

# Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Anneke Smilde

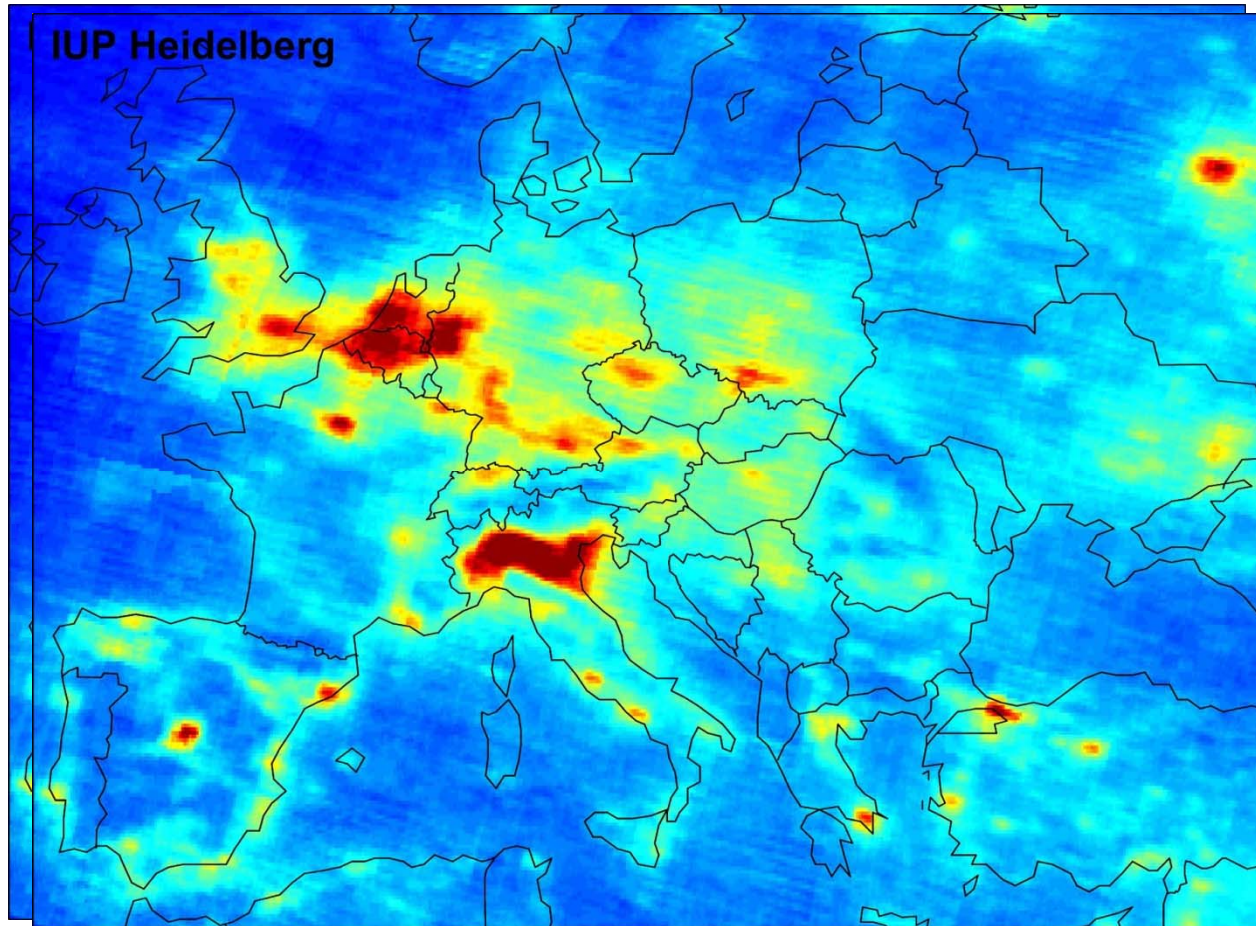


# Inhoud

- Het probleem.
- De oplossing: NSL.
- Totstandkoming en werking NSL.
- Belangrijke peilers:
  - *Maatregelen*
  - *Monitoring*
- Effectiviteit NSL



