Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018

Kabinetsbesluit

Datum 27 september 2018

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat
Rijnstraat 8

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Inhoud

1. Samenvatting

    1.1. Algemeen
    1.2. Samenvatting knelpunten verkeer en industrie
    1.3. Samenvatting veehouderij-gerelateerde knelpunten

2. NSL achtergrond

    2.1. Doelstelling, samenwerking en systematiek van het NSL
    2.2. Eerdere aanpassingen van het NSL in 2014 en 2017
    2.3. Overschrijdingen grenswaarden monitoringsrapportage NSL 2017
    2.4. Schone Lucht Akkoord

3. Aanpassing van het NSL 2018

    3.1. Aanleiding aanpassing NSL 2018
    3.2. Uitgangspunten van de aanpassing NSL 2018
    3.3. Maatregelen verkeer- en industrie-gerelateerde knelpunten
        3.3.1. Inleiding
        3.3.2. Knelpuntenanalyse Kenniscentrum Infomil
        3.3.3. Doorrekening maatregelenpakket door TNO
        3.3.4. Maatregelen binnenstedelijke NO_2-knelpunten
        3.3.5. Industrie-gerelateerde toetslocaties PM_{10}
    3.4. Maatregelen veehouderij-gerelateerde knelpunten
        3.4.1. Inleiding
        3.4.2. Opgave in het kader van de monitoringsrapportage NSL 2017
        3.4.3. Aanpak veehouderij-gerelateerde knelpunten
        3.4.4. Maatregelen
    3.5. Financiering aanpak knelpunten

4. Conclusie

Bijlage 1 knelpuntenanalyse NO_2 en PM_{10} overschrijdingen (niet veehouderij-gerelateerd

Bijlage 2 maatregelen steden en Rijk NO_2- knelpunten

Bijlage 3 knelpuntenanalyse en -aanpak veehouderijen

Bijlage 4 overzichten landelijke en lokale maatregelen veehouderij-gerelateerde knelpunten

Bijlage 5 TNO-rapport "*Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO2 concentratie op knelpunten*", 6 juni 2018

Bijlage 6 Nota van Antwoord Concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018

1. Samenvatting

1.1. Algemeen

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (verder: NSL)[1] is het Nederlandse luchtkwaliteitsplan in de zin van de Europese richtlijn luchtkwaliteit[2] en het programma in de zin van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer. In het NSL werken het Rijk en andere overheden samen om op de kortst mogelijke termijn overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Uit de monitoringsrapportage NSL 2017[3], blijkt dat op enkele punten in Nederland nog sprake is van overschrijding van de (Europese) grenswaarden voor luchtkwaliteit voor stikstofdioxide (verder: NO_2) en fijnstof (verder: PM_{10}). Het gaat hierbij om enkele hardnekkige NO_2 knelpunten in de binnensteden van Amsterdam, Arnhem, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam, 's-Hertogenbosch en Utrecht en een beperkt aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor PM_{10} in een aantal gebieden met intensieve veehouderij. Tezamen met het NSL is de Aanpassing NSL 2018 gericht op het op de kortst mogelijke termijn bereiken van de grenswaarden. De Aanpassing NSL 2018 brengt geen wijzigingen aan in het functioneren van het NSL.

De Aanpassing NSL 2018 is een aanvulling op het NSL en heeft tot doel de resterende overschrijdingen van de grenswaarden van NO_2 en PM_{10} versneld teniet te doen. Hiertoe wordt met de Aanpassing NSL 2018 een knelpuntenanalyse (zie bijlagen 1 en 3) en een pakket met passende maatregelen (zie bijlagen 2 en 4) aan het NSL toegevoegd. Aangezien de bevoegdheden om maatregelen te treffen om de knelpunten op te lossen verdeeld zijn tussen de verschillende overheidslagen is de Aanpassing NSL 2018 het resultaat van een intensieve samenwerking tussen de betrokken decentrale overheden en het Rijk. Bij de bepaling welke maatregelen in de Aanpassing NSL 2018 opgenomen zijn, hebben de betrokken decentrale overheden en het Rijk niet alleen gekeken naar de technische en juridische haalbaarheid, maar zijn tevens de individuele en maatschappelijke belangen, die geraakt worden door de maatregel, afgewogen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een pakket waarmee de knelpunten versneld worden opgelost en waarmee op de kortst mogelijke termijn overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan.

De Aanpassing NSL 2018 is tot stand gekomen overeenkomstig artikel 5.12, eerste lid, juncto tiende lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer. De basis voor de Aanpassing NSL 2018 is het concept-kabinetsbesluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018 dat de Ministerraad heeft vastgesteld en dat van 27 maart tot en met 7 mei 2018 ter inspraak heeft gelegen.[4] Gedurende deze periode heeft TNO het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 met het daarin opgenomen maatregelenpakket voor de binnenstedelijke overschrijdingen van NO_2 doorgerekend en van 6 tot 19 juni is aan indieners van zienswijzen de mogelijkheid gegeven om ingediende zienswijzen aan te vullen naar aanleiding van het opgeleverde TNO-rapport "*Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO_2 concentratie op knelpunten*" (zie bijlage 5). In de Nota van Antwoord Concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 (zie bijlage 6) heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gereageerd op de ingediende zienswijzen en aangegeven of en in hoeverre de ingediende zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging van het concept-

[1] Stcrt. 2009, nr. 11559
[2] Richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement van 21 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (PB L152)
[3] Monitoringsrapportage NSL 2017, stand van zaken Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, RIVM Rapport 2017-0156, S. Rutledge-Jonker et al.
[4] www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/verlenging_nationaal_samenwerkingsprogramma_luchtkwaliteit/index.aspx

kabinetsbesluit. Het TNO-rapport is tezamen met de ingediende zienswijzen de basis geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de NO_2-knelpunten. In nauw overleg met de betrokken steden is het maatregelpakket, zoals weergegeven in het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018, aangepast om te garanderen dat de Aanpassing NSL 2018 uiteindelijk alle passende maatregelen bevat om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Tegelijkertijd is met de gemeenten en provincies waar zich nog veehouderij-gerelateerde overschrijdingen voordoen gezocht naar concretisering en aanscherping van het maatregelenpakket om ook voor de veehouderij-gerelateerde PM_{10}-overschrijdingen tot een robuust en effectief maatregelenpakket te komen.

Bij brief van 25 juni 2018 zijn de relevante stukken rondom de Aanpassing NSL 2018 aan de Eerste en Tweede Kamer toegezonden.[5] In het bijbehorende Addendum Aanpassing NSL 2018 is aangegeven op welke punten de Staatssecretaris van IenW voornemens was het concept-kabinetsbesluit aan te passen voor de vaststelling van de Aanpassing NSL 2018. Op 5 juli 2018 is de Tweede Kamer gedurende een Algemeen Overleg met de Staatssecretaris van IenW gehoord. De Eerste Kamer heeft op 3 juli 2018 de brief en de bijbehorende stukken ter kennisgeving aangenomen. Op basis hiervan is het concept-kabinetsbesluit conform het Addendum aangepast. De knelpuntanalyses en maatregelenpakketten zijn gewijzigd en ook de teksten van het concept-kabinetsbesluit zijn geactualiseerd. Uiteindelijk is de Aanpassing NSL 2018 door de Staatsecretaris van IenW, na overleg met de betrokken gemeenten, vastgesteld.

Het kabinet werkt daarnaast aan het Schone Lucht Akkoord[6] waarmee wordt ingezet op permanente verbetering van de luchtkwaliteit. De maatregelen die nu in de Aanpassing NSL 2018 worden opgenomen, zijn de opmaat voor het beleid in de toekomst waarin schone lucht meer centraal zal staan.

1.2. Samenvatting knelpunten verkeer en industrie

De luchtkwaliteit in de steden is sinds de start van het NSL fors verbeterd. Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat er in 2016 op 72 toets-locaties van de in totaal ca. 330.000 de grenswaarde voor NO_2 nog wordt overschreden en op 23 toets-locaties de grenswaarde voor PM_{10} (niet-veehouderij gerelateerd). De NO_2-overschrijdingen liggen in stedelijk gebied, de gerapporteerde PM_{10}-punten met name in de buurt van industrie.

Ten behoeve van het concept-kabinetsbesluit is per overschrijding de lokale situatie inzichtelijk gemaakt in een knelpuntenanalyse, opgesteld door Kenniscentrum InfoMil (bijlage 1). Hieruit blijkt dat door foutieve invoer of onjuiste toepassing van het juridisch kader op een aantal knelpunten uit de monitoringsrapportage NSL 2017, feitelijk geen overschrijding van de grenswaarde plaatsvindt. Dit maakt de totale opgave voor NO_2 60 knelpunten op 19 locaties. Voor PM_{10} geldt dat alle gemelde knelpunten niet als overschrijding behandeld worden in het NSL.

In de monitoringsrapportage NSL 2017 van het RIVM is een trend opgenomen naar de toekomst. Voor de jaren tot 2020 wordt een verdere daling van de NO_2-concentraties verwacht. Het RIVM verwacht dat er in 2020 nog vier overschrijdingen van de NO_2-grenswaarde zullen zijn. In de knelpuntenanalyse is een nadere analyse door Kenniscentrum InfoMil opgenomen die laat zien dat na bovenvermelde actualisatie van de monitoringsrapportage NSL 2017 het aantal overschrijdingen in 2020 zeer waarschijnlijk nul (0) zal zijn.

Om deze resterende knelpunten in de binnensteden versneld op te lossen is samen

[5] Kamerstukken 30 175, nr 199, incl. bijlagen
[6] voorheen Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit

met de gemeenten een maatregelenpakket opgesteld. Tegelijkertijd met de loop van de zienswijzeprocedure is TNO gevraagd de effecten van dit maatregelenpakket door te rekenen.

Uit het rapport "*Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO_2–concentratie op knelpunten*" dat op 6 juni 2018 is gepubliceerd blijkt dat de meeste maatregelen een positief effect op de NO_2 knelpuntlocaties hebben. TNO geeft als algehele conclusie aan dat met de geprognotiseerde daling van de achtergrondconcentraties, in combinatie met de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten en de maatregelen, er gebaseerd op de NSL rekenmethode rond het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer zijn.

TNO geeft tevens aan dat de prognoses een mate van onzekerheid kennen en dat er risico's van technologische en economische aard zijn die deze autonome verschoning in de praktijk negatief kunnen beïnvloeden. Het TNO-rapport is samen met de uitkomsten van de zienswijzeprocedure en de inbreng van de betrokken gemeenten input geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de NO_2-knelpunten in de Aanpassing NSL 2018. Om te garanderen dat de knelpunten versneld opgelost kunnen worden en om potentiële tegenvallende resultaten op te vangen, worden bij Amsterdam, Arnhem en Rotterdam aanvullende maatregelen genomen, waar het rijk cofinanciering tegenover stelt. Ook voor Utrecht en Eindhoven stelt het rijk cofinanciering ter beschikking voor uitvoering van de maatregelen van de Aanpassing NSL 2018. In bijlage 2 is het definitieve maatregelenpakket voor de binnenstedelijke knelpunten opgenomen.

1.3. Samenvatting veehouderij-gerelateerde knelpunten

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat in 2016 op 35 toetspunten de etmaalwaarde voor PM_{10} wordt overschreden rondom 29 veehouderijen. Deze veehouderijen liggen in de provincies Limburg, Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht.

Voor de vaststelling van het maatregelenpakket in het concept-kabinetsbesluit is per veehouderij de situatie inzichtelijk gemaakt. Gebleken is dat de knelpunten in de gemeenten Barneveld, Peel en Maas, Utrechtse Heuvelrug, Woudrichem, Gilze Rijen, Cranendonck en Cuijk er niet meer zijn. Dit komt omdat inmiddels emissiereducerende maatregelen zijn genomen, de betreffende veehouderij is gestopt of omdat ze onterecht als knelpunt zijn aangemerkt. Er resteren nog 23 knelpunten rond 17 veehouderijen die bepalend zijn voor de overschrijdingen en waar het treffen van maatregelen noodzakelijk is. Van deze 17 veehouderijen, liggen er 16 in de gemeente Nederweert en één veehouderij in de gemeente Someren. In Nederweert zijn er ten opzichte van de monitoringsrapportage NSL 2016 enkele knelpunten opgelost maar vanwege complexe situatie blijven er nog knelpunten over.

In de maanden na de vaststelling van het concept-kabinetsbesluit is in nauw overleg met de provincies Noord-Brabant en Limburg en de gemeenten Nederweert en Someren en vertegenwoordigers van de provincie Gelderland en de gemeenten in Food Valley gewerkt aan een concretisering van de knelpuntenanalyse (bijlage 3) en het maatregelenpakket (bijlage 4). Dit heeft erin geresulteerd dat beter inzicht is gekregen in de hoofdbronnen van grenswaardeoverschrijdingen, welke emissiereductie per knelpunt nodig is en welke maatregelen ingezet zouden kunnen worden om op de kortst mogelijke termijn de grenswaarden te bereiken.

Deze knelpunten zijn in te delen in de volgende categorieën:
a. Knelpunten die opgelost kunnen worden door (vrijwillig) stoppen van veehouderijen, (vrijwillig) treffen van emissiereducerende maatregelen of afdwingen van (beperkte)

emissiereducerende maatregelen bij IPPC-veehouderijen[7] op basis van Europese BBT-conclusies[8]. Het gaat hier om naar verwachting enkele veehouderijen;
b. Knelpunten waar de emissiereducerende maatregelen (die verder gaan dan de Europese BBT-conclusies) bij een veehouder niet afgedwongen kunnen worden, waardoor wijziging van wet- en regelgeving (in de vorm van een experiment op basis van de Crisis- en herstelwet). Het gaat hier naar verwachting om het grootste deel van de veehouderijen;
c. Een burger- of plattelandswoning die dicht tegen de veehouderij is aangebouwd, waardoor emissiereductie niet leidt tot oplossen van het knelpunt. Het gaat hier naar verwachting om enkele gevallen.

Het oplossen van de knelpunten vereist maatwerk. Het doel is dat passende maatregelen worden getroffen. De maatregel, of combinatie van maatregelen, moet geschikt zijn in de betrokken situatie. Dit betekent dat een zorgvuldige individuele belangenafweging moet worden uitgevoerd voordat de beoogde maatregelen kunnen worden geëffectueerd.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: IenW) heeft in dit proces een coördinerende, faciliterende en stimulerende rol richting bevoegd gezag. Het is aan het bevoegde gezag en de betrokken veehouder om samen tot een concrete oplossing te komen.

Omdat verdergaande maatregelen tot onredelijke lasten kunnen leiden voor de veehouder wordt onderzocht in welke gevallen het noodzakelijk is om te voorzien in een vorm van financiële compensatie. Dit geldt voor categorieën b en c.

Bij sommige knelpunten kunnen maatregelen binnen afzienbare tijd ingezet worden, terwijl voor andere knelpunten een wat langere adem nodig is. Het wijzigen van wet- en regelgeving (in de vorm van experimenten op basis van de Crisis- en herstelwet) zal naar schatting een half jaar in beslag nemen. Dit betekent dat de knelpunten in categorie a en b naar verwachting in 2020, doch uiterlijk in 2023, opgelost kunnen zijn. Voor categorie c geldt dat verplaatsing van een veehouderij wellicht noodzakelijk is. Gezien de benodigde tijd hiervoor, zullen de knelpunten in deze categorie uiterlijk in 2023 opgelost zijn.

Tenslotte zal een aanpassing van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 plaatsvinden, waardoor de luchtkwaliteitstoets die in het kader van vergunningverlening wordt uitgevoerd beter overeenkomt met de wijze waarop onder de NSL-systematiek de luchtkwaliteit beoordeeld wordt en knelpunten worden bepaald. Deze wijziging is noodzakelijk om het ontstaan van nieuwe NSL-knelpunten rond veehouderijen tegen te gaan.

