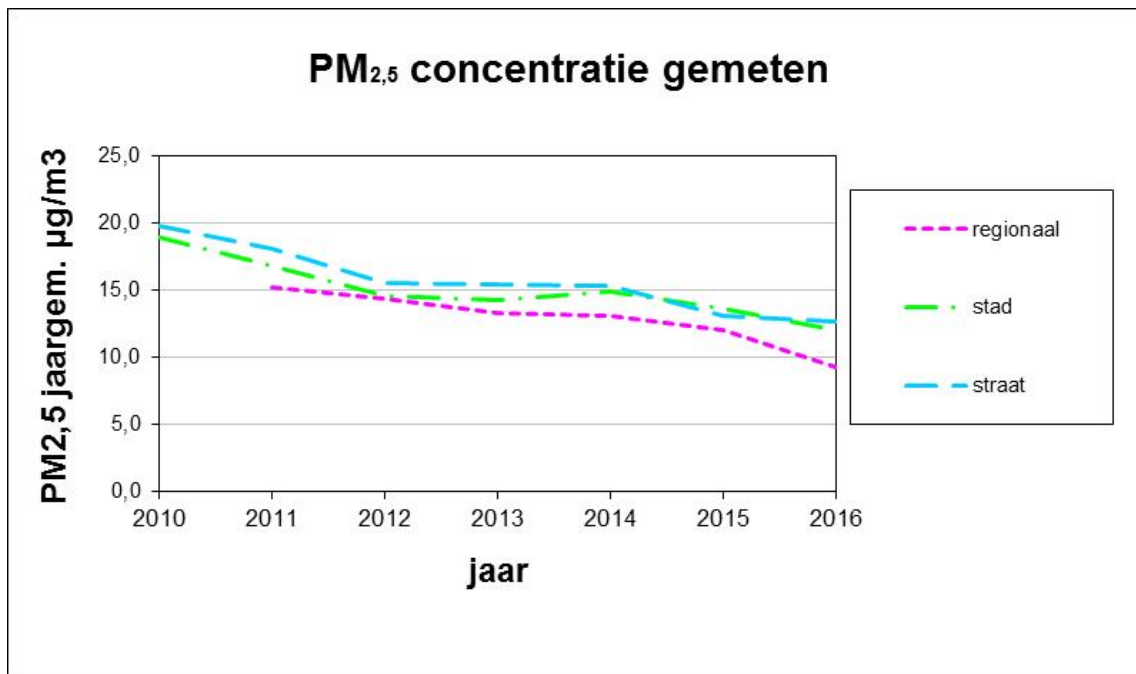


⁴ Op meer dan 35 dagen per jaar is de concentratie fijn stof hoger dan 50 µg/m³

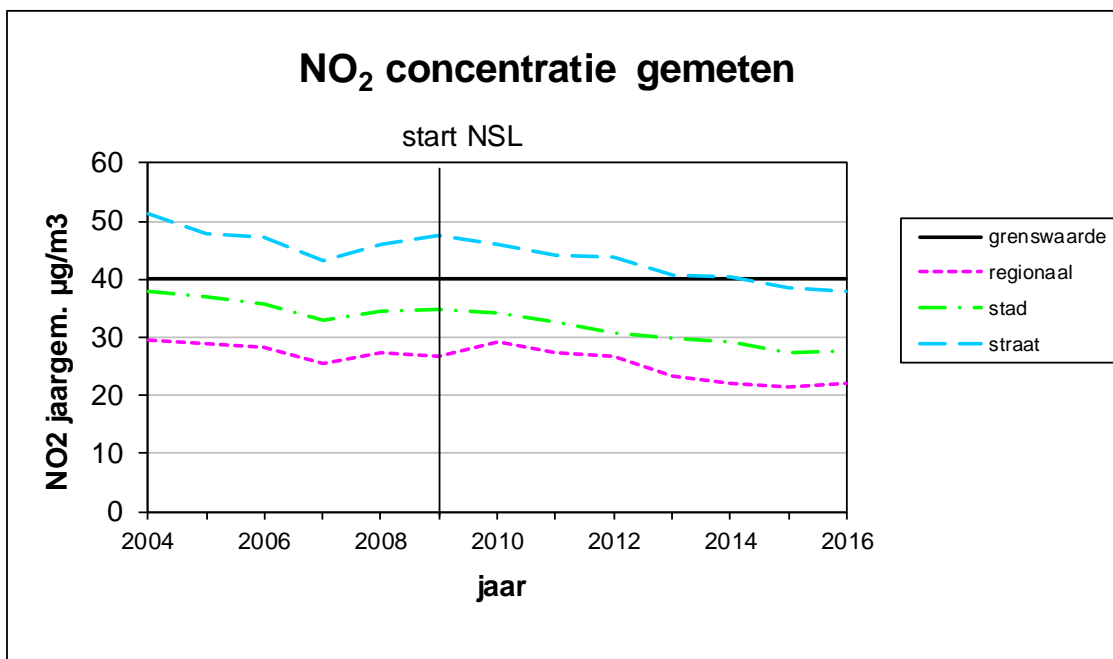
⁵ Straatstations liggen in drukke stedelijke straten, stadstations in rustige stedelijke wijken en regionale stations in gebieden ver van lokale bronnen.

2.2.2 Fijn stof PM_{2,5}

Voor PM_{2,5} wordt er nog niet zo lang regelmatig en met hetzelfde instrument gemeten. Vanaf 2010 zijn er echter metingen van de DCMR die een goed beeld geven van het verloop van de concentratie in de laatste zeven jaar. Duidelijk is dat er in de laatste jaren een afname gemeten is.



2.2.3 Stikstofdioxide



De concentratie van stikstofdioxide is in 2016 gemiddeld over Zuid-Holland niet gedaald ten opzichte van het jaar ervoor. Dit komt door het ongunstige weer. De figuur op de vorige pagina laat zien dat vooral op straatstations⁶ met veel verkeer de concentraties hoog zijn. Op twee verkeersbelaste meetpunten liggen de concentraties nog boven de Europese grenswaarde die in 2015 gehaald moest zijn (Statenweg en Pleinweg in Rotterdam). De concentraties op stadstations in rustige gebieden van de stad en op regionale stations liggen wel duidelijk onder de grenswaarde. Opvallend is dat ondanks het ongunstige weer het aantal knelpuntlocaties in Zuid-Holland is afgenomen. Dit komt door de lokale maatregelen van Rotterdam en Den Haag.