## Het probleem: 2005

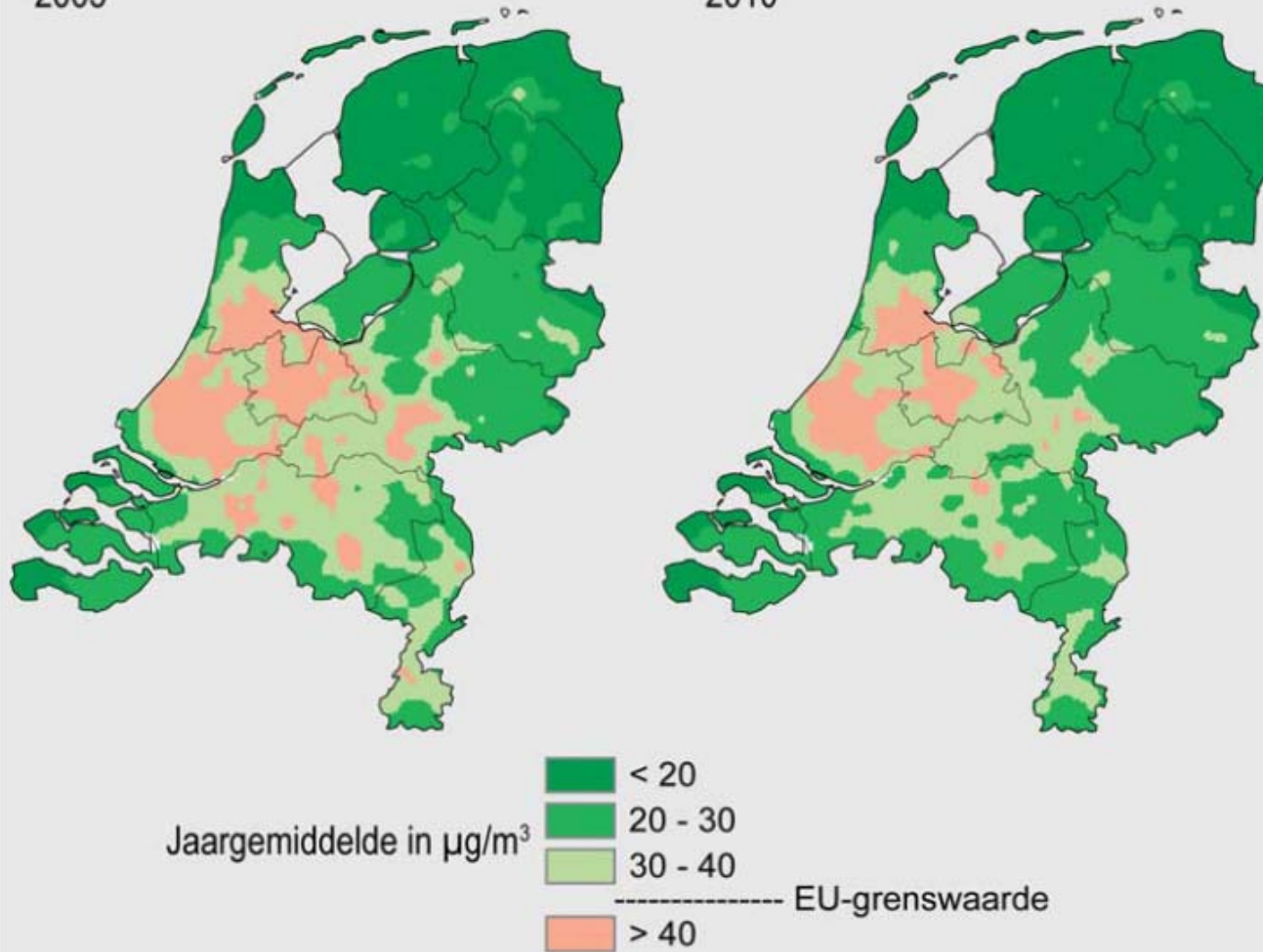




## Potentiële overschrijdingen van de NO<sub>2</sub>-grenswaarde

2005

2010



RIVM.2006



## NSL: Aanleiding

- Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide bleken niet overal in NL tijdig haalbaar (PM<sub>10</sub>: 2005 en NO<sub>2</sub>: 2010).
- Belangrijke oorzaken: hoge bevolkingsdichtheid en relatief veel landbouw, verkeer en industrie op een relatief kleine oppervlakte.
- In 2005 werden besluiten over ruimtelijke plannen op locaties met overschrijding van de fijn stofnorm vernietigd door de rechter:
  - Nederlandse wettelijks stelsel kent een *koppeling* tussen ruimtelijke besluitvorming en luchtkwaliteit, en biedt ruime mogelijkheden voor *bezwaar en beroep* tegen besluiten.
- Mogelijkheden om maatregelen te nemen binnen projecten beperkt: projectoverstijgend probleem.
- Gevolg: Nederland 'op slot'.