2. NSL Achtergrond

2.1. Doelstelling, samenwerking en systematiek van het NSL

In de Wet milieubeheer en de Europese richtlijn luchtkwaliteit zijn voor diverse stoffen grenswaarden en streefwaarden opgenomen. Nederland moet sinds juni 2011 aan de grenswaarde voor PM_{10} voldoen en sinds 2015 aan de grenswaarde voor NO_2.[9]

[7] IPPC staat voor Integrated Pollution Prevention and Control. Een pluimveehouderij is een IPPC-veehouderij indien er sprake is van meer dan 40.000 plaatsen voor pluimvee. Een varkenshouderij is een IPPC-veehouderij indien er sprake is van meer dan 2000 plaatsen voor mestvarkens of meer dan 750 plaatsen voor zeugen.

[8] Europese BBT conclusies staat voor beste beschikbare technieken

[9] De Europese norm voor de jaargemiddelde NO2-concentratie is 40 µg/m3. Voor fijnstof (PM_{10}) gelden twee normen: een jaarnorm en een etmaalnorm. Bij de jaarnorm is de grenswaarde een jaargemiddeldeconcentratie fijnstof van 40 µg/m3 en bij de etmaalnorm mag maximaal 35 dagen per jaar

Het NSL vindt zijn wettelijke basis in titel 5.2 van de Wet milieubeheer en bijlage 2 van die wet. Artikel 5.12 van de Wet milieubeheer verplicht in geval van (dreigende) overschrijdingen tot het opstellen van een nationaal programma. Hiermee vervult het NSL de rol van het luchtkwaliteitsplan zoals voorgeschreven in de richtlijn, indien zich overschrijdingen van de grenswaarden voordoen.

Met de uitvoering van het NSL beogen het ministerie van IenW en de participerende overheden de volgende twee hoofddoelen te bereiken:
1) Het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid, met als concretisering het overal voldoen aan de (Europese) grenswaarden voor NO_2 en PM_{10}. In het geval van een overschrijding dient de periode van overschrijding zo kort mogelijk te worden gehouden.
2) Het creëren van ruimte voor het uitvoeren van maatschappelijk wenselijke ruimtelijke projecten. Projecten kunnen doorgang vinden doordat het NSL laat zien dat – rekening houdend met de effecten van een project – de grenswaarden op de kortst mogelijke termijn worden gehaald.

Het NSL is een samenwerkingsverband dat uitgaat van eigen verantwoordelijkheden van overheden en samenwerking tussen overheden. Maatregelen vormen de kern van het NSL. Alleen door de uitvoering daarvan kan de luchtkwaliteit verbeteren en ruimte voor projecten ontstaan.

Op overheden rust een wettelijke verplichting om de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL tijdig uit te voeren. Dat betekent dat de maatregelen, op de in het programma bij die maatregelen genoemde tijdstippen uitgevoerd moeten zijn. Indien een maatregel niet uitgevoerd wordt dan dient deze te worden vervangen óf er dient onderbouwd te worden waarom het niet uitvoeren van een maatregel niet leidt tot het schaden van de NSL doelstelling, namelijk het voldoen aan de grenswaarden. De mogelijkheid tot wijziging, vervanging of toevoeging van maatregelen via de meldingsprocedure[10] houdt het programma flexibel op voorwaarde dat aannemelijk wordt gemaakt dat de vervangende maatregel per saldo past binnen of in elk geval niet in strijd is met het programma. Het NSL blijft op die manier actueel en effectief.

Door middel van een jaarlijkse monitor houdt het Rijk in samenwerking met de decentrale overheden een vinger aan de pols en volgen zij of de maatregelen inderdaad voldoende effect hebben. Indien dat niet het geval is, dan moeten aanvullende maatregelen ingezet worden. Hiervoor is geen wijziging van het NSL noodzakelijk. Gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen kunnen via de hierboven beschreven meldingsprocedure aan het NSL worden toegevoegd. Afstemming van het maatregelenpakket op de uitkomsten van de jaarlijkse monitoring is een continu proces, waaraan betrokken overheden zich hebben gecommitteerd.

Overheden voeren verkeers- en veehouderijkenmerken in de NSL-Monitoringstool in. Uit de berekening op basis van die gegevens volgt waar er zich NO_2- of PM_{10}-overschrijdingen voordoen. Decentrale overheden kunnen hiermee onderbouwen of ruimtelijke projecten wel of geen doorgang kunnen vinden en beoordelen of aanvullende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit noodzakelijk zijn.

Ten aanzien van veehouderijen leggen decentrale overheden, indien noodzakelijk, maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit op door middel van vergunningverlening (wijziging vergunning). Het bevoegd gezag actualiseert de vergunningsgegevens in de NSL-monitoringstool. Uit de monitoring volgt in hoeverre

---

een overschrijding van de fijnstofconcentratie boven de 50 µg/m3 voorkomen.
[10] Artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer

rond veehouderijen wordt voldaan aan het primaire doel van het NSL: het overal voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit en in geval van overschrijding de periode van overschrijding zo kort mogelijk houden.

In de systematiek van het NSL zijn veehouderijen niet als projecten opgenomen. Daarom is de tweede functie van het NSL, waarbij het NSL de grondslag biedt voor de beoordeling van de luchtkwaliteit ten behoeve van ruimtelijke projecten, niet relevant voor veehouderijen.

2.2. Eerdere aanpassingen van het NSL in 2014 en 2017

Het NSL werd in 2009 conform de wettelijke basis in de Wet milieubeheer vastgesteld voor een periode van oorspronkelijk 5 jaar. Het oorspronkelijke NSL-programma liep af op 1 augustus 2014. In 2014 is besloten het NSL te verlengen tot 1 januari 2017.[11] Per 1 januari 2017 is het NSL voor een tweede maal verlengd tot het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet.[12] Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal het wettelijk kader rondom de beoordeling van luchtkwaliteit wijzigen.[13] De hoofdreden voor de verlenging in 2017 is gelegen in het feit dat het de voorkeur had om het NSL voort te zetten en niet voor korte tijd met een andere systematiek te werken. De huidige programmatische aanpak en de daarmee verbonden samenwerking wordt tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet voortgezet.

2.3. Overschrijdingen grenswaarden monitoringsrapportage NSL 2017

Het primaire doel van het NSL is het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid, met als concretisering het overal voldoen aan de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10}. In het geval van een overschrijding dient de periode van overschrijding zo kort mogelijk te worden gehouden. Elk jaar vindt monitoring van het NSL plaats om de voortgang in het programmagebied[14] te bewaken.

Monitoringsrapportage NSL 2017
Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat in het grootste deel van Nederland de berekende concentraties NO_2 en PM_{10} in 2016 onder de grenswaarden liggen. De norm voor NO_2 wordt nog overschreden langs een aantal drukke straten in binnensteden. De etmaalnorm voor PM_{10} wordt lokaal nog overschreden op een beperkt aantal toetspunten in gebieden met intensieve veehouderij en industrie. Voor PM_{10} en de fijnere fractie van fijn stof ($PM_{2,5}$) is in 2016 overal in Nederland aan de jaargemiddelde norm voldaan.

Toetspunten met overschrijding in monitoringsrapportage NSL 2017
Voor NO_2 is in de monitoringsrapportage NSL 2017 op nog 72 van de circa 330.000 toetspunten (ca 0,02%) in Nederland sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Deze doen zich met name voor langs drukke binnenstedelijke wegen.

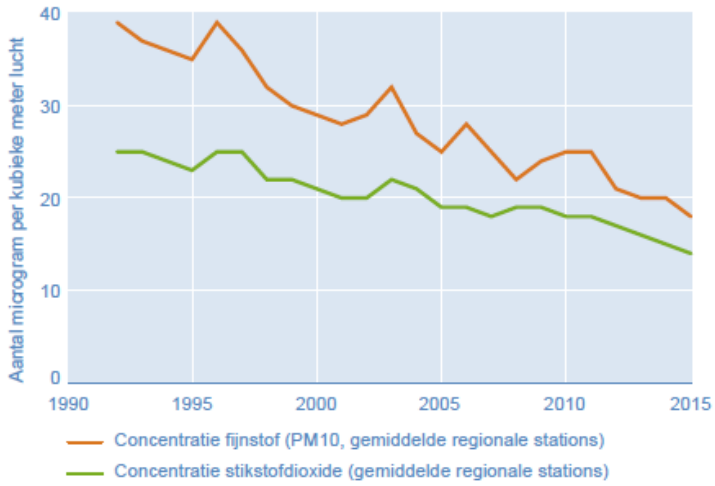
Voor PM_{10} resteert in de monitoringsrapportage NSL 2017 nog een klein aantal hardnekkige knelpunten. Langs wegen gaat het in 2016 om 23 van de circa 330.000 toetspunten (minder dan 0,01%) waar een overschrijding van de etmaalnormnorm voor PM_{10} is berekend.

In de monitoringrapportage NSL 2017 zijn in totaal 636 prioritaire

[11] Stcrt. 2014, nr 15920
[12] Stcrt. 2016, nr 66050
[13] https://www.omgevingswetportaal.nl
[14] Het NSL bestrijkt de provincies Overijssel, Gelderland, Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg en delen van de provincies Noord-Holland en Flevoland

veehouderijlocaties[15] meegenomen in de luchtkwaliteitsberekeningen voor het jaar 2016. De PM_{10}-etmaalnorm wordt volgens de monitoringsrapportage NSL 2017 op 35 toetspunten overschreden. De overschrijdingen liggen rond 29 veehouderijen.

Luchtkwaliteit verwachting
Tijdens de looptijd van het NSL is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. Het gaat voor NO_2 om een daling van ruim 20% en voor PM_{10} om een daling van ruim 25%.[16] De ontwikkeling van de wegverkeersemissies sinds 1990 laat een nog veel positievere trend zien met een daling van meer dan 70% voor zowel NO_2 als PM_{10}.[17]



Figuur 1. Ontwikkeling concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (1992-2015, gemidddelde concentraties regionale meetstations)
Bron: Compendium voor de Leefomgeving (www.clo.nl) op basis van cijfers van RIVM/ DCMR/GGD Amsterdam 2016

Voor de komende jaren, tot 2020, wordt een verdere daling van de concentraties NO_2 verwacht. Voor NO_2 is sprake van een dalende trend die naar verwachting doorzet als gevolg van de afname van emissies binnen diverse sectoren door lokaal, nationaal en internationaal vaststaand en voorgenomen (bron)beleid. Voor PM_{10} is de dalende trend richting 2020 minder zeker dan voor NO_2.[18]

2.4. Schone Lucht Akkoord

Het NSL staat niet op zichzelf, maar moet gezien worden in een breder kader waarbinnen gewerkt wordt aan het verbeteren van de kwaliteit van de buitenlucht. Daarin worden ook ontwikkelingen binnen Europa meegenomen. Dit is vooral van belang omdat de concentraties in Nederland niet alleen worden bepaald door bronnen in Nederland.

De monitoringsrapportage NSL 2017 geeft aan dat van de totale concentratie gemiddeld 37% NO_2 en 45% PM_{10} uit het buitenland komt.[19] Om de luchtkwaliteit in Nederland verder te verbeteren is daarom, naast een nationale aanpak, internationaal beleid noodzakelijk. Europees bronbeleid (zoals normen voor voertuigen, industrie en andere sectoren) is daarbij de basis. Op termijn – zo blijkt uit het NSL – zal het Europese bronbeleid een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit opleveren.

[15] Prioritaire veehouderijen zijn veehouderijen die een mogelijk risico vormen voor het behalen van de fijnstofnorm.
[16] Af te leiden uit monitoringsrapportage NSL 2017
[17] Compendium voor de leefomgeving
[18] Zie Kamerstukken 30175, 268 met betrekking tot de monitoringsrapportage NSL 2017
[19] Deze percentages variëren sterk over Nederland

De Nederlandse bijdrage aan de concentraties NO_2 en PM_{10} wordt in zijn algemeenheid gedomineerd door de emissies uit het verkeer en vervoer, de intensieve veehouderij en in mindere mate de industrie[20]. Voor NO_2 is de belangrijkste bron verkeer en vervoer (inclusief mobiele werktuigen en zeescheepvaart), en voor PM_{10} met name de intensieve veehouderij, verkeer en vervoer en industrie.

De Aanpassing NSL 2018 richt zich op het versneld oplossen van de resterende overschrijdingen van de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Op diverse terreinen ontwikkelt het Rijk beleid dat gericht is op de generieke verbetering van de luchtkwaliteit, het milieu, een gezonde leefomgeving op de langere termijn. Het kabinet werkt momenteel aan het Schone Lucht Akkoord waarmee wordt ingezet op permanente verbetering van de luchtkwaliteit, ook onder de wettelijke grenswaarden. De maatregelen die in de Aanpassing NSL 2018 worden opgenomen zijn de opmaat voor het beleid in de toekomst waarin gezondheid meer centraal zal staan. Hiermee wordt toegewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie en het verminderen van vroegtijdige sterfgevallen door luchtverontreiniging. Het Gezondheidsraadadvies "Gezondheidswinst door schonere lucht"[21] dient, samen met het Interdepartementaal Beleidsonderzoek dat in 2019 wordt verwacht, als basis voor het Schone Lucht Akkoord. Het Gezondheidsraadadvies stelt bijvoorbeeld dat zowel de achtergrondconcentratie (de 'deken') als de lokale pieken aandacht verdienen. Het Schone Lucht Akkoord zal hier uitwerking aan geven. Ook onderwerpen die wel degelijk effect hebben op de luchtkwaliteit maar die maatregelen vragen die niet direct gerelateerd zijn aan wettelijke grenswaarden zullen in het Schone Lucht Akkoord worden belegd. Hier gaat hierbij onder meer om het oplossen van problemen rondom houtrook en smog.

3. Aanpassing van het NSL 2018

3.1. Aanleiding aanpassing NSL 2018

De Wet milieubeheer voorziet in een systeem om ervoor te zorgen dat het NSL gericht blijft op het bereiken van de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit, door middel van monitoring en rapportage en voorziet daarnaast in de mogelijkheid het NSL aan te passen. Continue beoordeling en indien nodig aanpassing van het NSL is onderdeel van en voorwaarde voor de Staat om te voldoen aan de eis van de wet en de richtlijn, dat de Staat passende maatregelen neemt om overal zo snel mogelijk de grenswaarden te bereiken.

Daarnaast heeft de kortgedingrechter op 7 september 2017, in de zaak die Milieudefensie met Stichting Adem tegen de Staat had aangespannen wegens het overschrijden van de luchtkwaliteitsnormen voor NO_2 en PM_{10}, de Staat geboden alles te (laten) doen wat nodig is om op de kortst mogelijke termijn daadwerkelijk tot de vaststelling te komen van een luchtkwaliteitsplan als bedoeld in artikel 23 van de richtlijn. [22] De kortgedingrechter heeft bepaald dat dat plan zodanige maatregelen dient te bevatten dat voorspelbaar en aantoonbaar op de kortst mogelijke termijn aan de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} zal worden voldaan.