2.3 Deelconclusie

Berekeningen

De luchtkwaliteit verbetert geleidelijk over de laatste jaren. Voor fijn stof zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden berekend voor 2016.

Sinds 2011 moet aan de grenswaarde voor fijn stof PM₁₀ 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 2016. 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.

	Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5})		Stikstofdioxide	
	<i>Zuid-Holland</i>	<i>provinciale wegen</i>	<i>Zuid-Holland</i>	<i>provinciale wegen</i>
2015	geen knelpunten	geen knelpunten	2 km weg met knelpunten	geen knelpunten

Metingen

Uit de metingen blijkt dat de concentratie van stikstofdioxide in 2016 op hetzelfde niveau ligt als in 2015. De stikstofdioxide concentratie ligt in twee drukke straten nog boven de grenswaarde. De gemeten fijn stof concentratie ligt ver onder de grenswaarden.

Tabel 2: overzicht resultaten luchtkwaliteitsmetingen Zuid-Holland 2016

fijn stof	Stikstofdioxide
0 van de 18 punten boven de grenswaarden	2 van de 18 punten boven jaargrenswaarde

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

⁶ Meetpunt in een straat met veel verkeer

3. Indicatoren provinciale begroting

Om de uitgaven voor het NSL en de provinciale luchtmaatregelen 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 kunnen worden opgenomen.

Omdat het NSL uitloopt wordt er alleen nog een kort overzicht gegeven van de prestaties over de hele periode. Verder wordt ingegaan op de begrotingsindicatoren zoals die zijn vastgesteld voor de komende jaren. Daarin wordt ook het aantal bijna-knelpunten (NO₂ concentratie tussen 38 en 40 µg/m³) meegenomen.

3.1 Blootstelling aan stikstofdioxide en fijn stof

Uit onderstaand tabel blijkt dat het aantal blootgestelden aan NO₂ concentraties boven de grenswaarde in 2016 is afgenomen, ondanks het ongunstige weer. Ook het aantal blootgestelden aan bijna-knelpunten is in 2016 iets afgenomen.

	2015	2016
Knelpunten langs provinciale wegen	0	0
Bijna-knelpunten alle wegen (km)	22,1	21,4
Aantal blootgestelden boven grenswaarde	1.300	890
Aantal blootgestelden aan bijna-knelpunten	12.900	12.500

In 2016 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 890, terwijl het nul had moeten zijn. Het doel wordt voor deze indicator benaderd. In het begin van het NSL in 2009 was het aantal nog 81.000. Ook het aantal mensen blootgesteld aan bijna-knelpunten neemt af. 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 indicatoren van de maatregelen en projecten zullen vanaf volgend jaar volledig vervallen, omdat de meeste maatregelen in 2016 of eerder 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.

Omdat deze indicatoren echter nog wel in de begroting over 2016 zijn opgenomen, volgt hier nog een kort overzicht.

Van alle ruimtelijke projecten uit Zuid-Holland zijn er 85 in procedure of hebben de procedure reeds doorlopen. Er zijn sinds het begin van het NSL geen projecten meer tegengehouden vanwege een te slechte luchtkwaliteit.

De gewenste aantallen projecten en maatregelen in 2016 konden niet worden gehaald, omdat er eerder al een groter aantal was gerealiseerd. In totaal zijn echter 200 van de 220 maatregelen gerealiseerd. In sommige gevallen kon een maatregel niet doorgaan, b.v. omdat deze gekoppeld was aan een project dat werd gecancelled. Niet alle projecten zijn gerealiseerd. Dit had echter andere redenen dan de luchtkwaliteit,

zoals de crisis in 2007 of een herbezinning op de wenselijkheid van het project. De provincie zelf heeft 21 van de 22 projecten gerealiseerd, het laatste project loopt nog door.

3.2 Deelconclusie

De drie begrotingsindicatoren zijn in het doeljaar van het NSL (2016) nagenoeg gehaald.

Het aantal blootgestelden aan concentraties boven de grenswaarde en aan concentraties net onder de grenswaarde is in 2016 afgenomen, maar ligt nog niet op nul.

Uit de begrotingsindicator *gerealiseerde luchtkwaliteitsmaatregelen* blijkt dat de meeste maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd.

De provincie Zuid-Holland voldoet aan begrotingsindicator *aantal ruimtelijke projecten* in procedure, als alle projecten die de procedure hebben afgerond worden meegenomen. Dit is hoe de indicator bedoeld was. Het gaat er om dat de projecten de procedure hebben doorlopen zonder problemen door de luchtkwaliteit.

De verbetering in de luchtkwaliteit over de looptijd van het NSL, van 2009 tot 2016, is aanzienlijk. De maatregelen van het NSL, door alle overheden uitgevoerd, hebben hier sterk aan bijgedragen. Tegenwoordig worden geen projecten meer aangehouden vanwege de slechte luchtkwaliteit.

4. Maatregelen uit bestaand 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. Het gaat bij deze maatregelen dus niet meer om NSL maatregelen en er is geen NSL subsidie meer beschikbaar voor deze maatregelen.

Op basis van het bovenstaande is de opgave:

- Bijdragen aan het oplossen van bestaande luchtkwaliteitsknelpunten bij andere overheden;
- Voorkomen dat er opnieuw luchtkwaliteitsknelpunten ontstaan;

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 waren 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.

4.1 Projectenoverzicht

4.1.1 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. Het CBS en het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteit) hebben dit jaar laten zien dat Binnenvaart inmiddels op fijnstof niet meer schoner is dan vrachtverkeer.

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. In 2017 is de aanbesteding gedaan voor binnenvaartschepen die worden voorzien van verschillende schone technieken. Aan deze schepen wordt dan in 2018 de uitstoot in de praktijk gemeten. Aan het einde van het project zal duidelijk zijn welke technieken in de praktijk het schoonst zijn.