## Oplossing: NSL

- Nationale aanpak via een maatregelprogramma, waaraan alle partijen bijdragen (rijk, provincies en gemeenten)
- Dubbele doelstelling
  - overall te voldoen aan de EU-grenswaarden
  - ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.





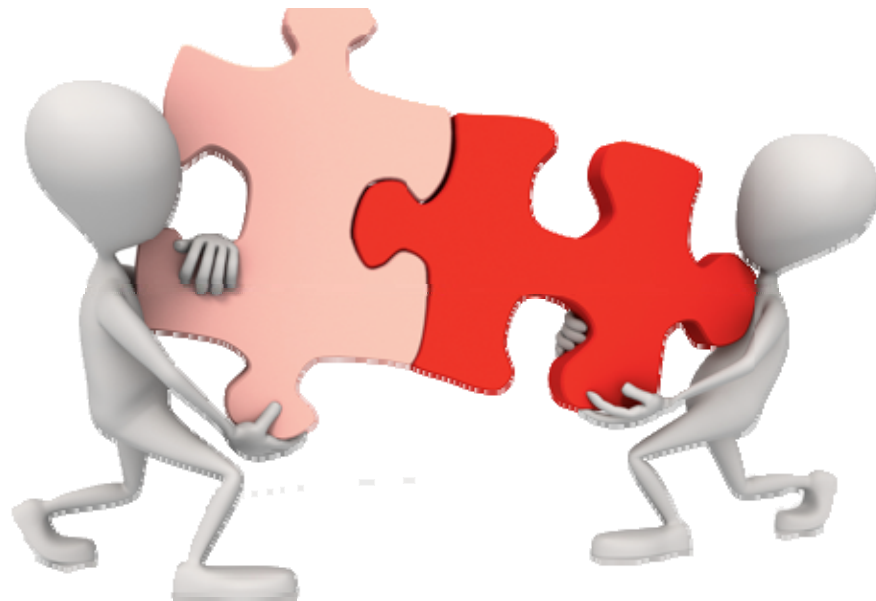
## NSL systematiek

- Rijk, provincie en gemeenten hebben projecten en maatregelen aangedragen die zijn opgenomen in het NSL.
- Maatregelen en projecten in balans: grenswaarden worden gehaald door uitvoering maatregelenpakket
- Jaarlijkse monitoring laat zien of de grenswaarden tijdig worden gehaald; indien nodig worden extra maatregelen genomen
- Overheden nemen zelf initiatief tot treffen van extra maatregelen, maar kunnen elkaar daar wel op aanspreken
- Voor projecten die in het NSL zijn opgenomen kan in de besluitvorming worden volstaan met een verwijzing naar het NSL (“toetsing aan programma ipv toetsing aan grenswaarden”)



## Totstandkoming NSL

- Proces van afstemming en besluitvorming
- Technische analyses: modelberekeningen
- Zorgen voor een juridische structuur en basis







## Proces van afstemming en besluitvorming

- Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit
- Financiering voor maatregelen
- Kabinetsstandpunt NSL (september 2008)
- Inspraakprocedure
- Behandeling door TK en EK
- Kabinetsbesluit (juli 2009)
- NSL van kracht op 1 augustus 2009, looptijd 5 jaar



**Bijzonder intensief samenwerkingstraject met rijk, provincies en gemeenten: het NSL is SAMEN tot stand gebracht**



## Technische analyses: modelberekeningen

- In de zogenoemde 'Saneringstool' zijn de effecten van maatregelen en projecten in het NSL berekend.
- Rekenresultaten maken deel uit van het NSL en onderbouwen dat met uitvoering van maatregelen en projecten tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden.
- Basis voor berekeningen vormen grootschalige concentratiekaarten (GCN) van het RIVM (1x1 km).
- Langs wegen zijn detailberekeningen uitgevoerd op basis van gegevens van de wegbeheerder (intensiteiten, samenstelling,...)
- Saneringstool is 'omgebouwd' naar de Monitoringstool waarmee de voortgang in de uitvoering van het NSL wordt gevolgd.