Naar aanleiding van dit kort gedingvonnis is in de Tweede Kamer en in de gerechtelijke bodemprocedure in de gerelateerde zaak van Milieudefensie, Stichting Adem en een aantal burgers, aangekondigd dat het NSL zal worden aangepast.[23] In het kort gedingvonnis is aangegeven dat in het NSL momenteel met name een rechtstreeks verband tussen de overschrijding van de grenswaarden en het plan ontbreekt. Om deze

[20] http://www.clo.nl/indicatoren/nl0183-verzuring-en-grootschalige-luchtverontreiniging-emissies
[21] 'Gezondheidswinst door schonere lucht', Nr. 2018/01, Den Haag 23 januari 2018
[22] Voorzieningenrecht Den Haag, 7 september 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:10171
[23] Kamerstukken 30175, nr. 268 met betrekking tot de monitoringsrapportage NSL 2017

reden wordt het NSL aangepast met een knelpuntenanalyse en passende maatregelen. Het tussenvonnis in de bodemprocedure[24] waarin de rechtbank Den Haag oordeelde dat de Staat niet onrechtmatig handelde en wel degelijk voldoende doet om de grenswaarden op de kortst mogelijke termijn te halen heeft geen aanleiding gegeven deze ingezette weg te wijzigen. Het bereiken van de grenswaarden op de kortst mogelijke termijn blijft de inzet van het Rijk.

Het Rijk heeft samen met de decentrale overheden een aanpak opgesteld om het oplossen van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren. In de Aanpassing NSL 2018 wordt aangegeven welke overschrijdingen er op basis van de NSL monitoring 2017 nog bestaan en met welke aanpak deze resterende overschrijdingen van de grenswaarden opgelost gaan worden en op welke termijn.

3.2. Uitgangspunten van de aanpassing NSL 2018

De Aanpassing NSL 2018 is een aanvulling op het in 2009 vastgestelde NSL. Er wordt met de Aanpassing NSL 2018 geen wijziging in het functioneren van het NSL beoogd. De huidige monitoring- en maatregelensystematiek van het NSL en de verantwoordelijkheidsverdeling tussen het Rijk en de andere overheden blijft van toepassing.

Met de Aanpassing NSL 2018 worden knelpuntenanalyses van de (afzonderlijke) overschrijdingssituaties van de grenswaarden uit de monitoringsrapportage NSL 2017 toegevoegd, evenals passende maatregelen om te garanderen dat het NSL als geheel gericht blijft op het op kortst mogelijke termijn bereiken van de grenswaarden. Hierbij zijn de overschrijdingen zoals die uit de monitoringsrapportage NSL 2017 naar voren komen leidend. Dit betekent dat knelpuntlocaties die voor het jaar 2016 door het RIVM zijn berekend, en de prognoses voor het zichtjaar 2020, in eerste instantie leidend zijn geweest voor de knelpuntenanalyses en de maatregelenpakketten. Punten waar de concentraties net onder de wettelijke grenswaarden liggen en waar zich ook op basis van de prognoses geen overschrijdingen voordoen, kwalificeren zich niet als een overschrijding en zijn niet direct meegenomen in de Aanpassing NSL 2018. Wel worden deze locaties met de NSL-Monitoringstool nauwlettend in de gaten gehouden. Het Gerechtshof Den Haag heeft recent nog geoordeeld dat het niet noodzakelijk is de statistische verwachting op een overschrijding van de grenswaarden mee te nemen bij de beoordeling van luchtkwaliteit.[25]

Voor zover prognoses of verwachtingen aangeven dat er sprake is van toekomstige (dreigende) overschrijdingen is de verwachting dat de gemaakte knelpuntanalyses en het pallet aan maatregelen dat daaruit is voortgekomen ook kunnen worden ingezet voor eventuele nieuwe knelpunten, uiteraard met dien verstande dat per punt bekeken moet worden welke concrete maatregel voor dat punt genomen moet worden. Mocht naar aanleiding van toekomstige monitoringsrapporten blijken dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, dan kunnen deze via de normale meldingsprocedure van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer aan het NSL worden toegevoegd. Hierdoor ziet de Aanpassing NSL 2018 dus tevens op toekomstige overschrijdingen, zonder dat wederom een aanpassing of wijziging van het NSL noodzakelijk is.

Alle maatregelen die in de Aanpassing NSL 2018 zijn opgenomen hebben tot doel om het ingezette beleid te ondersteunen. Daar waar mogelijk zijn de effecten van de maatregelen gekwantificeerd, waar dit niet mogelijk bleek is een kwalitatieve beoordeling gegeven. Een deel het maatregelenpakket bestaat uit lopend beleid. Dit beleid wordt als maatregelen opgenomen in het Aanpassing NSL 2018 om te zorgen dat het op een juiste wijze kan worden verwerkt in de NSL-monitoring en de effecten van

[24] Rechtbank Den Haag, 27 december 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:15380
[25] Gerechtshof Den Haag, 22 mei 2018, ECLI:GHDHA:2018:1128

dit beleid worden meegenomen bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. Dit betreft zowel Rijksbeleid als beleid van betrokken gemeenten. Voor het overige zijn in de Aanpassing NSL 2018 nieuwe maatregelen opgenomen die tot doel hebben versneld de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} te bereiken.

De maatregelen zijn met name lokaal-generiek (gericht op een gemeente of regio) of lokaal-specifiek (gericht op een locatie) van aard omdat lokale maatregelen over het algemeen het grootste directe effect hebben op de knelpunten. Dit in tegenstelling tot rijksmaatregelen die met name generieke effecten op de achtergrondconcentraties hebben. Omdat de luchtkwaliteit op ieder knelpunt anders is opgebouwd is met de desbetreffende gemeenten en provincies gezocht naar maatregelen die de luchtkwaliteit op de knelpuntlocatie kunnen verbeteren. De bevoegdheid om lokaal-specifieke maatregelen te nemen ligt bij de decentrale overheden. De decentrale overheden worden in meer of mindere mate ondersteund vanuit het Rijk. Per situatie is gekeken naar de meest optimale maatregelenmix.

Het bevoegd gezag heeft de beoordelingsvrijheid om te bepalen welke maatregelen passend zijn om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Hierbij gaat het niet alleen om wat technisch mogelijk is, maar om een afweging van alle verschillende belangen.

3.3. Maatregelen verkeer- en industrie-gerelateerde knelpunten

3.3.1. Inleiding

De luchtkwaliteit in de steden is sinds de start van het NSL aanzienlijk verbeterd. Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat op 72 toetslocaties van de in totaal ca. 330.000 de grenswaarde voor NO_2 nog wordt overschreden en op 23 toetslocaties de voor PM_{10} (niet-veehouderij gerelateerd). In bijlage 1 is een nadere analyse van deze toetslocaties opgenomen, uitgevoerd door Kenniscentrum InfoMil. Op basis van deze nadere analyse en gesprekken met gemeenten is een maatregelenpakket opgesteld. Dit maatregelenpakket is vervolgens doorgerekend voor TNO. Het TNO-rapport is tezamen met de resultaten van de zienswijze procedure aanleiding geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket. Het uiteindelijke maatregelenpakket, dat in nauw overleg met de betrokken gemeenten tot stand is gekomen, is opgenomen in bijlage 2.

3.3.2. Knelpuntenanalyse Kenniscentrum InfoMil

In tabel 1 op pagina 5 tot 7 van de analyse van Kenniscentrum InfoMil komt naar voren dat, met name vanwege foutieve invoer in de monitoringstool, van de 72 overschrijdingen van de NO_2 grenswaarde er 12 feitelijk geen overschrijding vormen.

Opgave in het kader van de monitoringsrapportage NSL 2017
Er resteert een opgave van 60 toetslocaties voor NO_2 in zeven steden waarvoor maatregelen aan het NSL worden toegevoegd om de overschrijding van de grenswaarde zo snel mogelijk weg te nemen.

Gemeente	# locaties	# toetspunten met feitelijke overschrijdingen
Amsterdam	6	23
Arnhem	1	8
Den Haag	1	4
Eindhoven	3	7
Rotterdam	6	16
's-Hertogenbosch	1	1
Utrecht	1	1
Totaal	**19**	**60**

Toekomstbeeld
In het monitoringsrapport NSL 2017 van het RIVM is een trend opgenomen naar de toekomst. Voor de jaren tot 2020 wordt een verdere daling van de NO_2 concentraties verwacht. Het RIVM verwacht dat er in 2020 nog vier overschrijdingen van de NO_2 grenswaarde zullen zijn. In de knelpuntenanalyse in bijlage 1 is een nadere analyse door Kenniscentrum InfoMil opgenomen die laat zien dat na bovenvermelde actualisatie van de monitoringsrapportage NSL 2017[26] het aantal overschrijdingen in 2020 zeer waarschijnlijk nul (0) zal zijn. Dit neemt niet weg dat er voor het uitvoeren van het vonnis samen met de gemeenten aanvullende maatregelen zijn en worden toegevoegd die de resterende knelpunten in binnensteden versneld kunnen oplossen. Vanwege de verwachte doorzettende dalende trend in NO_2-concentraties ligt het niet in de lijn der verwachting dat er in de komende jaren op andere locaties overschrijdingen te zien zullen zijn dan die in de monitoringsrapportage NSL 2017 naar voren zijn komen. Dit blijft gemonitord worden in het NSL.

Knelpuntenanalyse overschrijdingslocaties
Vrijwel alle knelpuntlocaties bevinden zich in druk stedelijk gebied met veel verkeer en in sommige gevallen een relatief hoge achtergrondconcentratie. Een behoorlijk aantal knelpuntlocaties bevindt zich langs invalswegen naar de (binnen)stad. In de knelpuntanalyse (bijlage 1) is per knelpunt lokale situatie beschreven en hoe de bronnen op die locatie zijn opgebouwd. Tevens is deze analyse het uitgangspunt voor het treffen van maatregelen om de knelpunten op te lossen. Voor de meeste knelpunten geldt dat het lokale wegverkeer een belangrijke bijdrage levert, maar ook de bijdrage van mobiele machines en de scheepvaart is in sommige gevallen aanzienlijk. Daarnaast laat de knelpuntanalyse zien dat voor de meeste lokale knelpunten geldt dat het grootste deel van de verontreiniging afkomstig is van bronnen buiten de grenzen van de betrokken steden.

Aan de hand van de knelpuntenanalyse is een maatregelenpakket opgesteld en gepubliceerd met het concept-kabinetsbesluit.

3.3.3. Doorrekening maatregelenpakket door TNO

Het doel van het maatregelenpakket is om de knelpunten sneller op te lossen dan de verwachting die het RIVM daarover jaarlijks heeft op basis van het huidige beleid. Om meer inzicht te krijgen in de effecten van de maatregelen is in de periode van de zienswijzeprocedure (27 maart tot en met 7 mei 2018) van het concept-kabinetsbesluit door TNO een doorrekening uitgevoerd van de maatregelenpakketten zoals opgenomen in het concept-kabinetsbesluit van 27 maart 2018, aangevuld met enkele correcties vanuit de steden. Op 6 juni 2018 is het TNO rapport "*Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO_2–concentratie op knelpunten*" gepubliceerd.

Het TNO-rapport is tezamen met de ingediende zienswijzen de basis geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de NO_2-knelpunten zoals dat in het concept-kabinetsbesluit is opgenomen. In nauw overleg met de betrokken steden is het maatregelpakket aangepast om te garanderen dat de Aanpassing NSL 2018 uiteindelijk alle passende maatregelen bevat om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. Deze aanpassing is op 25 juni 2018 gepubliceerd in het addendum bij het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018.

Algehele conclusie TNO-rapport
Uit het rapport blijkt dat de meeste maatregelen een positief effect op de NO_2 knelpuntlocaties hebben. Daar waar mogelijk heeft TNO het effect van de maatregel op

[26] Binnen het NSL zijn de decentrale overheden verantwoordelijk voor de correcte invoer van de gegevens in de monitoringstool. Decentrale overheden zijn gemachtigd om correcties uit te voeren in de tool.

de knelpuntlocatie gekwantificeerd. TNO geeft als algehele conclusie aan dat met de geprognotiseerde daling van de achtergrondconcentraties, in combinatie met de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten en de maatregelen, er gebaseerd op de NSL rekenmethode rond het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer zijn. TNO geeft echter aan dat met een aantal onzekerheden rekening moet worden gehouden.

Conclusies TNO rapport per stad
In Den Haag, 's-Hertogenbosch en Utrecht zullen volgens TNO de knelpunten naar verwachting rond het zichtjaar 2017 (zichtbaar in monitoringsrapportage NSL 2018) zijn opgelost. Voor Amsterdam, Arnhem en Eindhoven geldt dat TNO vanaf het zichtjaar 2018 geen knelpunten meer verwacht (zichtbaar in monitoringsrapportage NSL 2019). Voor Rotterdam geeft TNO aan dat rond het zichtjaar 2018 geen enkel knelpunt meer bestaat, echter voor Rotterdam geldt dat de werkelijke situatie afwijkt van de uitgangspunten van het TNO rapport (zie volgende alinea). De sterk dalende achtergrondconcentraties en de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse van de knelpunten in de NSL-rekentool zorgen voor een groot deel van de NO_2-reductie op de knelpunten. Autonome trends spelen volgens TNO een belangrijke rol, omdat vrachtwagens sinds enige jaren veel schoner zijn, en recent ook een kentering in de hoge NO_x emissies van bestelauto's en personenauto's is gesignaleerd. Meerdere maatregelen uit het concept-kabinetsbesluit geven volgens TNO daarnaast een versnelling van de dalende trend zodat de grenswaarde naar verwachting enkele maanden tot (in enkele gevallen) een jaar eerder gehaald wordt.

Aanvullende maatregelen naar aanleiding van TNO-rapportage
Ten aanzien van deze algehele conclusie in de TNO-rapportage heeft Rotterdam onderbouwd dat in de komende jaren sprake is van een situatie die aanmerkelijk afwijkt van de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het TNO-rapport. De verdeling van de verkeersstromen zal anders zijn dan in het referentiejaar 2016 dat beschikbaar was en door TNO als uitgangspunt is gebruikt. Dit komt niet alleen door omvangrijke wegwerkzaamheden op hoofdwegen met bijbehorende langdurige afsluitingen, maar ook door de toename van bouwactiviteiten vooral in binnenstedelijk gebied. Voor de resterende Rotterdamse knelpunten geldt dat de ontwikkeling sterk afhankelijk is van de wijze waarop de verkeerstromen in Rotterdam zich gaan verdelen gedurende de lopende en komende reconstructies en onderhoudswerkzaamheden. Rekening houdend met deze specifieke situatie worden voor Rotterdam aanvullende maatregelen toegevoegd aan het NSL en stelt het Rijk daar cofinanciering tegenover.

TNO geeft tevens aan dat de prognoses een mate van onzekerheid kennen en dat er risico's van technologische en economische aard zijn die deze autonome verschoning in de praktijk negatief kunnen beïnvloeden. Om rekening te houden met tegenvallende prognoses is door TNO eveneens bekeken wat er gebeurt indien er geen daling optreedt van de achtergrondconcentratie en deze gelijk blijft aan het zichtjaar 2016. In dat geval geeft TNO aan dat er mogelijk nog enkele hardnekkige knelpunten rond het zichtjaar 2021 in Amsterdam en Rotterdam overblijven. Voor Arnhem en Eindhoven is de situatie vergelijkbaar met risico's van overschrijdingen tot 2020. Rond die tijd zal de autonome ontwikkeling deze locaties onder de grenswaarde brengen.

Om te garanderen dat de knelpunten versneld opgelost kunnen worden en om potentiële tegenvallende resultaten op te vangen, worden bij Amsterdam, Arnhem en Rotterdam boven op het pakket uit het concept-kabinetsbesluit, aanvullende maatregelen genomen, waar het rijk cofinanciering tegenover stelt. Dit zijn zoveel mogelijk maatregelen die specifiek op het knelpunt effect hebben, maar het kunnen ook generieke maatregelen zijn die de achtergrondconcentratie in de betrokken stad reduceren.

In Eindhoven wordt in het kader van het lokale coalitieakkoord een aantal maatregelen gewijzigd uit het concept-kabinetsbesluit. Met het resterende maatregelenpakket

waaraan het Rijk financieel bijdraagt, worden de NO_2 knelpunten conform de verwachting op basis van de TNO doorrekening in 2018 opgelost.