De provincie zet in het programma Goederenvervoer over water, vanuit het coalitieakkoord, met netwerkpartners in op andere kansen en projecten die bijdragen aan een volwaardige modaliteit, door te verduurzamen en innoveren. Gericht op de vloot, de logistiek en het fysieke netwerk van vaarwegen, kades en havens. Met het netwerk zijn eerst 5 en inmiddels 13 kansen gesignaleerd om met elkaar in samenhang en richting uitvoering versneld te werken. In 2018 is het derde en oogstjaar voor deze kansen en projecten. CLINSH en het programma goederenvervoer over water leveren zo een bijdrage om de binnenvaart te verduurzamen. Waar nuttig kan het luchtbeleid CLINSH en het programma goederenvervoer over water ondersteunen. In ieder geval is het programma goederenvervoer over water een onderdeel van de aanpak luchtkwaliteit.

Stand van zaken:

Het CLINSH project is in de uitvoeringsfase. Looptijd 4 jaar. Mijlpaal: mid-term oktober 2018. Afronding CLINSH in 2020.

De projecten uit het programma goederenvervoer over water kennen een eigen dynamiek en laten in 2018 zichtbaar resultaat zien. Diverse projecten gaan door, anderen stoppen.

4.1.2 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. 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 handhavingsprotocol (afspraken in de handhavingsketen), 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.

Inmiddels is er ook internationaal overeenstemming bereikt over een ontgassingsverbod. Dit verbod moet nog in de Nederlandse wetgeving worden opgenomen. Vanaf dat moment is het varende ontgassen in heel Nederland en in omliggende landen verboden.

Stand van zaken:

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

4.1.3 Pilot Alblisserdam

Aard project:

Alblisserdam 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 Alblisserdam 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 Alblisserdam opgesteld en inmiddels vastgesteld. Het voorbeeld kan leiden tot

een “standaardaanpak” of leerproces voor andere gemeenten. Het Actieprogramma is op dit moment in de uitvoeringsfase. 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.

4.1.4 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. Knelpunt is de beschikbaarheid van goede sensoren.

Stand van zaken:

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

4.1.5 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. Het gaat om extreem kleine deeltjes bestaande uit soms maar enkele moleculen. 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. Ook roet wordt doorlopend gemeten door de DCMR.

Stand van zaken:

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

4.1.6 Pilot glastuinbouw/Westland

Aard project:

Per 2017 en 2019 gaan regels gelden voor het verlagen van de uitstoot van warmte-kracht-koppelingsinstallaties (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 samen met LTO 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:

De studie en voorlichtingstraject zijn afgerond. Mijlpaal is afronding voorlichting. Het voorbeeldproject is nog niet begonnen

4.1.7 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 verder gericht op het reduceren van problemen door de NOx uitstoot 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 moet dan ook gebeuren in samenhang met energiemaatregelen. Dit project sluit nauw aan bij de taken van de provincie als bevoegd gezag voor bedrijven, maar maatregelen zullen in de meeste gevallen niet kunnen worden afgedwongen.

Stand van zaken:

Dit project is in de oriënterende fase. Start medio 2018. Looptijd 3 jaar. Mijlpaal: op basis van overleg met bedrijfsleven.

4.1.8 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 waarin de provincie streeft naar verduurzaming van het wagenpark binnen de financiële ruimte die voor de concessies geldt. 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 lopen pilots voor volledig emissievrije bussen en komen op korte termijn meer projecten met emissievrije bussen :

Bij bussen die Rotterdam verbinden met Goeree Overflakkee is het contract getekend om vier bussen op waterstof te laten rijden. In Dordrecht en Gorinchem is de provincie gestart met een proefproject met twee elektrische bussen. Voor de concessie Zuid-Holland Noord wordt op dit moment gestudeerd op elektrische voertuigen voor diverse stadslijnen. In de komende DAV concessie gaan tenminste 15 elektrische bussen in de steden rijden.

Stand van zaken:

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

4.1.9 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 levert zowel economische als milieuwinst op. 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. Looptijd 3 jaar. Mijlpaal: op basis van overleg met bedrijfsleven.

4.1.10 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? Hierbij kan tevens gedacht worden aan het project uit goederenvervoer over water, waarbij ingezet wordt op een pilot 'scheepshaltes' ter bevordering van het slimmer en schoner vervoer van goederen in stedelijk gebied. Momenteel zijn diverse private partijen en gemeenten aan de slag om deze pilot te laten plaatsvinden.

Stand van zaken:

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

4.1.11 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 bezien hoe de doorstroming kan worden verbeterd. Betere doorstroming is al langer het doel van de provincie, maar het vergt een continue aandacht.

Deze dynamiek geldt tevens voor vaarwegen en de kruising tussen vaarwegen en wegen. Vanuit DBI zet de provincie in op het sturen met real-time data ten behoeve van stiptheid, veiligheid en in 2018 ook op duurzaamheid.

Stand van zaken:

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

4.1.12 Promoten schone brandstoffen

Aard project:

Het gaat hierbij om brandstoffen voor verkeer en vervoer (weg en water). De meest schone brandstoffen zijn waterstof en elektriciteit. Het project zal zich in eerste instantie hierop richten. Hieronder valt dan ook het zo nodig stimuleren van de aanleg van elektrische laadpalen.

Stand van zaken:

Project zit in de oriënterende fase. Afhankelijk van samenwerking met andere vaarweg- en wegbeheerders.

4.1.13 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.

In september 2017 is een bijeenkomst georganiseerd voor gemeenten om hen te informeren over de gezondheidseffecten van houtstook en de aanpak van overlast door houtstook. Als vervolg zal worden bekeken hoe houtstook door huishoudens kan worden afgeremd.

Stand van zaken:

Dit project zit in de uitvoerende fase. Start voorjaar 2017. Doorlooptijd 3 jaar. Mijlpaal: voorlichtingsbijeenkomst gemeenten in september 2017.

4.1.14 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 heeft het Rijk aangegeven om een Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit op te starten als vervolg op het NSL. Dit wordt ook in het Regeerakkoord bevestigd. De provincie heeft aangeboden om samen met andere decentrale overheden het traject te organiseren waarbij de wensen en maatregelen van de decentrale overheden worden verzameld.

Dit project is opgestart. De samenwerking zal enkele jaren lopen. Mijlpaal is eind 2018: Het Rijk heeft aangegeven dat het Nationaal Actieplan Lucht eind 2018 vastgesteld wordt.