## Totstandkoming juridische basis

### Europa

- Aanpassing EU-Richtlijn luchtkwaliteit 2008: derogatie mogelijk
- Verzoek om derogatie is medio 2008 ingediend (op basis van Kabinetsstandpunt NSL)
- In april 2009 is derogatie verleend:  
PM<sub>10</sub> → 11 juni 2011 en NO<sub>2</sub> → 1 januari 2015

### Nationale wetgeving:

- Implementatie EU-richtlijn (2008)
- Introductie programmatische aanpak
- Ondersteunende regelgeving



## NSL Maatregelen: Europees, nationaal en lokaal

### **Europese maatregelen:**

- Europees bronbeleid: Euronormen voertuigemissies

### **Nationale maatregelen o.a.:**

- Subsidies (roetfilters, Euro VI/Euro 6, emissiearme taxi/bestelauto)
- Belastingvoordelen voor schone auto's
- Subsidiemaatregelen intensieve veehouderij

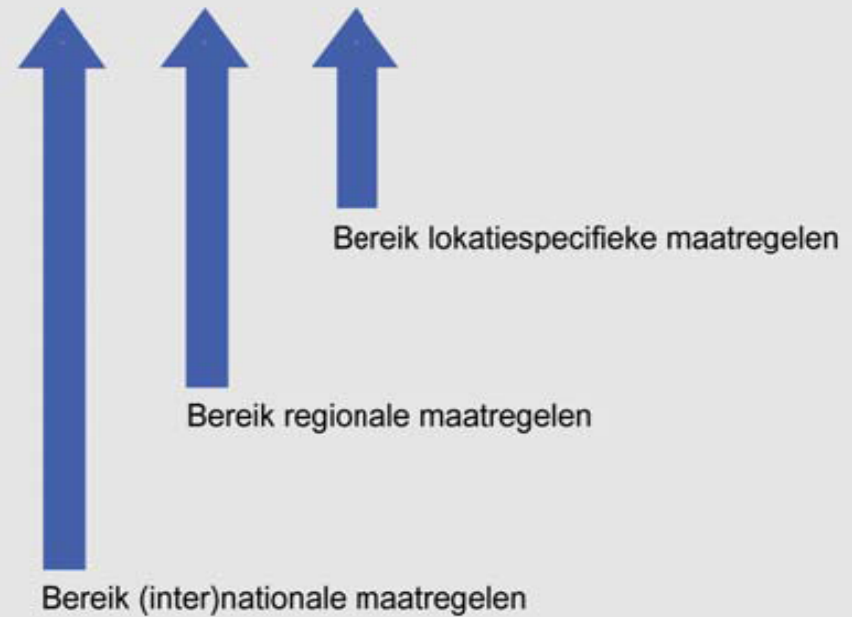
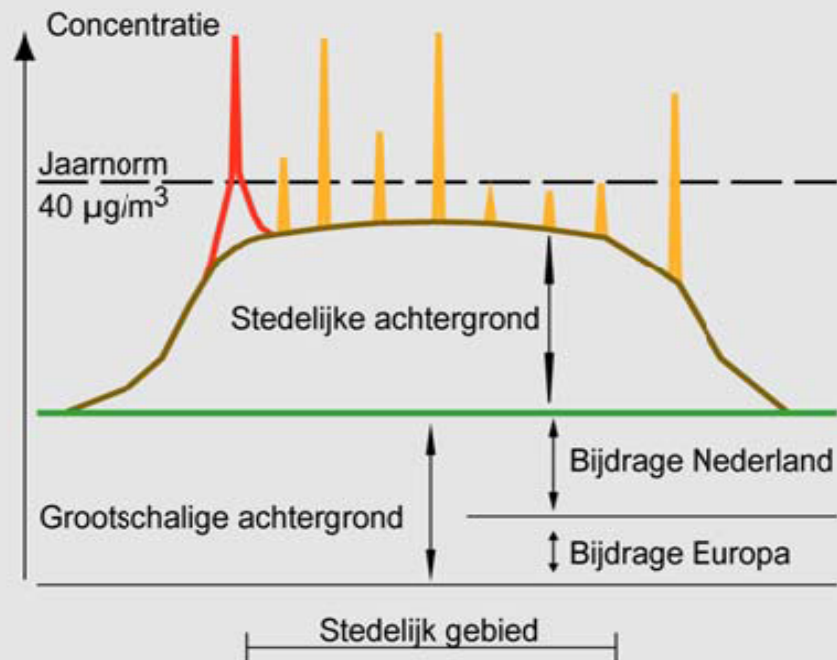
### **Lokale maatregelen:**

- Sloopregelingen, milieuzones, milieueisen in ov aanbesteding
- Doorstroming verbeteren, routes aanpassen
- Rijkswegen: schermen, dynamische snelheden