In de steden Den Haag, 's-Hertogenbosch en Utrecht, worden de knelpunten volgens TNO opgelost door de autonome verschoning van het wagenpark ter plaatse en de maatregelen uit het concept-kabinetsbesluit. Voor Utrecht vervalt een maatregel en wordt één van de maatregelen in het concept-kabinetsbesluit ondersteund met cofinanciering van het Rijk. Voor Den Haag en Den Bosch worden de huidige maatregelenpakketten uit het concept-kabinetsbesluit versie zienswijzenprocedure ongewijzigd opgenomen in het definitieve kabinetsbesluit. Het totaaloverzicht van het gewijzigde maatregelenpakket is opgenomen in bijlage 2.

3.3.4. Maatregelen binnenstedelijke NO_2 –knelpunten

3.3.4.1. Inleiding

De verbetering van de luchtkwaliteit op de binnenstedelijke knelpuntlocaties is een samenspel van de inzet van zowel lokaal-specifieke en lokaal generieke maatregelen als maatregelen op rijksniveau die dit lokale beleid ondersteunen (bijvoorbeeld bronbeleid voor voertuigen).

In bijlage 2 staat een overzicht van maatregelen per gemeente die aan het NSL toegevoegd worden. Daarnaast worden in bijlage 2 ook rijksmaatregelen opgenomen. Deze rijksmaatregelen leveren over het algemeen een bijdrage aan het verminderen van de achtergrondconcentratie. Het totale pakket van maatregelen is gericht op het versneld oplossen van de knelpunten en daarmee verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Sommige knelpunten kunnen binnen afzienbare tijd aangepakt worden, terwijl voor andere knelpunten een wat langere adem nodig is.

Maatwerk
Omdat veel verschillende bronnen een bijdrage leveren aan de concentraties op de knelpuntlocaties zijn er meestal meerdere maatregelen nodig om het knelpunt (versneld) op te lossen. Ieder knelpunt vereist een eigen aanpak. Het uitgangspunt is dat passende maatregelen worden getroffen waarmee op een zo kort mogelijke termijn aantoonbaar en voorspelbaar de knelpunten worden opgelost. De combinatie van maatregelen moet geschikt zijn in de betreffende situatie. Onderstaande uitgangspunten zijn meegewogen bij de keuze van de maatregelen.

- De maatregel/het maatregelpakket draagt aantoonbaar bij aan de oplossing van één of meerdere knelpunten door de lokale bijdrage te verminderen of door het verlagen van de achtergrondconcentratie: vaststaande modellen van NSL vormen hier uitgangspunt. Zoveel als mogelijk met doorrekening van effecten.
- De maatregel levert bij voorkeur of wel daadwerkelijke emissiereductie per bron of wel per categorie. Maatregelen die (slechts) leiden tot verdunning of verplaatsing van de emissie hebben niet de voorkeur.
- Afweging van (maatschappelijke) kosten en baten: wat kost het om het knelpunt op te lossen/een verbetering te realiseren? Een maatregel met een hoge kosteneffectiviteit heeft de voorkeur. Ook baten in dossiers als bijvoorbeeld beperken geluidhinder en transitie naar zero emissie worden meegenomen bij de afweging.
- De maatregel levert zo veel mogelijk gezondheidswinst: belasting van burgers nabij knelpunten vermindert zo veel mogelijk.

Hierna volgt het maatregelenpakket per stad op basis van het concept-kabinetsbesluit en het addendum zoals deze op 25 juni 2018 zijn gepubliceerd. In bijlage 2 wordt per stad een totaaloverzicht van het maatregelenpakket gegeven.

3.3.4.2. Amsterdam

In 2016 kende Amsterdam 23 knelpunten NO_2, verspreid over 6 locaties op basis van

de Monitoringsrapportage NSL 2017. Op basis van de prognoses van het RIVM heeft Royal Haskoning/DHV berekend dat Amsterdam over het lopende (zicht)jaar 2018 nog slechts één knelpunt NO_2 zal kennen; het betreft een wegvak van 100 meter langs de Stadhouderskade. Door recent ingezette maatregelen wordt dit knelpunt naar verwachting in 2019 opgelost.

Om de Amsterdamse knelpunten luchtkwaliteit versneld op te lossen, heeft de gemeente in juni 2016 tot een stevig aanvullend maatregelenpakket besloten, getiteld "Schone Lucht voor Amsterdam: op weg naar een uitstootvrij 2025". De uitvoering van deze maatregelen is in 2017 gestart, maar het leeuwendeel is per 1 januari 2018 in werking getreden.

In de gemeente Amsterdam is gedurende de periode 2006-2017 ongeveer € 90 miljoen geïnvesteerd in het verbeteren van de luchtkwaliteit, waarvan ruim de helft is geïnvesteerd door de gemeente zelf en de overige gelden - via cofinanciering - beschikbaar zijn gesteld door de rijksoverheid en de provincie Noord-Holland. Er zijn tegelijkertijd ook offers gevraagd van bewoners en ondernemers. Alle investeringen en inspanningen lonen: er is sprake van een trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam, zowel volgens de landelijke berekeningen van het RIVM als volgens de metingen van de Amsterdamse GGD. Sinds enkele jaren kent Amsterdam geen enkel knelpunt PM_{10} meer, en kijkend naar de (nabije) toekomst verwacht de gemeente een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

Amsterdam heeft recent veel generieke maatregelen genomen - die ook een gunstig effect hebben op de luchtkwaliteit bij knelpunten - om de luchtkwaliteit in de hele stad te verbeteren. In juni 2016 heeft het gemeentebestuur onder andere besloten om - naast de bestaande milieuzone voor het vrachtverkeer - vanaf 1 januari 2017 een nieuwe milieuzone voor het bestelverkeer in te voeren. Tevens heeft het gemeentebestuur besloten om vanaf 1 januari 2018 nog eens drie nieuwe milieuzones in te voeren, te weten voor touringcars, taxi's en brom- en snorfietsen. Deze nieuwe milieuzones zijn inmiddels alle vier van kracht. De werking van de milieuzone voor het bestelverkeer wordt meegenomen in de monitoringsronde NSL 2018 (over het jaar 2017) en de resultaten van de overige drie nieuwe milieuzones worden voor het eerst meegenomen in de monitoringsronde NSL 2019 (over het jaar 2018). Daarnaast gaat Amsterdam komende periode door met de inzet op het verminderen van kilometers door uitbreiding van 'last mile' oplossingen en de afspraken met de bestelsector die in 2017 geleid hebben tot ruim drie miljoen minder kilometers in de stad. Ook blijft ingezet worden op onder meer het ambitieuze programma Amsterdam Elektrisch, met financiële stimuleringsregelingen en een verdere uitrol van de oplaadinfrastructuur, incluis snellaad-faciliteiten (Amsterdam behoort wereldwijd tot de koplopers op het gebied van elektrisch vervoer). Mede met behulp van door het Rijk beschikbaar gestelde middelen is het GVB gestart met een transitie waarbij dieselbussen vervangen gaan worden door emissievrije bussen. Verder investeert Amsterdam stevig in alternatieven voor het autoverkeer, onder meer door middel van het recent vastgesteld Meerjarenplan Fiets (2017-2022), in het kader waarvan tientallen miljoenen Euro's worden uitgegeven om het gebruik van de fiets verder te stimuleren. Ook dit draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het totale pakket aan generieke Amsterdamse maatregelen leidt tot een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad. Maar ook op de knelpunten, omdat de knelpunten drukke doorgaande wegen betreffen met veel zwaar wegverkeer. De milieuzones zijn erop gericht om dit zware wegverkeer schoner te maken en daarmee dragen deze generieke maatregelen ook bij aan het oplossen van de knelpunten. Aanvullend neemt Amsterdam voor de hoogst belaste locaties nog extra locatie specifieke maatregelen, zoals doorstromingsmaatregelen of bijvoorbeeld het stimuleren van gebruik van elektrische taxi's door taxistandplaatsen exclusief toegankelijk te maken voor schone taxi's. Dit laatste gebeurt onder andere op de drukke standplaats Leidseplein en dit draagt bij aan het oplossen van het laatste knelpunt in 2018 langs de

Stadhouderskade.

Aanvullende maatregel met cofinanciering door het Rijk
Amsterdam zet tevens in op een subsidieregeling voor het aanschaffen van elektrische taxi's ten behoeve van het aanjagen van de transitie naar emissieloos rijden. Met een bedrag van € 1 mln. (Financiering: Amsterdam €0,5 mln.; Rijk € 0,5 mln.) wordt de aanschaf van 200 elektrische taxi's gestimuleerd. Door taxiondernemers extra te stimuleren over te stappen op elektrisch rijden valt een relatief groot resultaat te behalen; het draagt substantieel bij aan het verlagen van de concentraties NO_2 op de knelpuntlocaties en het laten dalen van de achtergrondconcentratie in Amsterdam. Deze twee effecten leiden tot het versneld halen van de norm op de meest hardnekkige knelpunten in Amsterdam. Vooral op de Stadhouderskade kan het gecombineerde effect van de stimulering van elektrische taxi's en de eis van schone taxistandplaatsen oplopen doordat ca. 15% van het verkeer daar taxi's betreft. TNO heeft berekend dat een volledige elektrische taxivloot kan leiden tot een afname van de concentratie NO_2 0,9 tot 1,3 µg/m3 op de knelpunten luchtkwaliteit.

Coalitie akkoord 2018 – 2022 Amsterdam
Het gemeentebestuur van Amsterdam kiest ervoor om niet te stoppen met de inzet op schonere luchtkwaliteit nadat de Europese grenswaarden zijn bereikt. Vandaar dat Amsterdam de komende jaren doorgaat met het verder verbeteren van de luchtkwaliteit tot beneden deze EU grenswaarden. Om de luchtkwaliteit in een stad als Amsterdam substantieel te verbeteren is ook de komende jaren een stevige inzet noodzakelijk van zowel de Rijksoverheid als de Europese Unie, want de knelpuntenanalyse van Kenniscentrum Infomil laat zien dat ruim twee derde van de vervuilde lucht in Amsterdam afkomstig is van buiten de gemeentegrenzen.

In het coalitieakkoord *Een Nieuwe Lente en Een Nieuw Geluid* (mei 2018) kiest het college voor het terugdringen van de uitstoot van luchtverontreiniging en voor verdere verbetering van de luchtkwaliteit. Het streven is emissievrij in 2025. Het beleid en de maatregelen zullen ook leiden tot vermindering van de uitstoot van broeikasgassen als CO_2.

Het bestuur wil onder meer de milieuzones uitbreiden naar meer voertuigcategorieën en strengere normen. Het autogebruik wordt teruggedrongen. Er komt een 'Agenda Amsterdam Autoluw' met daarin de ambitie om de binnenstad (stadshart) zoveel mogelijk autovrij te maken. De parkeertarieven gaan omhoog. Het college stelt zichzelf tot doel in 2025 tussen de 7000 en 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven. Verder wil het college de maximumsnelheid zoveel mogelijk verlagen naar 30 km/u en bepleit tevens een maximumsnelheid van 80 km/u op de ring A10. De afwaardering van de A10 West wordt onderzocht. Er komt daarnaast meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

3.3.4.3. *Arnhem*

Er zijn acht toetspunten op één locatie in de monitoringsrapportage NSL 2017 die boven de NO_2-grenswaarde uitkomen. In Arnhem heeft voornamelijk het wegverkeer invloed op de luchtkwaliteit. Daarom zijn in het verleden, en nu nog, alle maatregelen gericht op het aanpakken van het wegverkeer. Hetzij door het verminderen, hetzij door het verlagen van de uitstoot.

Eerder ingezette maatregelen om de concentraties op deze locatie te verlagen voor dit knelpunt, zoals vastgelegd in NSL, zijn:
- Milieuzone vrachtverkeer
- Doorstromingsmaatregelen (afstemmen VRI's)
- Schoon busvervoer: concessie 2013 naar CNG-bussen en trolleybussen
- Fysieke maatregelen Centrumring rond: nieuwe 'rechtsaffer' bij Velperbuitensingel
- LARGAS: nieuw profiel Boulevard Heuvelink naar centrumring toe zorgt voor betere

doorstroming op centrumring.

Tegen het eind van 2015 is in Arnhem besloten om de focus bij de aanpak van de luchtkwaliteit te verleggen van alleen knelpunten naar een meer generieke aanpak en verdere verlaging van de concentraties, ook onder de grenswaarden, ten behoeve van de gezondheid van alle inwoners. Dit is vastgelegd in het programma "New Energy made in Arnhem": 10% reductie van NO_x- en roetemissies in 2020. Er is meer aandacht gekomen voor maatregelen die de concentratie in de hele stad verlagen. Deze aanpak heeft geleid tot het stimuleren van elektrisch en waterstof-elektrisch vervoer (laadinfrastructuur en subsidieregelingen) en tot meer aandacht voor het verschonen van de OV concessie. Deze was al één van de schoonste in Nederland (CNG bussen en trolleybussen), maar sinds 2015 is een aantal projecten gestart om het OV nul-emissie te maken: waterstof-elektrische bussen en trolley-hybride bussen (in motion charging). Dit ter voorbereiding van de concessie 2023.

De concentratie van NO_2 is afgelopen jaren langzaam gedaald en blijft nu ongeveer gelijk.

De volgende maatregelen worden toegevoegd aan het NSL:
- Milieuzone personenwagens diesel;
- Afronding centrumring bij Roermondsplein;
- Walstroom Nieuwe Haven.

Door Royal Haskoning zijn twee onderzoeken uitgevoerd die met name gericht waren op de luchtproblemen in de binnenstad rondom de centrumring: het eerste onderzoek was gericht op de verschillende soorten milieuzone. De vraag was of effecten haalbaar zijn met het verbreden van de toelatingseisen binnen de bestaande milieuzone, gebruikmakend van het bestaande handhavingssysteem (camera's met kentekenherkenning). Uit dit eerste onderzoek bleek dat een combinatie van het weren van personenwagens diesel en bestelauto's (Euro 3 en lager) het grootste effect zou halen, met name op de roetemissies en in mindere mate op de NO_x emissies. Op 5 maart 2018 heeft de gemeenteraad besloten om per 1 januari 2019 een milieuzone in te voeren voor diesel personenauto's, waarbij alleen personenauto's met euro 4 of hoger worden toegelaten.

Het tweede onderzoek is uitgevoerd om vast te stellen welke pakketten van maatregelen nodig zijn om de knelpunten helemaal op te lossen en de doelen van 10% reductie helemaal te halen. In dit tweede onderzoek is ook al een onderscheid gemaakt tussen korte termijn maatregelen, zoals het verbeteren van de transferia en stadsdistributie naast het invoeren van de genoemde verbreding van de milieuzone, en lange termijn (2e fase) maatregelen, zoals nul emissie OV concessie, nul emissie eisen voor brommers en vrachtverkeer in de binnenstad. Speciale aandacht is besteed aan het doseren van verkeer aan de rand van de stad (Dynamische verkeersmanagement, in combinatie met het meten van de luchtkwaliteit), om de centrumring te ontlasten en daarmee het NO_2-knelpunt op te lossen.