5 Inzicht in WHO advieswaarden en motie 733

5.1 Inzicht in wettelijke normen vergeleken met de WHO-advieswaarden

In hoofdstuk 5.1 wordt gerapporteerd hoe de huidige concentraties in Zuid-Holland zich verhouden t.o.v. de WHO-advieswaarden. WHO-advieswaarden zijn concentraties waaronder er nagenoeg geen gezondheidseffecten te verwachten zijn. De WHO adviseert om de concentratie tenminste tot deze niveaus te verlagen.

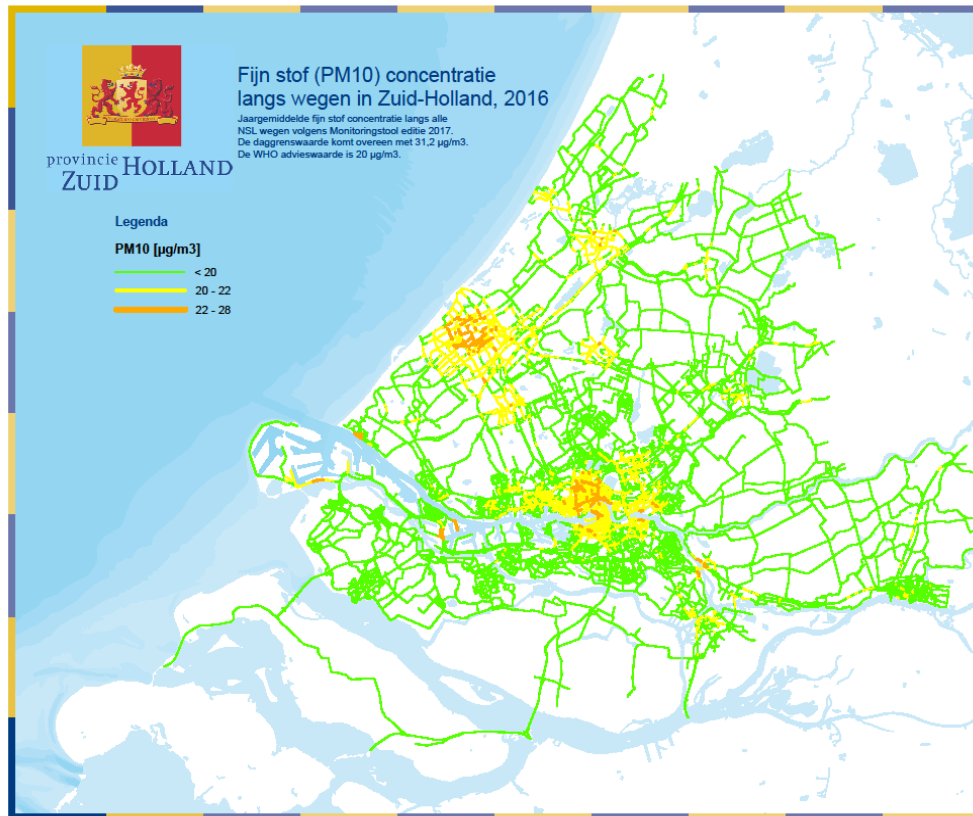
5.1.1 Stikstofdioxide

Voor stikstofdioxide is de WHO-advieswaarde hetzelfde als de huidige wettelijke grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De WHO-advieswaarde wordt dus op de meeste plaatsen in Zuid-Holland bereikt. Alleen de resterende knelpunten voor de luchtkwaliteit die in hoofdstuk 2.1.5 zijn genoemd zijn ook knelpunten voor de WHO-advieswaarde.

5.1.2 Fijn stof PM_{10}

De WHO-advieswaarde voor fijn stof PM_{10} ligt op $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ terwijl de wettelijke grenswaarde (de daggemiddelde) overeenkomt met $31,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

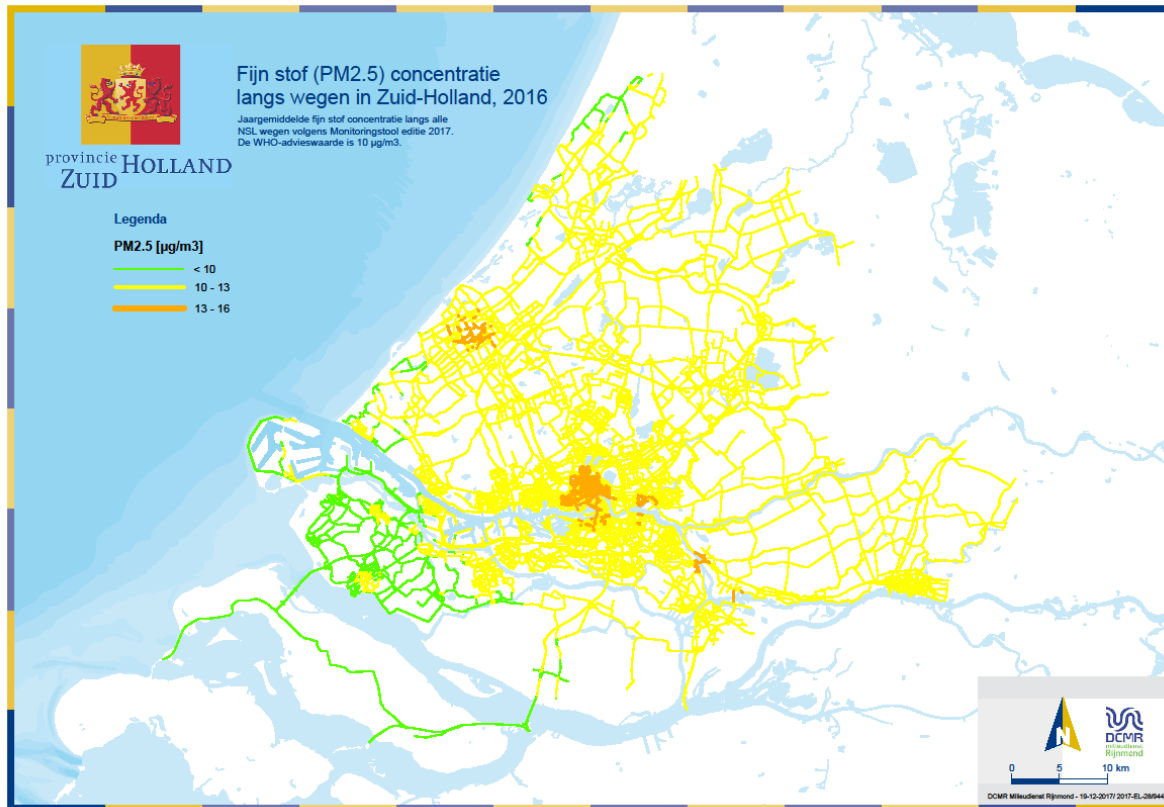
De kaart hieronder geeft aan hoe de concentraties in 2016 zich verhouden ten opzichte van de WHO-advieswaarden. Alle gebieden met een gele en oranje kleur in de kaart liggen boven de WHO-advieswaarde voor PM_{10} . Gebieden met een groene kleur liggen onder de WHO-advieswaarde. Dit zijn vooral de landelijke gebieden. In de stedelijke gebieden ligt de concentratie meestal nog boven de WHO-advieswaarden.