Aanvullende maatregelen met cofinanciering door het Rijk
- Milieuzone Bestelverkeer Diesel Euro 3: Deze maatregel wordt gecombineerd met de milieuzone personenwagens diesel. In combinatie met de milieuzone personenwagens diesel is het verwachte effect 0,5 µg/m^3 (toename van 0,3 µg/m^3 ten opzicht van situatie met alleen milieuzone personenwagens). Invoering tussen 1-6-2019 en 1-1-2020. (Financiering Arnhem € 161.000; Rijk € 160.000)
- Walstroom Rijnkade: Op basis van de planning van ligplaatsen 2018 is berekend dat elektrificeren van de schepen op deze plek een verlaging van de NO_2-concentratie ter hoogte van het knelpunt (Velperbuitensingel en Eusebiusbuitensingel) van 0,3 µg/m^3 geeft. De realisatie van de walvoorzieningen aan de Rijnkade is gepland voor 1-12-2020. (Financiering Arnhem € 425.000; Rijk € 425.000)

- Dosering verkeer buiten de stad: Er zijn twee locaties aan de rand van de stad waar verkeer, dat niet in de binnenstad hoeft te zijn, omgeleid kan worden. Na onderzoek en beoordeling kan de invoering per 1-6-2019 plaatsvinden. Op basis van de nu voorhanden zijnde gegevens wordt een effect van ca. 0,5 µg/m^3 verwacht. (Financiering Arnhem € 265.000; Rijk € 265.000)

Coalitieakkoord 2018-2022 Arnhem
In het coalitieakkoord is nog eens bevestigd dat de milieuzone voor diesel personenwagens per 1-1-2019 ingevoerd zal worden, dat de doelstellingen uit het programma New Energie made in Arnhem worden blijven nagestreefd (waaronder luchtkwaliteit) en dat Arnhem extra aandacht zal besteden aan stadsdistributie om de binnenstad te ontlasten.

3.3.4.4. Den Haag

Den Haag hecht veel waarde aan schone lucht en de gezondheid van haar inwoners en bezoekers. Om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren is in 2007 gestart met het eerste Actieplan luchtkwaliteit (2007-2015). Inmiddels is het tweede Actieplan luchtkwaliteit (2015-2018) in uitvoering. Een greep uit de belangrijkste maatregelen die met deze Actieplannen gerealiseerd zijn:
- Milieuzone vrachtverkeer en het verkeerscirculatieplan
- investeringen in laadinfrastructuur en stimuleren elektrische auto's
- Realiseren van walstroom voor zeeschepen in de haven van Scheveningen
- Sloopregeling voor dieselvoertuigen, brom- en snorfietsen
- Haagse bussen op groen gas
- Meerjarenprogramma Fiets (2015-2018) en investeringen in het verbeteren en uitbreiden van openbaar vervoer.

In de afgelopen 10 jaar is de luchtkwaliteit in Den Haag sterk verbeterd. Voor PM_{10} voldoet Den Haag sinds 2011 aan de grenswaarden en op veel plekken in de stad liggen de concentraties op of zelfs al onder de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Voor NO_2 resteert er in Den Haag op basis van de Monitoringsrapportage NSL 2017 nog op één locatie een knelpunt, aan de Raamweg. Hier worden op vier plekken (400m weg) de grenswaarde van 40 microgram/m^3 overschreden. Deze weg is een belangrijke toegangsader voor Den Haag.

Om de luchtkwaliteit verder te verbeteren neemt Den Haag de volgende maatregelen op in het NSL:
- Lokale maatregelen t.b.v. knelpunt Raamweg: herinrichting, groenstructuur, verkeersmanagement
- Sloopregeling voor dieselvoertuigen, bromfietsen en snorfietsen: subsidietegoed voor demontage is besteedbaar aan fiets of OV
- Stimuleren elektrisch vervoer: subsidies voor aanschaf elektrische bestelauto's, taxi's
- Realisatie laadinfrastructuur elektrische voertuigen
- Minder en schonere houtstook: communicatiecampagnes met voorlichting over gezondheidsrisico's en handelingsperspectieven voor gebruikers van open haarden, kachels, barbecues, terrashaarden.
- Minder scooters en bromfietsen op fossiele brandstof: ondernemerssubsidie voor zakelijke veelrijders voor aanschaf e-scooter, e-fiets, speed pedelec, bakfiets en sloopregeling brommers en snorfietsers (zie punt 2)
- Stimuleringsregeling 'Luchtkwaliteit in Haagse wijken': subsidie voor bewonersinitiatieven die luchtkwaliteit verbeteren
- Stimuleren fietsgebruik: Meerjarenprogramma Fiets
- Gevoelige bestemmingenbeleid: Verminderen van blootstelling kwetsbare groepen aan luchtverontreiniging

Den Haag zet naast locatie-specifieke maatregelen vooral in op generieke maatregelen

die de luchtkwaliteit in de hele stad te verbeteren. Hiermee wordt de lucht voor iedereen schoner en wordt voorkomen dat de knelpunten verplaatsen naar een andere locatie of dat de grenswaarden in de toekomst worden overschreden. Den Haag hecht er daarom belang aan niet alleen naar de grenswaarden te kijken maar structureel in te zetten op verdere verbetering van de luchtkwaliteit, ook beneden de grenswaarden.

Coalitieakkoord 2018-2022 Den Haag
In het coalitieakkoord 2018-2022 (Den Haag, Stad van Kansen en Ambities) is aangegeven dat het verbeteren van de luchtkwaliteit een prioriteit blijft en is de ambitie opgenomen om overal in de stad aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te voldoen vanwege de gezondheidseffecten van luchtvervuiling. Verder wordt ingezet op het in snel tempo verschonen van het wagenpark in Den Haag, inzetten op versneld klimaatneutraal maken van verkeer en vervoer en het versnellen van de groei van elektrische mobiliteit.

Om dit te bereiken worden de volgende maatregelen genoemd:
- Schone bevoorrading van winkels en het bezorgen van pakketten samen met ondernemers
- Meewerken aan een duurzaam distributiecentrum aan de rand van de stad
- Eén uniforme milieuzone voor vervuilende bestel- en personenwagens
- Voortzetting subsidies om vervuilende auto's en brommers in te ruilen (sloopregeling)
- Verbod op tweetakt brommers in 2020 in heel Den Haag
- Aanleggen van meer oplaadpunten voor elektrische auto's, waar dat kan in bestaand straatmeubilair
- Afspraken maken met de taxibranche hoe de taxivloot elektrisch kan worden gemaakt. Hierbij wordt de doelstelling uit het Convenant Stedelijke Distributie Den Haag gevolgd (=zero-emissie in 2025) en duidelijke tussendoelen geformuleerd.
- Zo veel mogelijk weren van niet-elektrische brommers en scooters van de fietspaden
- Touringcar parkeerplaats op de Prinsessegracht wordt verplaatst
- Gezamenlijk op laten halen van bedrijfsafval in het centrum

3.3.4.5. Eindhoven

De gemeente Eindhoven kent op basis van de Monitoringsrapportage NSL 2017, 4 locaties met 9 knelpunten in het zichtjaar 2016. Op grond van het blootstellingscriterium zullen 2 toetspunten in de monitoringsronde 2018 gewijzigd worden in een rekenpunt. De overige 3 locaties kennen in totaal 7 knelpunten waar sprake is van een overschrijding.

De gemeenteraad van Eindhoven heeft op 3 april 2007 het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit vastgesteld. De kern van dat programma is "Schoner en – waar nodig – Minder". Het programma bevat op hoofdlijnen maatregelen die bijdragen aan een verschoning van de vervoersbewegingen en maatregelen die een verlaging van het aantal vervoersbewegingen tot gevolg hebben met daarnaast de bijbehorende maatregelen om verandering van vervoersmodaliteiten te faciliteren.

Al in 2007 is de Milieuzone Vrachtverkeer ingesteld. Met de concessieverlening openbaar vervoer ingaande december 2009 werden in Eindhoven EEV-bussen ingezet. Inmiddels zijn de stadsbussen vervangen door elektrische bussen. Dit zal op termijn ook voor het streekvervoer gaan gebeuren. Het netwerk voor openbaar vervoer en fietsers is uitgebreid en verbeterd. Het aantal fietsenstallingen is verbeterd en zal de komende jaren nog verder worden uitgebreid. De doorstroming op de Ring is verbeterd waardoor deze aantrekkelijker is geworden voor doorgaand verkeer. In het centrumgebied krijgen fiets en voetganger meer doorgang ten koste van de automobilist. Ondanks deze inzet is het aantal locaties met knelpunten de laatste jaren gegroeid. Deze groei is het gevolg geweest van afwijkende weersomstandigheden en

verminderde verschoning van het wagenpark dan eerder voorzien. Voor de belangrijkste locatie met 2 knelpunten (Oostelijke Binnenring, de Vestdijk) is een praktijkopstelling met snelheidsverlaging, wegversmalling en een knip gerealiseerd die zorgt voor een verkeersreductie van ca 45% op de knelpuntlocatie. In 2018 en begin 2019 wordt de Vestdijk definitief heringericht.

Om op de overige 2 locaties met knelpunten (Westelijke Binnenring, Emmasingel en Keizersgracht, en Westtangent, Mauritstraat) de knelpunten op te lossen zullen aldaar vergelijkbare maatregelen noodzakelijk zijn. Met het kader "Eindhoven op Weg" welk in najaar 2013 door de gemeenteraad van Eindhoven is vastgesteld is de basis voor deze maatregelen geregeld. Omdat er behoorlijke impact verwacht wordt op de doorstroming van de Westelijk Ring en de bereikbaarheid van het station aan de centrumzijde kan de aanpak van de Westelijk Binnenring en de Westtangent niet los gezien worden van ook een aanpak aldaar. Daarnaast gaat Eindhoven aan de slag met de Agenda Emissievrije Mobiliteit die uiteindelijk ertoe moet leiden dat binnen de Ring in 2030 de mobiliteit emissievrij dient te zijn. Er wordt met name in een vroegtijdig stadium ingezet op elektrische taxi's, efficiëntere en elektrische stedelijke distributie en mogelijk in de beginfase een milieuzone bestelauto's.

De decentrale overheid kan de luchtkwaliteit in de stad op drie manieren actief verbeteren. Dit betreft schoner verkeer, verbeterde doorstroming en verlaging van de intensiteit. Met het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit zoals Eindhoven dat kent en onderdeel uitmaakt van het NSL heeft Eindhoven op deze manier invulling gegeven aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De mogelijkheden voor schoner verkeer en een verbeterde doorstroming leveren momenteel niet meer de grote effecten. Met het vaststellen van het kader "Eindhoven op Weg" heeft Eindhoven de gewenste toekomstige verkeersstructuur voor de stad vastgesteld. Hierin wordt er uitgegaan van minder verkeersbewegingen in het gebied binnen de Ring. In de opzet voor deze verkeersstructuur heeft verbetering van de luchtkwaliteit en de effecten daarvan op de gezondheid een belangrijke rol gespeeld.

Voor zowel de Westelijke Binnenring, de Westtangent als de Westelijke Ring is een praktijkopstelling mogelijk. Deze zou op zijn vroegst in de loop van 2019 gerealiseerd kunnen worden.

Omdat Eindhoven streeft naar een verbetering van de luchtkwaliteit in het kader van gezondheid en derhalve wil aansluiten bij de WHO-streefwaarden zullen de maatregelen uit het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit en het kader "Eindhoven op Weg" verder worden doorgezet. Ook kijkt Eindhoven nadrukkelijk ook bij ruimtelijke ontwikkelingen naar de effecten van deze ontwikkelingen op de gezondheid van haar burgers en bezoekers en sluit daarmee naadloos aan op het Schone Lucht Akkoord.

Om de luchtkwaliteit verder te verbeteren neemt Eindhoven de volgende maatregelen op in de Aanpassing NSL 2018:
- Praktijkopstelling Vestdijk
- Herinrichting Kanaalroutes
- Tijdelijke aanpassing Westelijke Binnenring conform kader "Eindhoven op Weg" in de ombouwfase van de Vestdijk.
- Onderzoek naar Maatregelen en Effecten Westtangent conform kader "Eindhoven op Weg".
- Onderzoek naar mogelijkheden Capaciteitsuitbreiding Westelijke Ring.
- Snelfietsroute Eindhoven – Helmond
- Netwerkregeling Ring Oost
- Uitbreiden Elektrisch Busvervoer
- Uitbreiden netwerk Laadpalen
- Opstellen Agenda Emissievrije Mobiliteit

Cofinanciering door het Rijk
Tijdelijke aanpassing Westelijke Binnenring conform kader "Eindhoven op Weg" in de ombouwfase van de Vestdijk: De Westelijke Binnenring wordt nog niet definitief heringericht met een onderbreking in zuidelijke richting. Binnen de financiële mogelijkheden wordt met een tijdelijke aanpassing van de Westelijke Binnenring tijdens de ombouwfase van de Vestdijk de intensiteit beperkt ten gunste van het versneld oplossen van de luchtkwaliteitsknelpunten. (cofinanciering Rijk € 2 mln.)

Coalitieakkoord 2018-2022 Eindhoven
In het Coalitieakkoord 2018 – 2022 'Evenwicht en Energie' is opgenomen dat Eindhoven een schonere lucht wil voor haar inwoners. Daarom worden de knelpunten voor luchtkwaliteit nog in deze raadsperiode opgelost conform de grenswaarden.

3.3.4.6. Rotterdam

Sinds 2005 is in Rotterdam sterk ingezet op het verbeteren van de luchtkwaliteit, niet alleen om te voldoen aan wettelijke normen maar vooral om de gezondheidssituatie in de stad te verbeteren. De beleidsinzet werd vastgelegd in de Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit (RAL) en het Regionaal Actieprogramma Rijnmond (RAP), vooruitlopend op het NSL van 2009.

In 2009 was de verwachting dat Nederland (dus ook Rotterdam) overal op tijd aan de grenswaarden kon voldoen, mits het programma van het NSL volledig wordt uitgevoerd en de voorspelde afname gerealiseerd wordt. Het RAL werd de Rotterdamse inzet voor het NSL.

Eind 2011 werd duidelijk dat mede door tegenvallende praktijkemissies (motorvoertuigen) in Rotterdam op een aantal drukke doorgaande wegen niet tijdig zou worden voldaan aan de grenswaarden voor NO_2. Eind 2013 is daarom besloten tot een aanvullend maatregelen pakket dat gericht is op het versneld verschonen van het wagenpark dat in Rotterdam rijdt; dit via een sloopregeling, milieueisen voor nieuwe parkeervergunningen en een verbod voor vrachtverkeer op een deel van de 's-Gravendijkwal. Daarnaast zijn flankerende maatregelen benoemd, zoals een loket schone lucht en de mogelijkheid om samen met bewoners en ondernemers lokale initiatieven te ondersteunen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Ondanks alle maatregelen bleek in 2013 dat Rotterdam niet tijdig alle NO_2 knelpunten kon oplossen; het college heeft daarop in 2015 stevige ambities gesteld betreffende de luchtkwaliteit, dit vooral gericht op het verbeteren van de gezondheid van Rotterdammers. In mei 2015 is daarop de Koersnota Luchtkwaliteit vastgesteld om te bereiken dat de stad schoner en gezonder wordt. Daarbij is besloten tot forse inzet op verbetering van de luchtkwaliteit, vooral via inzet gericht op schoner verkeer.

Voor NO_2 is als ambitie opgenomen om het moment dat overal wordt voldaan aan de wettelijke normen met enkele jaren te versnellen. Op basis van alleen de autonome verschoning zou dat moment volgens eigen berekeningen van de stad Rotterdam anders pas in circa 2022 worden bereikt.

Overige beleidskeuzes met een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, gericht op de langere termijn
- In 2016/2017 is de Rotterdamse Mobiliteitsagenda (RMA) vastgesteld met een hele nieuwe benadering van mobiliteit: niet langer de autobereikbaarheid staat centraal maar mobiliteit ten dienste van leefbare stad en duurzame economische ontwikkeling. Dit nieuwe beleid is/wordt uitgewerkt in concrete plannen als bijvoorbeeld het nieuwe stedelijk verkeersplan, fietsplan en parkeerplan. Een van de concrete gevolgen is de reconstructie van de Coolsingel.
- De reconstructie van de Coolsingel is medio 2018 gestart en zal circa 2020 zijn afgerond. Het aantal rijbanen wordt daarbij teruggebracht naar 2*1 rijstroken. Deze

reconstructie zal mede tot gevolg hebben dat de knelpunten hier gaan verdwijnen; mogelijk zal dit al zichtbaar worden in de monitoringsrapportage NSL 2019 over het zichtjaar 2018 omdat er vanwege de werkzaamheden reeds minder verkeer door de Coolsingel rijdt.

- In het kader van de renovatie van de Maastunnel zijn diverse maatregelen genomen onder de noemer mobiliteitsmanagement die tot doel hebben om mensen te motiveren op andere tijden te reizen of een ander vervoerswijze te kiezen. Concrete maatregelen zijn:
  - Spitsmijden via de verkeersonderneming
  - Vervoer over water met watertaxi's e.d.
  - Gratis openstellen van P+R locaties in combinatie met OV gebruik
  - Beter informeren fietsers over openstelling bruggen
  - Advisering over routering via DRIP's.
- Verschoning OV. In 2015 is een pilot gestart met de inzet van twee waterstofbussen op Rotterdam Zuid. Zo wordt ervaring opgedaan met inzet van deze innovatieve bussen in de gewone dienstregeling. Met de nieuwe concessie zoals verleend aan de RET, is vastgelegd dat er vanaf november 2019 met 55 zero emissie bussen zal worden gereden als eerste tranche. Deze schone bussen zullen vooral worden ingezet op lijnen waar (bijna)knelpunten liggen.

Concrete maatregelen

Naast het oplossen van knelpunten wil Rotterdam de luchtkwaliteit blijvend verbeteren, het gaat immers om de gezondheid van mensen. Daarbij richt de inzet vanuit de gemeente zich vooral op de bronnen en wel vooral daar waar de gemeente bevoegd gezag is.

Concrete Rotterdamse maatregelen zijn samengevat:

- Sinds 2006 gestart met maatregelen als convenant milieuzone vrachtauto's, verkeersbesluit Maasvlakte, langzaam varen, dynamisch verkeersmanagement (DVM), P+R voorzieningen, gestart met de binnenstadservice, verbetering fietsinfrastructuur, extra fietsenstallingen, aanleg walstroom voor de binnenvaart, subsidieregeling voor aanschaf katalysatoren voor de binnenvaart en gestart met de aanleg van infrastructuur om elektrisch rijden te stimuleren.
- In 2013 aangevuld met verbod vrachtverkeer op de 's-Gravendijkwal, milieueisen aan nieuwe parkeervergunningen, sloop- en stimuleringsregeling en faciliteren van initiatieven van burgers (Stadslab luchtkwaliteit) en marktpartijen (Retourette).
- In 2015 is besloten tot uitbreiding milieuzone (naar omvang en naar categorieën), doorzetten sloopregeling, versterken e-laadinfrastructuur en versneld verschonen van het eigen gemeentelijk wagenpark.

<u>Resultaten</u>

- De afsluiting van de 's-Gravendijkwal voor vrachtauto's heeft ervoor gezorgd dat de concentratie NO_2 ter plaatse met circa 2 µg/m^3 is afgenomen. Dat is bereikt terwijl a) het hele omringende gebied bereikbaar is gebleven voor vrachtauto's en terwijl b) de luchtkwaliteit in het omringende gebied gelijk bleef of verbeterde.
- Het pakket maatregelen Koersnota blijkt nu al te hebben geleid tot een afname van de roetuitstoot door het verkeer met 36%; voor een belangrijk deel is deze afname het gevolg van de getroffen maatregelen. De maatregelen hebben ook gezorgd voor een aanmerkelijk grotere afname van de verkeersuitstoot van NO_X.
- Naar verwachting zullen de doelen voor 2018 uit de Koersnota op tijd worden gehaald.

	EC (%)	NOx (%)
Autonoom	23	12
Pakket maatregelen Rotterdam	13	4
Totaal gerealiseerd	36	16

Afname uitstoot wegverkeer sinds 2015 naar oorzaak (in %)

De maatregelen hebben bijgedragen aan de dalende trend voor het jaargemiddelde van NO_2 zoals dat wordt gemeten op de meetstations in het Rijnmondgebied. De maatregelen hebben ook bijgedragen aan het verlagen van de concentratie roet afkomstig van verkeer. De maatregelen hebben er dus voor gezorgd dat de lucht gezonder is geworden.

Verdere inzet is echter wel nodig, niet alleen lokaal, maar ook landelijk en internationaal. Alleen al om versneld aan de normen te voldoen maar ook omdat er gezondheidswinst te realiseren is beneden de huidige normen.
Daarnaast is verdere inzet ook wenselijk in verband met de grote verdichtingsopgave in het stedelijk gebied voor de komende jaren, om te zorgen dat de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.

Resterende opgave
In Rotterdam resteren op basis van de Monitoringsrapportage NSL 2017 nog 16 knelpunten verspreid over zes locaties; deze knelpunten zijn er dus nog ondanks alle getroffen maatregelen. De inzet via beleid en maatregelen van Rotterdam heeft geleid tot verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad. Ook bij de zogenaamde knelpuntlocaties is de concentratie gedaald echter nog niet voldoende om beneden de norm te komen.

De knelpunten zijn gelegen op de zogenaamde doorgaande routes (S-wegen) in Rotterdam. Het uitgangspunt van 'bundelen en ordenen' van het wegverkeer door de stad heeft dus geresulteerd in minder verkeersdruk in de woongebieden, maar tegelijkertijd in knelpunten op die S-wegen.

Rotterdam heeft daar waar mogelijk gekozen voor een lokale oplossing zoals het verbod voor vrachtverkeer op de 's Gravendijkwal en het instellen van de grotere milieuzone. Ook de reconstructie van de Coolsingel naar een stadsboulevard helpt de concentraties ter plaatse te verlagen: de knelpunten daar zullen versneld worden opgelost.

Voor de overige knelpunten geldt dat naast lokale inzet ook inzet nodig is gericht op versnellen van de verschoning van het Nederlandse wagenpark, van mobiele werktuigen en van scheepvaart. Daarom zullen voor Rotterdam een aantal verkennende onderzoeken worden opgenomen voor de Aanpassing NSL 2018, om na te gaan hoe vervolginzet er uit zou moeten/kunnen zien. Het betreft onderzoeken naar de mogelijkheden voor een andere verkeersafwikkeling op doorgaande routes, naar benodigde inzet gericht op versneld verschonen van stadslogistiek, bouwlogistiek en mobiele werktuigen en een onderzoek naar opzet en haalbaarheid van een snelle, schone HOV buslijn CS - EMC – Zuidplein.

Voor het knelpunt *Doklaan*, het grootste knelpunt in Rotterdam (45,6 µg/m^3 in 2016), is de resterende problematiek zo groot dat inzet nodig is op verschonen van meerdere bronnen, ook van de scheepvaart.

In de periode 2017-2020 zijn er op de gemeentelijke wegen geen mogelijkheden om de verkeersstromen op een andere manier door de stad te leiden vanwege de renovatie van de Maastunnel en de reconstructie van de Coolsingel; deze beide ingrepen zorgen voor extra druk op de ring en het onderliggende wegennet. Zorg is wel of verkeer dat eerder op de Coolsingel reed, na openstelling in 2019 niet via de 's-Gravendijkwal zal gaan rijden.

Coolsingel
Hier gaat het om zeven knelpunten; de NO_2-concentratie bedroeg hier in 2016 gemiddeld 41,6 µg/m^3. Met de reconstructie van de Coolsingel zullen deze knelpunten zijn opgelost. Zorg is wel hoe verkeer dat hier reed zich nu gaat verdelen over de stad.

De kans bestaat dat er uiteindelijk (nieuwe) knelpunten elders zullen optreden. Om dit te borgen is het wel noodzakelijk dat de (achtergrond)concentraties in de hele stad gaan dalen. Met de inzet van generiek beleid op stedelijk en landelijk niveau moet dit geborgd worden.

's-Gravendijkwal- Rochussenstraat
Hier zijn nog twee knelpunten; de NO_2-concentratie bedroeg hier in 2016 gemiddeld 40,6 µg/m^3. Als gevolg van de renovatie van de Maastunnel en de afsluiting daarvan in noord-zuid richting tot halverwege 2019, is sinds de zomer van 2017 de hoeveelheid verkeer op de 's-Gravendijkwal met circa 10% verder afgenomen. Vooral is er zorg hoe de situatie zich zal ontwikkelen wanneer de Maastunnel weer vol in gebruik is, tegelijk met de reconstructie van de Coolsingel.

Om de knelpunten bij Blaak, Schieweg en de Boezemlaan op te lossen zullen de bestaande maatregelen voldoende zijn, mits de praktijkemissies van de voertuigen aan de verwachtingen voldoen. Wanneer de maatregelen volgend op de verkennende onderzoeken worden uitgevoerd zal sprake zijn van een situatie waarin robuust aan de normen wordt voldaan.

Aanvullende maatregelen met cofinanciering door het Rijk
In Rotterdam resteren nog een aantal hardnekkige NO_2-knelpunten langs enkele doorgaande routes, vooral bij de Maastunnelcorridor. Naast de bijdrage vanuit de achtergrond is het wegverkeer een belangrijke bron maar er is ook een bijdrage vanuit de scheepvaart en aan de bouw gerelateerde uitstoot. Met de grote wegwerkzaamheden in en nabij Rotterdam (Coolsingel, Maastunnel, Brienenoordbrug) zal de hoeveelheid verkeer langs de Maastunnelcorridor zonder maatregelen vanaf 2019 sterk gaan toenemen. Tevens zal de bouw gerelateerde uitstoot toenemen met de grote binnenstedelijke verdichtingsopgave. Om een relevante en versnelde afname van de concentratie NO_2 bij de knelpunten te realiseren is gerichte inzet nodig; de opgave bij de zuidelijke monding van de Maastunnel is daarbij maatgevend. Daarbij is inzet nodig om te voorkómen dat de luchtkwaliteit elders in de stad verslechtert.

Rotterdam gaat daarom aanvullend inzetten op:

- Verkeersafwikkeling Maastunnelcorridor: inzet gericht zodat ook in de toekomst structureel minder verkeer door de Maastunnelcorridor, zonder dat relevante verslechtering elders in de stad optreedt. Dit heeft effect op de concentraties bij de Maastunnel en de 's Gravendijkwal en de achtergrondconcentratie in de stad (Financiering: gemeente € 20 mln.; Rijk € 4 mln.)
- Pilot walstroom nabij de binnenstad: Een pilot voor walstroom voor de zeescheepvaart bij kades in en nabij binnenstedelijk gebied zoals de Parkkade. Met demonstratieprojecten wil het Havenbedrijf samen met de gemeente voor een versnelling zorgen bij de ontwikkeling van (mobiele) walstroom concepten voor zeescheepvaart. Dit heeft effect op de achtergrondconcentratie binnen de stad en de kwaliteit van de leefomgeving bij de kades (Financiering: Havenbedrijf, bedrijfsleven en gemeente samen € 1 mln.; Rijk € 1 mln.)
- Bouwlogistiek bundelen: Om de hoeveelheid bouwverkeer waar mogelijk te beperken en te optimaliseren, worden de mogelijkheden voor bundelen van de verschillende bouwstromen onderzocht, samen met geïnteresseerde bedrijven. Realisatie van een zogenaamde multimodale logistieke Hub is onderdeel daarvan, niet alleen om ervaring op te doen naar de logistieke baten (juist ook voor het bedrijfsleven) maar ook om ervaringscijfers onder praktijkomstandigheden te verkrijgen. Dit heeft effect op de achtergrondconcentratie binnen de stad. (Financiering: gemeente en bedrijfsleven samen € 1,5 mln.; Rijk € 1,5 mln.)

Coalitieakkoord 2018-2022 Rotterdam:
In het coalitieakkoord van het nieuwe college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam 'Nieuwe Energie voor Rotterdam' is luchtkwaliteit expliciet benoemd. "Een duurzaam, energiezuinig Rotterdam, met een betere luchtkwaliteit. Dát

is wat wij voor ogen hebben ". Het college wil door schonere lucht Rotterdam nog aantrekkelijker maken voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Een mix van maatregelen moet dat bereiken. De maatregelen zijn onderdeel van het nieuw op te stellen luchtbeleid.

3.3.4.7. 's-Hertogenbosch

In 's-Hertogenbosch resteert op basis van de Monitoringsrapportage NSL 2017 nog één knelpunt op de weg de Zuid Willemsvaart. De achtergrondconcentratie is op die locatie ca. 65%. De weg maakt onderdeel uit van de binnenstadsring en is een belangrijke invalsweg voor het centrum. Op de rest van de binnenstadsring is nog sprake van relatief hoge concentraties maar er zijn geen overschrijdingen meer. 's-Hertogenbosch streeft naar verdere daling van de concentraties waar mensen worden blootgesteld. Sinds 2007 kent 's-Hertogenbosch een milieuzone voor vrachtauto's. De drie transferia worden goed gebruikt en ontlasten de binnenstad. Busverkeer wordt voornamelijk via de binnenstadsring afgehandeld. Verdere opschaling van elektrisch busvervoer (thans 40%) heeft daar effect. Elektrisch rijden wordt sterk gestimuleerd en gefaciliteerd. Met bewoners, ondernemers en transporteurs wordt gewerkt aan een slimmere en schonere bevoorrading van de binnenstad. Voor het wegvak de Zuid Willemvaart wordt een 30km/uur zone ingesteld en de doorstroming verbeterd. Inspanningen voor elektrisch rijden krijgen meer accent op de binnenstad gericht. Deze maatregelen worden toegevoegd aan het NSL en zullen naar verwachting een bijdrage leveren aan het versneld wegnemen van de overschrijding.

In het kader van het uitvoeringsprogramma mobiliteit (2018/2019), wordt het "Actieplan Duurzame Mobiliteit" opgesteld met daarin nadrukkelijk aandacht voor luchtkwaliteit en intensivering van elektrisch rijden en schonere en slimmere bevoorrading.

Coalitie akkoord 2018 – 2022 's-Hertogenbosch
Het uitgangspunt is dat lucht, water en bodem schoon moeten zijn. Dat is ook van belang voor de gezondheid en veiligheid van inwoners. De nieuwe Omgevingswet speelt hier eveneens op in. Wij wachten niet op de invoering van deze wet per 1 januari 2021. En gaan al eerder in de versnelling. Het is ons doel om in 2030 te voldoen aan de luchtkwaliteits- eisen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Maar we zorgen hierbij ook voor een goede balans met de (economische) ontwikkeling en bereikbaarheid van onze gemeente.

3.3.4.8. Utrecht

Met het Actieplan Luchtkwaliteit 2009, het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht 2013-2015 en nadere uitwerkingen daarvan, én door aan te sluiten bij diverse Green Deals en City Deals heeft Utrecht de verbetering van de luchtkwaliteit in beleid en programma's verankerd. Voor PM_{10} voldoet Utrecht al sinds 2010 aan de grenswaarden.

Qua luchtkwaliteitsmaatregelen hanteert Utrecht een brede aanpak van bronmaatregelen, volumemaatregelen, communicatie en locatiegerichte aanpak. Onderzoek van TNO uit 2016 (in het kader van de milieuzone) laat zien dat deze aanpak effect heeft: de luchtkwaliteit verbetert sneller dan in andere grote steden. Ook uit de jaarlijkse gemeentelijke Monitorings- en Meetnetrapportages blijkt dit.