5.1.3 Fijn stof $\text{PM}_{2,5}$

Omdat er in de motie van Provinciale Staten ook gevraagd is naar fijn stof in relatie tot WHO-advieswaarden wordt in deze rapportage dit jaar ook over $\text{PM}_{2,5}$ gerapporteerd.

De WHO-advieswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ ligt op $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl de wettelijke grenswaarde op dit moment $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Deze wordt in 2020 $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De WHO-advieswaarde is voor $\text{PM}_{2,5}$ scherper dan voor PM_{10} . Het gaat bij $\text{PM}_{2,5}$ om een fijn stof fractie die meer gezondheidseffecten kan veroorzaken dan PM_{10} .



De gele en oranje gebieden op deze kaart liggen boven de WHO-advieswaarde. PM_{2.5} vormt een “deken” boven Europa waarbij alleen in de kustgebieden soms nog concentraties lager dan de WHO-advieswaarde voorkomen. In de grote steden is de concentratie nog iets verhoogd t.o.v. deze deken door b.v. het wegverkeer.

5.1.4 Roet

Ook roet is een stof waarover Provinciale Staten in motie 733 om mogelijke maatregelen vragen. Voor roet bestaan er geen wettelijke grenswaarden en is er ook geen WHO-advieswaarde. Er kan dus niet concreet worden aangegeven in hoeverre de huidige concentratie aan roet boven of onder de schadelijke grens zit. Wel wordt roet vaak beschouwd als een van de meest schadelijke fracties van het fijn stof. Roet wordt veroorzaakt door dieselauto's, schepen, door verbranding en door de industrie. De roetuitstoot van het verkeer is de laatste jaren sterk afgenomen.

5.2. Uitvoering motie 733

In motie 733 (zie Bijlage D) hebben Provinciale Staten GS verzocht:

- Binnen het IPO zich hard te maken de WHO-advieswaarden op te nemen in de luchtkwaliteitsrapportages
- Vooruitlopend op de eerstvolgende luchtkwaliteitsrapportages kort de beleidsmogelijkheden te verkennen hoe de emissie van stikstofdioxide, fijn stof en roet te verminderen.

De provincie heeft zich in IPO-verband sterk gemaakt om in provinciale rapportages de mate van overschrijding van de WHO-advieswaarden aan te geven. Dit is in verschillende IPO werkgroepen besproken. Provincies rapporteren op verschillende manieren en frequenties over de luchtkwaliteit. In de

landelijke NSL rapportage van het RIVM wordt de WHO-advieswaarde meegenomen in het hoofdstuk over bevolkingsblootstelling.

5.3 Beleidsmogelijkheden voor maatregelen door de provincie

Provinciale Staten hebben in motie 733 gevraagd om vooruitlopend op de luchtkwaliteitsrapportage kort de beleidsmogelijkheden te verkennen om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren. In deze paragraaf zal worden bekeken, welke mogelijkheden er, aanvullend op het huidige beleid nog liggen om op de middellange termijn een concentratie te bereiken die in de buurt van de WHO-advieswaarden ligt. Dit in aanvulling op onze maatregelenpakketten uit de Provinciale Actieprogramma's die gericht waren op een korte-termijn effect en op maatregelen die direct konden worden uitgevoerd.

Fossiele energie veroorzaakt bij verbranding luchtverontreiniging. Dit geldt voor elk schaalniveau, van de grote stookinstallaties van een energiecentrale tot de motor van een benzineauto of een sigaret. Bij verbranding komen met name stikstofoxiden en roet (een vorm van fijn stof) vrij. De verbrandingsgassen zoals stikstofoxiden en zwaveldioxide kunnen later in de lucht ook nog secundair fijn stof vormen. Bij grote installaties is het mogelijk om de schadelijke gassen af te vangen, bij kleine installaties kan dit ook, maar is dit relatief duurder.

Tot nu toe zijn luchtmaatregelen meestal nageschakelde technieken. Stookinstallaties bleven met dezelfde fossiele brandstoffen werken met nageschakelde technieken zoals katalysatoren en roetfilters. Dit geldt ook voor auto's, vrachtauto's en schepen, waarvan de motoren door nageschakelde technieken steeds schoner zijn geworden. Deze maatregelen leiden tot minder uitstoot van luchtvervuilende stoffen, maar niet tot een echte verduurzaming. Na jaren van dit beleid (dat overigens zeer succesvol was) zijn de betaalbare opties voor nageschakelde technieken nagenoeg uitgeput en zit er niet meer veel verbetering in.

Terwijl het oude beleid was om veel kleine bronnen steeds een beetje schoner te maken, kan er nu af en toe een grote stap worden gemaakt met een transitie naar duurzaamheid en nul-emissie.

Deze maatregelen kunnen alleen worden uitgevoerd in een samenwerking met het bedrijfsleven en met Kennisinstellingen.

Maatregelen kunnen worden genomen op lokaal, regionaal, nationaal en internationaal schaalniveau. Omdat luchtkwaliteit wordt getransporteerd over soms wel duizenden kilometers is een ingrijpen op alle niveaus nodig om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren.

5.3.1 Aanhaken bij energietransitie

Het verschil met enkele jaren geleden is dat er op dit moment zowel binnen de Europese Unie als ook bij de huidige Nederlandse regering intensief gewerkt wordt aan de energietransitie en aan schoon verkeer en vervoer. Luchtkwaliteit heeft een nauwe relatie met beide onderwerpen.

Bij een transitie naar schone energie zal ook de vervuiling door fossiele verbranding merendeels wegvallen. Daar waar fossiele brandstoffen worden vervangen door elektriciteit van wind- of zonne-energie leidt dit bij de bron tot een nul-emissie. Ook technieken waarbij warmte wordt gehaald uit aardwarmte of restwarmte zijn duurzaam. Oude stookinstallaties kunnen dan uit gebruik worden genomen. Deze innovaties zijn voor de luchtkwaliteit positief.

Bij de energietransitie wordt echter ook in toenemende mate met hout of biomassa gestookt. Dan wordt de fossiele brandstof geheel of gedeeltelijk vervangen door biomassa. Biomassastook wordt beschouwd als CO₂-neutraal, omdat de CO₂ uit biomassa bij een herplanting weer kan worden opgenomen in nieuwe biomassa. Biomassastook is voor de luchtkwaliteit echter geen verbetering ten opzichte van stook van fossiele brandstoffen. Bij kleine ketels, zoals kachels in woonhuizen, is houtstook duidelijk een verslechtering t.o.v. gasstook. Als gasketels voor de verwarming van huizen worden vervangen door houtkachels, kan dit leiden tot incidenteel veel roetuitstoot en tot gezondheidsklachten bij omwonenden. Dit is vanuit de luchtkwaliteit en vanuit gezondheidsoogpunt niet wenselijk.

De SDE-subsidie van het Rijk stimuleert de inzet van biomassa en werkt zo averechts op de luchtkwaliteit. Dit probleem is onderkend door het Rijk en er wordt nu gekeken hoe deze, voor de luchtkwaliteit nadelige situatie, kan worden voorkomen.

Voorgesteld wordt om, in relatie met de energietransitie, te kijken, hoe de industrie en huishoudens kunnen worden geholpen om daadwerkelijk van fossiele brandstoffen af te komen, waarbij deze zo min mogelijk over gaan op het stoken van biomassa. Mocht biomassastook toch nodig zijn, dan moet dit gepaard gaan met de nodige nageschakelde technieken. Met deze maatregel geven we invulling aan het Klimaatakkoord. Het gaat hier over een beleid dat enkele (tientallen) jaren zal moeten worden volgehouden, totdat de energietransitie is afgerond.

5.3.2 Bevorderen en versnellen van nul-emissie verkeer

Elektrische auto's en auto's die rijden op waterstof stoten op de weg geen luchtverontreiniging uit. Wel is de elektriciteitsopwekking nog niet zonder uitstoot, maar bij grote installaties is de vervuiling makkelijker dan bij auto's af te vangen met nageschakelde technieken, zolang deze nog op fossiele brandstoffen werken.

Elke maatregel die nul-emissie auto's bevordert zal dus ook goed zijn voor de luchtkwaliteit. Te denken valt aan elektrische laadpalen, voordelig parkeren voor schone auto's, belastingvoordelen voor schone auto's, stadsdistributie met schone voertuigen. Duidelijk moge zijn dat de meeste maatregelen niet direct door de provincie kunnen worden gerealiseerd. Dit kan alleen in een samenwerking met gemeenten en/of met het Rijk. Door de coördinerende rol tussen gemeenten op te pakken, kan de provincie hier wel een rol nemen.

Er ligt hier ook een verbinding met het aanstaande Green Deal Verduurzaming Binnenvaart. Te samen met het team goederenvervoer en CLINSH bekijken we de provinciale inbreng en dat wat het voor de luchtkwaliteit kan opleveren.

Het is waarschijnlijk dat de verschoning van het verkeer over weg en water ook een proces is dat zonder inmenging van de provincie doorgaat. De vraag is echter, hoe lang het gaat duren voordat alle auto's en schepen schoon zijn. Elke maatregel die deze verandering kan versnellen zal dan ook leiden tot het eerder realiseren van een gezonde lucht in de steden.

5.3.3 Samenwerken met Rijk, de EU en gemeenten

De boven beschreven opties om duurzame industrie en duurzaam verkeer te stimuleren kunnen het beste worden uitgevoerd in een samenwerking met andere overheden. De provincie heeft, samen met andere decentrale overheden, een initiërende rol gepakt bij het Nationaal Actieplan Lucht, dat eind 2018 klaar moet zijn. In dit plan werken gemeenten, provincies en het Rijk samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en zo op termijn te komen tot een gezonde lucht. De provincie zal de maatregelen en wensen van de decentrale overheden verzamelen.

De EU blijft belangrijk voor het beperken van de uitstoot naar de lucht in alle Europese landen en voor het faciliteren van duurzame opties. Alleen via de EU kan worden bereikt dat een elektrische auto ook in andere landen kan worden opgeladen, dat er waterstof tankstations zijn van hetzelfde type en dat de industrie overal aan dezelfde emissie-eisen moet voldoen.

Voor fijn stof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}) in de lucht is de Europese schaal de enige schaal waarop maatregelen zinvol zijn, omdat deze stoffen ver worden getransporteerd. Wel is het belangrijk dat de lidstaten het vastgestelde beleid ook daadwerkelijk uitvoeren. Een gelijk speelveld zorgt voor een eerlijke concurrentiepositie en een schonere lucht over heel Europa. We zullen ook in de toekomst het Europese luchtbeleid kritisch blijven volgen en met suggesties proberen te verbeteren. Zo zullen wij in 2018 deelnemen aan de evaluatie door de EU van het huidige luchtbeleid.

Bij de samenwerking met gemeenten gaat het erom dat kleinere gemeenten van elkaar kunnen leren. De aanpak zoals gebruikt in Alblasterdam kan gedeeltelijk ook door andere gemeenten worden overgenomen. Ook kan het zinvol zijn dat de provincie een coördinerende rol oppakt rond zaken als milieuzones, stadsdistributie en schoon verkeer. Als in meerdere gemeentes dezelfde regels gelden, heeft dit voordelen voor de vervoerders en scheidt dit meer duidelijkheid.

5.4 Conclusies motie luchtkwaliteit

De WHO-advieswaarde voor stikstofdioxide wordt in Zuid-Holland al op de meeste plaatsen gehaald. Dit geldt niet voor de WHO-advieswaarden voor fijn stof.