Utrecht zet in op een scala aan bronmaatregelen: stimuleren elektrisch vervoer door een oplaadinfrastructuur aan te leggen, aanleg van een hoofdfietsroutenetwerk om vervoer per fiets te stimuleren, transferia aan de randen van de stad, milieuzones voor vracht-, personen- en bestelverkeer, stimuleren van (elektrisch) autodelen, en vervanging van het eigen wagenpark met als leidraad 'elektrisch, tenzij het echt niet anders kan'.

Ook pakt de stad doelgroepgericht de opgaven aan, door overleg met bedrijven over mobiliteitsmanagement, en het subsidiëren van de overstap naar e-scooters, communicatie- en gedragscampagnes, het Raamwerk Stadsdistributie - waarin samen met ondernemers wordt ingezet op efficiënter en schoner goederenvervoer in de (binnen)stad, verschoning recreatieve scheepvaart en efficiënte/schone bouwlogistiek.

Utrecht blijft met de auto bereikbaar, maar doorgaand verkeer (met name door het centrum) wordt gestimuleerd om de stad heen te rijden. Er zijn specifieke maatregelen genomen op locaties waar dit nodig is vanwege de luchtkwaliteit: knijpen van verkeer, groene golven en herinrichting van wegen.

In Utrecht resteerde op basis van de landelijke monitoringsrapportage 2017 in 2016 nog één overschrijding van de NO_2 grenswaarde. Deze bevond zich aan de Graadt van Roggenweg, een belangrijke invalsroute voor de binnenstad. Daarnaast waren er, verspreid over de stad, meerdere locaties met concentraties net onder die grenswaarde. Voor deze invalsroute naar de binnenstad is door het gemeentebestuur een structuurvisie vastgesteld om het gebied (Westplein en Graadt van Roggenweg) te herstructureren in 2021. Versnellen van de herinrichting blijkt niet haalbaar, wel lijkt het inzetten van een doelgroepgerichte mobiliteitsmanagement-campagne om door gedragsbeinvloeding gewenst gedrag te stimuleren door het belonen en het aanbieden van verschillende alternatieven, met als doel lagere verkeersintensiteiten op de Graadt van Roggenweg. Dit wordt op dit moment verkend. Het is de verwachting dat het inzetten van deze maatregelen een belangrijke bijdrage zal leveren aan het op korte termijn oplossen van het knelpunt.

In 2015 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om te streven naar de WHO-streefwaarden. Een voorstel voor een nieuw maatregelenpakket is in voorbereiding, er wordt momenteel onderzocht wat (kosten)effectief is. In dit kader wordt gedacht aan de volgende maatregelen:

- Geografische uitbreiding en/of aanscherping milieuzones, met subsidieregelingen voor sloop/vervanging van bestelauto's en personenauto's.
- Stimuleren zero emission taxivervoer, zero emission stadsdistributie, plan van aanpak goederenvervoer.
- Verschoning touringcars, verschonen brom- en snorfietsen in de stad, en snorfietsen naar de rijbaan.
- (Verder) verschonen bouwlogistiek en mobiele (bouw)werktuigen.
- Strategisch plan en voortzetten uitvoering oplaadpalen plaatsen.
- Verbod/reductie houtstook.

Cofinanciering door Rijk
Utrecht onderzoekt voor de westelijke invalsroute naar de binnenstad (over de Graadt van Roggenweg) of de door het gemeentebestuur gewenste verkeerseffecten van de vastgestelde structuurvisie versneld kunnen worden gerealiseerd, door een mobiliteitsmanagementcampagne uit te voeren, met als doel het verkeer over het Westplein en de Graadt van Roggenweg te reduceren en daarmee de concentraties te verlagen. Versnellen van de hele herinrichtingsprocedure is niet haalbaar gebleken. Bij een mobiliteitsmanagementcampagne kan gedacht worden aan het inzetten van een doelgroepgerichte campagne om gedrag te beïnvloeden, door middel van het stimuleren van gewenst gedrag, door het belonen en het aanbieden van verschillende alternatieven. TNO geeft aan dat versneld starten met de mobiliteitsmanagementcampagne als voorloper op de herinrichting van Beurskwartier en de Graadt van Roggenweg een zichtbaar positief effect heeft waardoor de concentraties versneld reduceren (financiering Utrecht tenminste € 0,5 mln, Rijk € 0,5 mln.).

Coalitieakkoord 2018-2022 Utrecht:

In het coalitieakkoord wordt aangegeven dat Utrecht wil bijdragen aan het behalen van de doelen voor luchtkwaliteit van de World Health Organization (WHO). Hierin investeert de stad structureel. Er wordt gestreefd naar emissieloos voor logistiek in de binnenstad en OV, respectievelijk in 2025 en 2028. Daarnaast is het streven om vanaf 2030 alleen vervoer zonder uitstoot in de milieuzone toe te laten. Elektrisch rijden wordt stadsbreed gestimuleerd, bijvoorbeeld door het plaatsen van meer laadpalen. Schone bevoorrading wordt gestimuleerd bij bedrijven en bezorgers. De snorfiets gaat op korte termijn naar de rijbaan. Via voorlichting en bewustwording willen we mensen wijzen op de gezondheidsrisico's van, en overlast door, houtstook, waarbij we tevens willen voorkomen dat bewoner overstappen op een houtkachel als verwarming als alternatief voor gas. En tot slot wil het college zich inzetten om elektrische voertuigen bij te laten dragen als opslagmedium voor lokaal opgewekte energie, aan de energietransitie.

3.3.4.9. Rijk

Met het Actieplan luchtkwaliteit (2015), de verlenging van het NSL (2017) en het project Slimme en Gezonde stad is ook na de inwerkingtreding van het NSL (2009) met gemeenten en provincies samengewerkt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit is gedaan om de grenswaarden te halen, maar ook om verdergaand de luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid. Ook is in Europees verband ingezet op een ambitieus bronbeleid voor voertuigen. Sinds de start van het NSL is het aantal overschrijdingslocaties mede hierdoor fors teruggebracht.[27]

Om de resterende overschrijdingen aan te pakken zijn lokale maatregelen meestal het effectiefst, waar mogelijk ondersteund door maatregelen van het Rijk die deze lokale maatregelen *versterken en versnellen*. Daarom zet het Rijk, naast de cofinanciering van een aantal lokale maatregelen, voor de Aanpassing NSL 2018 bij voorkeur in op dergelijke maatregelen. Het volledige overzicht van de voorgestelde rijksmaatregelen staat in bijlage 2. Hieronder volgt een korte toelichting op deze lijst.

Toelichting rijksmaatregelen
Het Rijk treft zowel (doorlopend) maatregelen aan de bron, zoals het in Europees verband aanscherpen van emissienormen voor voertuigen en mobiele machines als maatregelen die verschoning van het verkeer versnellen, zoals (fiscale) stimulering van schoner vervoer. Lokale maatregelen, zoals het weren van vervuilend vervoer, worden hierdoor versterkt. Een andere generieke maatregel van het Rijk om lokaal-specifieke maatregelen in steden te ondersteunen is het juridische traject dat het Rijk in gang heeft gezet dat het voor de gemeenten wettelijk mogelijk maakt om te differentiëren in parkeertarieven voor emissieloze voertuigen (2021). En zeer recent is gestart met de inzet in Europees verband op dat de vrijwillige update die de Duitse regering is overeengekomen met enkele (Duitse) voertuigfabrikanten ook beschikbaar komt voor de Nederlandse autobezitter.

Daarnaast zijn er maatregelen die in een groter gebied zorgen voor een verlaging van de achtergrondconcentratie. Deze maatregelen sorteren over het algemeen weinig direct effect op de concentraties op de knelpuntlocaties. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het consistent verlagen van de maximumsnelheid op de rijkswegen rondom een stad. Daarom is geoordeeld dat dit geen effectieve en proportionele maatregel is om de bestaande stedelijke knelpunten op te lossen.

3.3.5. Industrie-gerelateerde toetslocaties PM_{10}

Voor 18 van de 23 PM_{10}-toetspunten (Renswoude) geldt dat deze het gevolg zijn van foutieve invoer. Deze zullen niet meer terugkomen in de volgende

[27] http://www.clo.nl/indicatoren/nl0131-emissie-per-voertuigkilometer?ond=20880

monitoringsrapportage 2018.

Voor de overige vijf toetspunten waar de monitoringsrapportage NSL 2017 overschrijdingen laat zien (Velsen) heeft[28] de gemeente geoordeeld dat de punten geredeneerd vanuit het voorzorgprincipe en gezondheidsoverwegingen toetspunten zijn. Dit kabinetsbesluit richt zich op het oplossen van knelpunten die na toepassing van het juridisch kader een feitelijke overschrijding vormen. Op deze vijf toetspunten is geen sprake van feitelijke overschrijding, omdat geen sprake is van blootstelling op grond van artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). Daarom worden deze locaties niet als overschrijding behandeld in de Aanpassing NSL 2018. Los van het NSL worden wel maatregelen genomen. De belangrijkste bron van de hogere concentraties PM_{10} op deze locaties is de industrie. Verschillende overheidsniveaus nemen maatregelen voor emissies uit industrie. Het Rijk zet zich in Europees verband in om de milieuprestatie van de industrie te verbeteren via afspraken over de "Beste Beschikbare Technieken" (BBT). BBT wordt geïmplementeerd in rijksregels voor milieubelastende activiteiten, zoals het Activiteitenbesluit. Decentrale overheden zorgen dat deze schonere technieken worden toegepast via omgevingsvergunningen. Daarnaast zal de NEC-richtlijn die in 2016 is aangenomen zorgen voor verdere vermindering en verschoning van emissies uit industrie. Recent is het Actieplan fijnstof en industrie (een maatregel uit het NSL) geëvalueerd. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij het Schone Lucht Akkoord dat in 2019 zal verschijnen (zie ook paragraaf 3.4).

3.4. Maatregelen veehouderij-gerelateerde knelpunten

3.4.1. Inleiding

Uit de NSL-monitoringrapportage 2017 blijkt dat, de grenswaarden van fijnstof rond een aantal veehouderijen zijn overschreden. Voor de etmaalnorm geldt dat deze in de monitoringsronde 2017, op 35 toetspunten bij burger- en plattelandswoningen is overschreden. Deze overschrijdingen liggen rond 29 veehouderijen. Ter vergelijking: in 2013 waren er nog 111 overschrijdingen rond 63 veehouderijen.

3.4.2. Opgave in het kader van het monitoringsrapportage NSL 2017

In de monitoringsrapportage NSL 2017 is, zoals hiervoor beschreven, bij 35 toetspunten de grenswaarde voor fijnstof overschreden rond 29 veehouderijen. Deze veehouderijen zijn gelegen in de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant en Utrecht.

In de provincie Gelderland gaat het om vier overschrijdingen rond twee veehouderijen in de gemeente Barneveld. In de provincie Limburg gaat het om 24 overschrijdingen rond 18 veehouderijen in de gemeenten Nederweert en Peel en Maas. In de provincie Noord-Brabant gaat het om zes overschrijdingen rond acht veehouderijen in de gemeenten Someren, Woudrichem, Cranendonck, Cuijk en Gilze Rijen. In de provincie Utrecht gaat om een overschrijding rond een veehouderij in de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Provincie	Gemeente	# toetspunten	# bedrijven
Gelderland	Barneveld	4	2
Limburg	Nederweert	22	16
	Peel en Maas	2	2
Noord-Brabant	Cranendonck	1	2

[28] Voor de punten in de gemeente Renswoude wordt dit in bijlage 6 van de monitoringsrapportage NSL 2017 nader toegelicht door het bevoegd gezag. Voor de punten in de gemeente Velsen is in de knelpuntanalyse (bijlage 1) een uitleg opgenomen.

	Cuijk	1	2
	Gilze en Rijen	2	1
	Someren	1	1
	Woudrichem	1	2
Utrecht	Utrechtse Heuvelrug	1	1
Totaal		35	29

Bij 12 toetspunten rond 12 veehouderijen blijkt, na actualisatie van de invoergegevens, niet langer sprake te zijn van overschrijdingen. Sommige knelpunten zijn er niet meer omdat de betreffende veehouder is gestopt met zijn bedrijfsvoering of omdat de gemeente abusievelijk een bedrijfswoning heeft aangezien voor een burgerwoning en er dus in de NSL-systematiek geen sprake is van een knelpunt.
Ook zijn er gevallen waar recent overleg tussen bevoegd gezag en veehouder ertoe heeft geleid dat de veehouder extra emissiereducerende maatregelen heeft genomen en dat de vergunning hierop is aangepast. Dit kunnen vrijwillige maatregelen zijn, maar ook maatregelen die op grond van de Europese BBT-conclusies (BBT = beste beschikbare technieken) uiterlijk in februari 2021 in de vergunning moeten zijn opgenomen.[29]

3.4.3. Aanpak veehouderij-gerelateerde knelpunten

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 blijkt dat er zich momenteel nog 23 overschrijdingen rond 17 veehouderijen voordoen.[30] Het gaat om twee varkenshouderijen, vier gemengde bedrijven (varkens en pluimvee) en 11 pluimveehouderijen. Bij de veehouderijen die varkens en pluimvee houden, wordt de emissie van fijnstof hoofdzakelijk bepaald door het pluimvee. De aanpak van deze resterende knelpunten wordt hieronder beschreven.

Analyse van de knelpunten
De afgelopen periode is met de betrokken gemeenten en met de betrokken provincies[31] over mogelijke oplossingsrichtingen gesproken. Deze gesprekken hebben ertoe geleid dat een beter beeld van de knelpunten is ontstaan en van de wijze waarop deze, op de kortst mogelijke termijn, kunnen worden opgelost (bijlage 3). Voor de aanpak van de resterende knelpunten en het beleid dat de aanpak mogelijk moet maken is de expertise en de inbreng van gemeenten, provincies sector en individuele bedrijven van belang.

Op dit moment is alleen nog in Nederweert en Someren sprake van NSL-knelpunten rond (pluim)veehouderijen. In nauw overleg met de provincies Noord-Brabant en Limburg, de gemeenten Nederweert en Someren en vertegenwoordigers van de provincie Gelderland en de gemeenten in Food Valley is de afgelopen maanden gewerkt aan een concretisering van de knelpuntanalyse en het maatregelpakket. Dit heeft erin geresulteerd dat beter inzicht is gekregen in de hoofdbronnen van grenswaarde-overschrijdingen, welke emissiereductie per knelpunt nodig is en welke maatregelen ingezet zouden kunnen worden om op de kortst mogelijke termijn de grenswaarden te bereiken. In eerste instantie zullen die oplossingen waar mogelijk gebaseerd zijn op vrijwillige emissiereductie door de betreffende veehouderijen. Voor sommige knelpunten biedt het bestaande juridische kader een oplossing, maar voor de meeste

[29] De BBT-conclusies voor de intensieve veehouderij zijn op 21 februari 2017 gepubliceerd. De publicatie van de BBT-conclusies brengt met zich mee dat het bevoegd gezag binnen een termijn van vier jaar na de publicatie hiervan bij bestaande IPPC - pluimveehouderijen moet toetsen of de vergunningvoorschriften voldoen aan deze nieuwe BBT-conclusies. Is dit niet het geval dan moet de gemeente de vergunningvoorschriften actualiseren. Is er sprake van het verlenen van een nieuwe omgevingsvergunning dan gelden de BBT-conclusies direct.
[30] De opgeloste knelpunten zullen niet opnieuw in de monitoringsrapportage NSL 2018, over het rekenjaar 2017, verschijnen onder de voorwaarde dat de betreffende gemeenten de gegevens in de monitoringstool bijtijds hebben geactualiseerd.
[31] Provincie Gelderland en Limburg

knelpunten is dat niet het geval.