Als beleidsmogelijkheden om op de langere termijn de luchtkwaliteit te blijven verbeteren worden drie opties gezien, twee gericht op maatregelen en één op de werkwijze:

- a. Bij de energietransitie sturen op energiemaatregelen die bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit
- b. Bevorderen en versnellen van nul-emissie vervoer over weg en water
- c. Samen te werken met Rijk, gemeenten en de EU

Wij zullen er op aandringen dat deze punten onderdeel worden van het nieuwe Nationale Actieprogramma Luchtkwaliteit.

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>>
- RIVM, Monitoringrapportage NSL 2017, Stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, RIVM rapport 2017-0156
[http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/Oktober/Monitoringsrapportage_NSL_2017_Stand_van_zaken_Nationaal_Samenwerkingsprogramma_Luchtkwaliteit](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2017/Okttober/Monitoringsrapportage_NSL_2017_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, fietsnetwerk, 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, schoon eigen wagenpark, reconstructie Vaillantlaan en Neherkade, walstroom Scheveningen, meerjarenprogramma fiets

Haaglanden:

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

Haaglanden gemeenten: aanleg elektrische laadpalen, schonere voertuigen, stadsdistributie

Drechtsteden:

Duurzame mobiliteit (elektrische auto), duurzaam OV, betere doorstroming op wegen, walstroom, hybride bussen, mobiliteitsmanagement, bijdrage verduurzaming waterbus, houtstook campagne, zuivering lucht tunnelmond

Zuid-Holland Zuid:

Verkeersmaatregelen op bepaalde locaties, fietspaden, doorstroming, biobrandstoffen

Midden-Holland:

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

West-Holland:

Aardgas, schoon wagenpark, groene golf en doorstroming, het Nieuwe Rijden, milieuzone Leiden

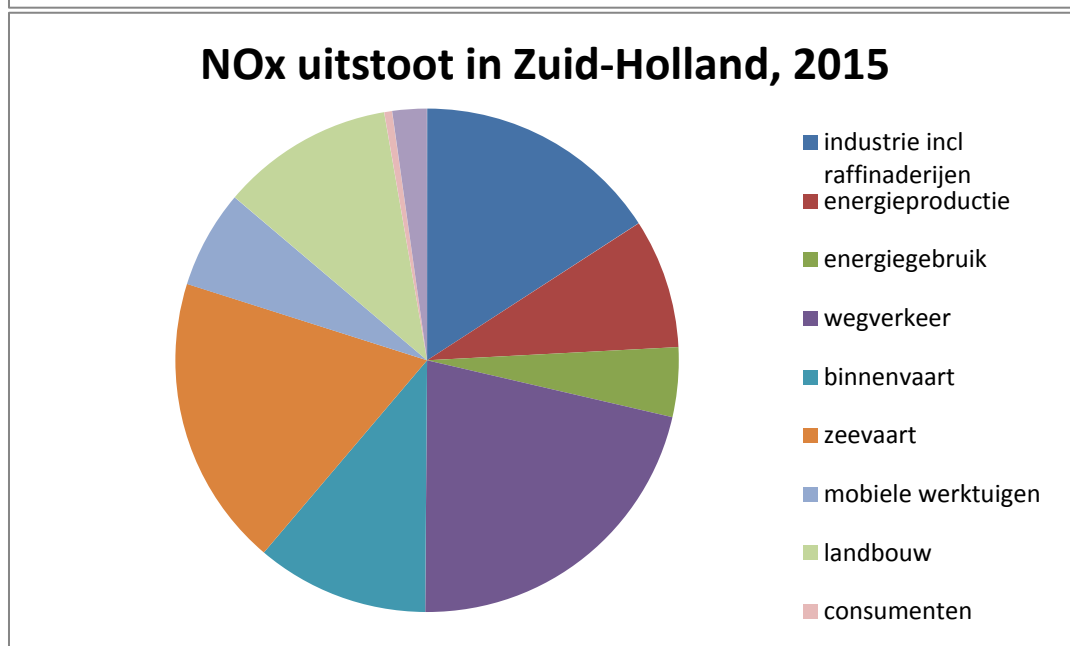
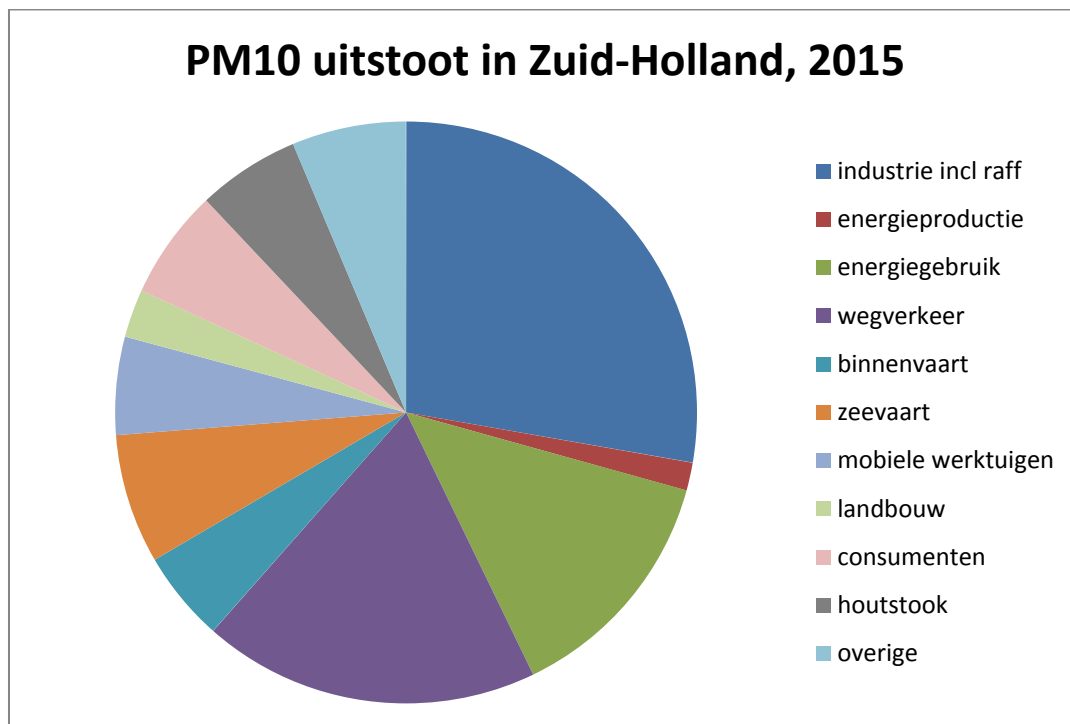
Goeree Overflakkee (voorheen Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee)

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 2015, het meest recente jaar met een volledige dataset.



Bijlage D



MOTIE

Luchtkwaliteit

Agendapun: : Kadernota
Voordracht: : 7015
Onderwerp : Luchtkwaliteit

Nummer:

M. 733

Provinciale Staten van Zuid-Holland, in vergadering bijeen op 28 juni 2017 ter behandeling van bovenvermeld agendapunt:

Constateernde dat:

- de provincie zich via NSL en PAL inzet voor verbetering van de luchtkwaliteit;
- de luchtkwaliteit in Zuid-Holland voor wat betreft provinciale wegen grotendeels voldoet aan de wettelijke normen;
- uit de rapportage luchtkwaliteit blijkt dat de luchtkwaliteit in Zuid-Holland nog niet voldeet aan de wettelijke normen;
- de wettelijke normen meer vervuiling toelaten dan de normen die de Wereld Gezondheidsorganisatie heeft opgesteld voor de stikstofdioxide, fijnstof en roet;

Overwegende dat

- de provincie tussen probleem-ervarende gemeenten en oplossingsbrengers Rijk/EU zit;
- Gedeputeerde Staten vorig jaar besloten om de aanpak van luchtkwaliteit voort te zetten met aanvullende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit;
- de provincie nog geen draagvlak ziet bij andere provincies om zich hard te maken voor strengere normen;
- het verschil tussen uitstoot in de praktijk en WHO-norm pas in 2018 gerapporteerd wordt;

Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten:

- binnen het IPO zich hard te maken de WHO-normen op te nemen in luchtkwaliteitsrapportages;
- vooruit opend op de eerstvolgende luchtkwaliteitsrapportage kort de beleidsmogelijkheden te verkenen hoe de emissie van stikstofdioxide, fijnstof en roet te verminderen.

En gaan over tot de orde van de dag!

1. Carla van Vlieten D. 2017
2. B. Canton D. 2017
3. H. Salver Groenland
4. Annie Wybenga D. 2017

Bijlage E

30175 Luchtkwaliteit

Nr. 242 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2016

Met deze brief informeer ik u over de inzet om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Ik geef hiermee invulling aan de toezeggingen om:

- 1) uw Kamer een reactie te geven op de petitie "Actieplan schone lucht" van Milieudefensie zoals toegezegd tijdens het algemeen overleg leefomgeving van 11 februari jl. (Kamerstuk 30175, nr. 236);
- 2) uw Kamer te informeren over het overleg met de Gezondheidsraad over luchtkwaliteit; en,
- 3) uw Kamer te informeren over de voortgang van het platform houtrook.

Reactie op petitie Schone Lucht

In de petitie "Actieplan schone lucht" van Milieudefensie wordt gepleit voor een ambitieus luchtkwaliteitsbeleid waarin de gezondheid van mensen centraal staat. Ik deel het uitgangspunt dat het van belang is de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen. De Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit hebben de afgelopen jaren richting gegeven aan het luchtkwaliteitbeleid. Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt toegewerkt naar het halen van deze normen. De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren overal aanzienlijk verbeterd, met het ingezette beleid zijn de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide sterk gedaald. Dit heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. Ondanks deze voortgang doen zich nog steeds gezondheidsrisico's voor. Een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit is van belang om de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen. Ik streef daarbij naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo werken we toe naar de WHO-advieswaarden. Nu bijna overal de Europese normen worden gehaald geeft dat de kans het beleid meer te richten op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. In dat kader heb ik de Gezondheidsraad gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. De Gezondheidsraad heeft laten weten naar verwachting eind volgend jaar hierover te adviseren.

In de petitie van Milieudefensie wordt aangegeven dat het nodig is om de Europese emissienormen aan te scherpen en de effectiviteit van het bronbeleid te verhogen. Ik deel deze analyse. Op dit moment beschouw ik de Europese bronmaatregelen als het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het actieplan luchtkwaliteit dat samen met gemeenten is opgesteld (Kamerstuk 30175, nr. 223) ga ik uitgebreid in op de initiatieven die in Europees verband worden genomen.

Daarnaast benoemt Milieudefensie in de petitie acht nationale maatregelen die in hun ogen het meest effectief zijn om vroegtijdige sterfte door luchtvervuiling snel terug te dringen. In de bijlage bij deze brief geef ik mijn zienswijze op deze maatregelen en in hoeverre ze naar mijn oordeel effectief en uitvoerbaar zullen zijn. Daarbij ontstaat wat mij betreft een genuanceerd beeld. De achterliggende intentie van een aantal maatregelen onderschrijf ik. Deze worden soms door een andere of vergelijkbare maatregel gerealiseerd. Een aantal andere maatregelen acht ik daarentegen niet opportuun, omdat ze zich niet goed verhouden met het Kabinetsbeleid.

Platform Houtrook en gezondheid

Tenslotte heeft u met de motie Cegerek verzocht in overleg te treden met het RIVM en de gemeenten om in kaart te brengen wat de problemen en mogelijke oplossingen zijn voor de gezondheidsklachten die een deel van de Nederlanders ervaart door houtstook (Kamerstuk 30175, nr. 230). Begin dit jaar is het platform "Houtrook en gezondheid" opgericht (www.platformhoutrook.nl). Hierin zijn verschillende belanghebbende partijen vertegenwoordigd. Het Platform Houtrook en Gezondheid brengt oplossingen voor gezondheidsoverlast als gevolg van houtstook in kaart. Hierbij wordt op verzoek van het ministerie tevens aandacht besteed aan het in Duitsland gevoerde beleid en de mogelijkheden voor het vervroegd voldoen aan elementen uit de Ecodesignrichtlijn. Het inventariseren van de mogelijke oplossingen neemt meer tijd in beslag dan van tevoren was ingeschat. Zodra er meer bekend is, zal ik u nader informeren.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
S.A.M. Dijkzma