De betrokken veehouderijen beschikken over een geldige omgevingsvergunning. Voorts geldt dat bij sommige knelpunten meerdere oplossingsrichtingen denkbaar zijn. Hiervan is bijvoorbeeld sprake als meer stallen van veehouderijen bijdragen aan een overschrijding op een of meer burger- en/of plattelandswoningen. Factoren die bij het ontstaan en de aanpak van de fijnstofknelpunten een rol spelen zijn de aard en omvang van de veehouderij, de nabijheid van burger- en plattelandswoningen en cumulatie[32]. Uit analyse van de knelpunten is gebleken dat alle knelpunten kunnen worden opgelost door maatregelen te nemen bij één veehouderij die hoofdbron van het betreffende knelpunt of van enkele knelpunten is.

Bij enkele veehouderijen zal het ambtshalve wijzigen of het intrekken van de vergunning op basis van de huidige wetgeving een knelpunt oplossen. Andere knelpunten zijn complexer van aard, bijvoorbeeld omdat het eisen van extra emissiereducerende maatregelen door het bevoegde gezag, niet is af te dwingen op basis van de huidige wet- en regelgeving.
Dit betekent dat, alvorens het knelpunt kan worden opgelost, eerst een experiment op grond van de Crisis- en herstelwet vereist is, zodat het bevoegd gezag veehouders kan verplichten maatregelen te treffen, waarbij een redelijke termijn in acht zal moeten worden genomen.

Er doen zich daarnaast ook complexe situaties voor waarin een burger- of plattelandswoning op zeer korte afstand van de veehouderij is gebouwd waarbij het de verwachting is dat emissiereducerende maatregelen de overschrijding niet zullen verhelpen.

Het bovenstaande leidt tot de volgende categorie-indeling:
a) Oplossen knelpunt door (vrijwillig) stoppen van veehouderijen, (vrijwillig) treffen van emissiereducerende maatregelen of afdwingen van (beperkte) emissiereducerende maatregelen bij IPPC-veehouderijen[33] op basis van Europese BBT-conclusies. Het gaat hier om naar verwachting enkele veehouderijen;
b) Knelpunten waar de emissiereducerende maatregelen (die verder gaan dan de Europese BBT-conclusies) bij een veehouder niet afgedwongen kunnen worden, waardoor wijziging van wet- en Het gaat hier naar verwachting om het grootste deel van de veehouderijen;
c) Een burger- of plattelandswoning die dicht tegen de veehouderij aan is gebouwd, waardoor emissiereductie niet leidt tot oplossen van het knelpunt. Het gaat hier naar verwachting om enkele gevallen.

Maatwerk
Ieder knelpunt vereist een eigen aanpak. Het doel is om passende maatregelen te treffen waarmee op een zo kort mogelijke termijn aantoonbaar en voorspelbaar de knelpunten worden opgelost. De maatregel, of combinatie van maatregelen, moet geschikt zijn in de betrokken situatie. Dit vraagt om een zorgvuldige belangenafweging in de keuze van de in te zetten maatregelen.

Per veehouderij zal dus maatwerk moeten worden geleverd. Per individueel geval wordt bekeken wat een juiste oplossingsrichting is. Startpunt hierbij is de geldende omgevingsvergunning van de veehouder en de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

[32] Hoge achtergrondconcentratie doordat er meer veehouderijen vlakbij elkaar staan.
[33] IPPC staat voor Integrated Pollution Prevention and Control. Een pluimveehouderij is een IPPC-veehouderij indien er sprake is van meer dan 40.000 plaatsen voor pluimvee. Een varkenshouderij is een IPPC-veehouderij indien er sprake is van meer dan 2000 plaatsen voor mestvarkens of meer dan 750 plaatsen voor zeugen.

In eerste instantie wordt bezien of een knelpunt of meer knelpunten kunnen worden opgelost door het nemen van emissiereducerende maatregelen bij de veehouderij die de hoofdbron is. Wanneer er sprake is van een stoppende veehouderij, kan dat ook zorgen voor of bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Andere oplossingen, zoals vermindering van het aantal dieren bij of verplaatsing van de veehouderij die hoofdbron van een of meer knelpunten is, worden afgewogen als emissiereducerende maatregelen niet tot het oplossen van de betreffende knelpunten zouden leiden.

Beoordeeld zal moeten worden of een maatregel "passend" is. Bij deze beoordeling spelen de volgende criteria een rol: de maatregel moet aantoonbaar tot de oplossing van de overschrijding leiden, de maatregel zorgt niet voor verplaatsing van de overschrijding en de maatregel kan als kosteneffectief worden aangemerkt. Naast de vraag of een maatregel passend is, spelen ook andere factoren een rol bij de keuze van de maatregel, zoals de aard en de gevolgen van de maatregel, de voorgenomen en lopende ontwikkelingen en de uitvoerbaarheid en de haalbaarheid. Al deze aspecten wegen mee in de beoordeling van welke maatregel, op welke termijn en onder welke voorwaarden het meest geschikt is in de specifieke situatie.

3.4.4. Maatregelen

Generieke landelijke en lokale maatregelen en initiatieven
In bijlage 4 staat een overzicht van zowel generieke landelijke als lokale maatregelen en initiatieven die het beleid ondersteunen, om te komen tot een verbetering van de luchtkwaliteit en het oplossen van de PM_{10}-knelpunten bij veehouderijen. Enkele van deze maatregelen zijn in het onderstaande nader beschreven.

Wijziging wet- en regelgeving
Binnen de huidige wet- en regelgeving kan een deel van de huidige NSL-knelpunten rond veehouderijen worden opgelost. Er is echter sprake van regelgeving, met name in de Wet milieubeheer en het Besluit emissiearme huisvesting, die het oplossen van een ander deel van de knelpunten belemmert. In deze gevallen kunnen de voor de oplossing van het knelpunt noodzakelijke emissiereducerende maatregelen niet worden afgedwongen. Ook kunnen binnen de huidige wet- en regelgeving nieuwe knelpunten ontstaan.

De gemeente Nederweert heeft op 3 mei 2018 een aanvraag op grond van de Crisis- en herstelwet ingediend die nodig is om de knelpunten rond veehouderijen in Nederweert in categorie b te kunnen aanpakken. De aanmelding voor de Crisis en herstelwet heeft als doel om in Nederweert in bestaande vergunningen in te kunnen grijpen om de overschrijdingen van de fijnstofnorm te kunnen beëindigen en toekomstige overschrijdingen te voorkomen. De gemeente Someren heeft op 2 juli 2018 een vergelijkbare aanvraag op grond van de Crisis- en herstelwet ingediend die vanaf 2019 ingezet kan worden om het knelpunt rond de veehouderij in Someren aan te pakken, indien het niet zou lukken om in overleg met de veehouder te komen tot een emissie-reducerende maatregel die het knelpunt oplost Het voorstel tot wijziging van de Crisis- en herstelwet waarbij de reikwijdte van deze wet wordt verbreed en waarvan de Minister van Binnenlandse Zaken bij brief van 8 maart 2018 heeft laten weten dit voorstel voor de zomer aan de Tweede Kamer aan te bieden, maakt deze experimenten mogelijk[34]. Ter invulling hiervan wordt ernaar gestreefd specifiek voor Nederweert en Someren een experiment mogelijk te maken waarbij ten behoeve van het wegnemen van veehouderij-gerelateerde overschrijdingen van PM $_{10}$10 de gemeenten Nederweert en Someren de mogelijkheid wordt gegeven om bij de verlening van vergunningen op grond van artikel 2.9 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht af te wijken van de Wet milieubeheer en in aanvulling op bepalingen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vergunningvoorschriften te wijzigen dan wel een vergunning geheel of

[34] Kamerstukken TK 33 118, 102

gedeeltelijk in te trekken als grenswaarden worden overschreden. Het streven is dat de gemeenten Nederweert en Someren deze bevoegdheden vanaf voorjaar 2019 kunnen inzetten en op deze wijze gericht emissie van de (pluim)veehouderijen die kunnen worden beschouwd als de hoofdbron van een grenswaarde-overschrijding te reduceren.

De gemeenteraad van Nederweert heeft op 5 juli 2018 besloten tot een voorbereidingsbesluit voor 14 veehouderijen die een relevante bron zijn voor de resterende knelpunten. Met een voorbereidingsbesluit worden ongewenste ontwikkelingen tijdelijk bevroren met het oog op de totstandkoming en voorgenomen vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor een beter woon- en leefklimaat, in het bijzonder de gezondheid van omwonenden in relatie tot de risico's van hoge fijnstofconcentraties. Op deze wijze borgt Nederweert dat bij deze 14 veehouderijen geen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die belemmerend kunnen werken bij de aanpak van de knelpunten.

Hiernaast worden met Nederweert andere maatregelen en instrumenten verkend, die nodig zijn bij de aanpak van de resterende knelpunten en het tegengaan van nieuwe knelpunten. Met de gemeente Someren bestaat overeenstemming over de uitgangspunten voor de aanpak van het NSL-knelpunt rond één pluimveehouderij in deze gemeente. Met de gemeente Someren vindt overleg plaats over de uitwerking van de aanpak.

Ten slotte zal een aanpassing van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 plaatsvinden, waardoor de luchtkwaliteitstoets die in het kader van vergunningverlening wordt uitgevoerd beter overeenkomt met de wijze waarop onder de NSL-systematiek de luchtkwaliteit beoordeeld wordt en knelpunten worden bepaald. Deze wijziging is noodzakelijk om het ontstaan van nieuwe NSL-knelpunten rond veehouderijen tegen te gaan.

Indien noodzakelijk kan later wijziging van andere regelgeving plaatsvinden indien zou blijken dat dat noodzakelijk zou zijn om de NSL-knelpunten rond veehouderijen op de kortst mogelijke termijn weg te nemen.

Zoals in paragraaf 3.2 is aangegeven zal met de inwerkingtreding van de Omgevingswet het wettelijk kader rondom de beoordeling van luchtkwaliteit wijzigen. Er zal dan ook bekeken worden wat voor gevolgen de experimenten op grond van de Crisis- en herstelwet en de wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit hebben voor de Omgevingswet en de daaronderliggende regelgeving.

Financiële compensatie
Het uitgangspunt bij de vraag in hoeverre de betrokken veehouders gecompenseerd moeten worden voor het treffen van (emissie-reducerende) maatregelen, is dat er sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Veehouders die in het verleden (emissie-reducerende) maatregelen hebben genomen en deze zelf hebben bekostigd, bijvoorbeeld op basis van het interimbeleid van Food Valley (zie ook bijlage 3), mogen niet benadeeld worden ten opzichte van veehouderijen waar zich de resterende overschrijdingen voordoen. Hierbij is van belang dat de betrokken veehouders handelen binnen de geldende juridische kaders en verleende vergunningen.

Voor maatregelen die thans of op korte termijn juridisch afdwingbaar zijn of worden, worden door het Rijk enkel financiële middelen beschikbaar gesteld indien er een juridische verplichting tot compensatie bestaat. Financiële compensatie is in andere gevallen een mogelijke optie voor zover dat past binnen relevante juridische kaders, zoals de regelgeving inzake staatssteun.

Emissiereducerende maatregelen
Bij het treffen van emissiereducerende maatregelen kan gedacht worden aan het

aanbrengen van een nageschakelde techniek[35] zoals een droogfilterwand, een strooiselschuif, een warmtewisselaar, een biofilter, een ionisatiefilter, een luchtwasser of een combinatie van maatregelen. Het gaat hier om erkende technieken zoals opgenomen op fijnstoflijst. Een overzicht van deze maatregelen staat in bijlage 4.

Bij de keuze voor een bepaalde emissiereducerende maatregel geldt dat maatregelen die de emissie verdunnen niet de voorkeur hebben als het de enige maatregel is die wordt getroffen. Van verdunning is bijvoorbeeld sprake bij verhoging van een emissiepunt op de stal. Een dergelijke maatregel zorgt slechts voor een andere verspreiding van fijnstof en is niet in lijn met de inzet op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit waarbij gezondheid centraal staat en wordt toegewerkt naar de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Een dergelijke maatregel kan wel worden toegepast als deze gecombineerd wordt met een of meerdere andere emissiereducerende technieken.

Tijdpad oplossing knelpunten
Bij sommige knelpunten kunnen maatregelen binnen afzienbare tijd ingezet worden, terwijl voor andere knelpunten een wat langere adem nodig is.
Wat betreft de vergunningplichtige veehouderijen geldt dat, voordat emissiereducerende maatregelen door de veehouder kunnen worden toegepast, in ieder geval de omgevingsvergunning milieu moet zijn aangepast. Soms is ook een bouwvergunning vereist. Hiervoor geldt een doorlooptijd van tenminste een half jaar; daarna kunnen de maatregelen in de stallen worden gerealiseerd, veelal op moment van leegstand van de stallen. Het wijzigen van wet- en regelgeving (in de vorm van experimenten op basis van de Crisis- en herstelwet) zal naar schatting een half jaar in beslag nemen. Dit betekent dat de knelpunten in categorie a en b naar verwachting in 2020, doch uiterlijk in 2023, opgelost kunnen zijn. Voor categorie c geldt dat verplaatsing van een veehouderij wellicht noodzakelijk is. Gezien de benodigde tijd hiervoor, zal het knelpunt in deze categorie uiterlijk in 2023 opgelost zijn.

3.5. Financiering aanpak knelpunten

De Aanpassing NSL 2018 bevat een breed maatregelenpakket op om de resterende overschrijdingen van de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 op te lossen. Dit pakket wordt ingezet bovenop maatregelen uit het actieplan luchtkwaliteit (2015) en het huidige NSL.

Om de resterende binnenstedelijke knelpunten versneld op te lossen stelt het Rijk een budget van €10.35 miljoen beschikbaar door middel van co-financiering van maatregelen die de betrokken steden treffen. Dit bedrag wordt verdeeld over de volgende steden: Rotterdam (€6 mln.), Eindhoven (€2 mln.), Arnhem (€0,85 mln), Amsterdam (€0,5 mln.) en Utrecht (€0,5 mln.). Zoals hierboven beschreven staat treffen de betrokken gemeenten met de genoemde co-financiering maatregelen om de uitstoot van NO_2 te reduceren om op deze wijze zo snel mogelijk onder de grenswaarden te komen en te blijven. Hierover worden per stad bestuurlijke afspraken gemaakt.

Voor de in paragraaf 4.5.4 beschreven financiële compensatie met rijksmiddelen voor maatregelen bij veehouders om knelpunten op te lossen is een bedrag van maximaal €5,8 miljoen beschikbaar. Over het beschikbaar stellen van financiële middelen door het Rijk wordt een nader besluit genomen nadat de betrokken bevoegde gezagen in overleg met de betrokken veehouders een concreet voorstel hebben opgesteld voor de aanpak per knelpunt en de kosten daarvan.

[35] "Nageschakeld" betekent dat een techniek kan worden toegepast nadat de stal is gebouwd, dus op een reeds bestaan stalsysteem.

4. Conclusie

Met de Aanpassing NSL 2018 wordt een robuust maatregelenpakket aan het NSL toegevoegd waarmee de resterende NO_2 en PM_{10} knelpunten versneld worden opgelost. Hiermee beschikt Nederland over een luchtkwaliteitsplan met passende maatregelen dat erop gericht overal in Nederland de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} op de kortst mogelijke termijn te bereiken. Deze grenswaarden zijn echter niet het eindpunt. Naast de inzet op het bereiken van de grenswaarden via het NSL zet het Rijk in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Er wordt toegewerkt naar het bereiken van de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie en het verminderen van het aantal vroegtijdige sterfgevallen door luchtverontreiniging. Met de Aanpassing NSL 2018 is een goede stap gezet om de luchtkwaliteit te verbeteren.