**Voor de maatregelen in het NSL geldt een uitvoeringsplicht!**



## Voorbeeld van concentratiepatroon NO<sub>2</sub> in een stad



Verkeersbijdrage

— Rijkswegpiek

— Stadswegpiek

Achtergrondconcentratie

— Stedelijke achtergrond

— Grootschalige achtergrond





## Maatregelen en politiek

- Wijzigingen in maatregelen gebeurt op grond van berekende resultaten én op grond van politieke afwegingen
- Voorbeelden bij rijk: schermenpakket langs rijkswegen jaarlijks aangepast op grond van berekeningen; maatregel anders betalen voor mobiliteit haalde het politiek niet en is vervangen door stimuleren Euro VI vrachtverkeer
- Milieuzones politiek gevoelig
- Met name grote steden hebben maatregelpakketten opnieuw bezien (ook op kosteneffectiviteit)

	Effect	Kosten gemeente	Kosten- efficiëntie
	µg/m3	€ mln	€ mln per µg/m3
<b>Volumemaatregelen</b>			
Voorkeursnet goederenvervoer (gvv)	0,20	2,5	13
Bundelen goederenvervoer (gvv)	0,06	0,5	8
Verruimen venstertijden	0,06	0,4	6
P+R	0,05	60,1	1.200
parkeertarieven	0,00	-	-
OV-programma	0,00	48,6	-
<b>Bronmaatregelen restrictief milieuzones</b>			
Milieuzone goederenvervoer (gvv) huidig	0,26	3,3	11
<i>Inclusief kosten derden</i>		5,8	22
Milieuzone goederenvervoer (gvv) strenger	0,06	1,3	22
<i>Inclusief kosten derden</i>		6,4	110
Milieuzone bestelverkeer	0,23	5,5	24
<i>Inclusief kosten derden</i>		5,5	24
Milieuzone personenauto's diesel	0,14	1,4	10
<i>Inclusief kosten derden</i>		4,0	29
<b>Bronmaatregelen stimulerend</b>			
Particulier personenauto's Euro 6	0,04	7,9	180
Randvoorwaardelijk beleid elektrisch	0,05	4,7	95
Bedrijfspersonenauto's elektrisch	0,08	2,8	37
Bedrijfspersonenauto's Euro 6	0,07	2,0	29
Taxi's elektrisch	0,09	2,3	25
Taxi's Euro 6	0,08	6,0	71
Kleine bestelauto's elektrisch	0,03	2,7	97
Kleine bestelauto's Euro 6	0,02	3,2	150
Grote bestelauto's elektrisch	0,03	5,0	150
Grote bestelauto's Euro 6	0,03	2,9	93
Zware vrachtwagens Euro VI	0,05	1,9	36
Middelzware vrachtwagens elektrisch (veelrijders t/m 2013)	0,17	1,8	23
Middelzware vrachtwagens Euro VI (vanaf 2013)	0,10	1,7	17
<b>bronmaatregelen stimulerend verschoning overige</b>			
Bussen naar EEV+	0,04	4,2	115
<i>Bussen naar EEV+ - lokaal effect Prins Hendrikkade</i>	1,20	1,8	1
Bromfietsen elektrisch	0,004	5,0	1.300
Eigen wagenpark	0,01	2,0	280
<i>Rondvaartboten - lokaal effect Prins Hendrikkade</i>	0,40	1,0	3
Milieudifferentiatie parkeertarieven	0,00	0,4	-





## NSL: monitoringstool

Op basis van monitoring wordt beoordeeld of uitvoering op koers ligt en waar eventuele bijsturing gewenst is.

Monitoringstool geeft jaarlijks inzicht in

- de concentraties op lokaal niveau (straat, woning) in het achterliggende jaar en toekomstjaren
- de voortgang in uitvoering van maatregelen en projecten in het NSL

Overheden kunnen in de Monitoringstool de brongegevens (bijvoorbeeld intensiteiten) en rekenpunten jaarlijks actualiseren.

Uniek landelijk dekkend uniform rekenstelsel

Resultaten zichtbaar voor iedereen via [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)



Rijksoverheid

Mijn taken Uitloggen



### Modus

Monitoring NSL

### Filter

Monitoringsronde

Monitoring NSL 2014

Jaar

2013

Focus op jurisdictie

Kies jurisdictie

Rekenpunten tonen

Wegvakken tonen

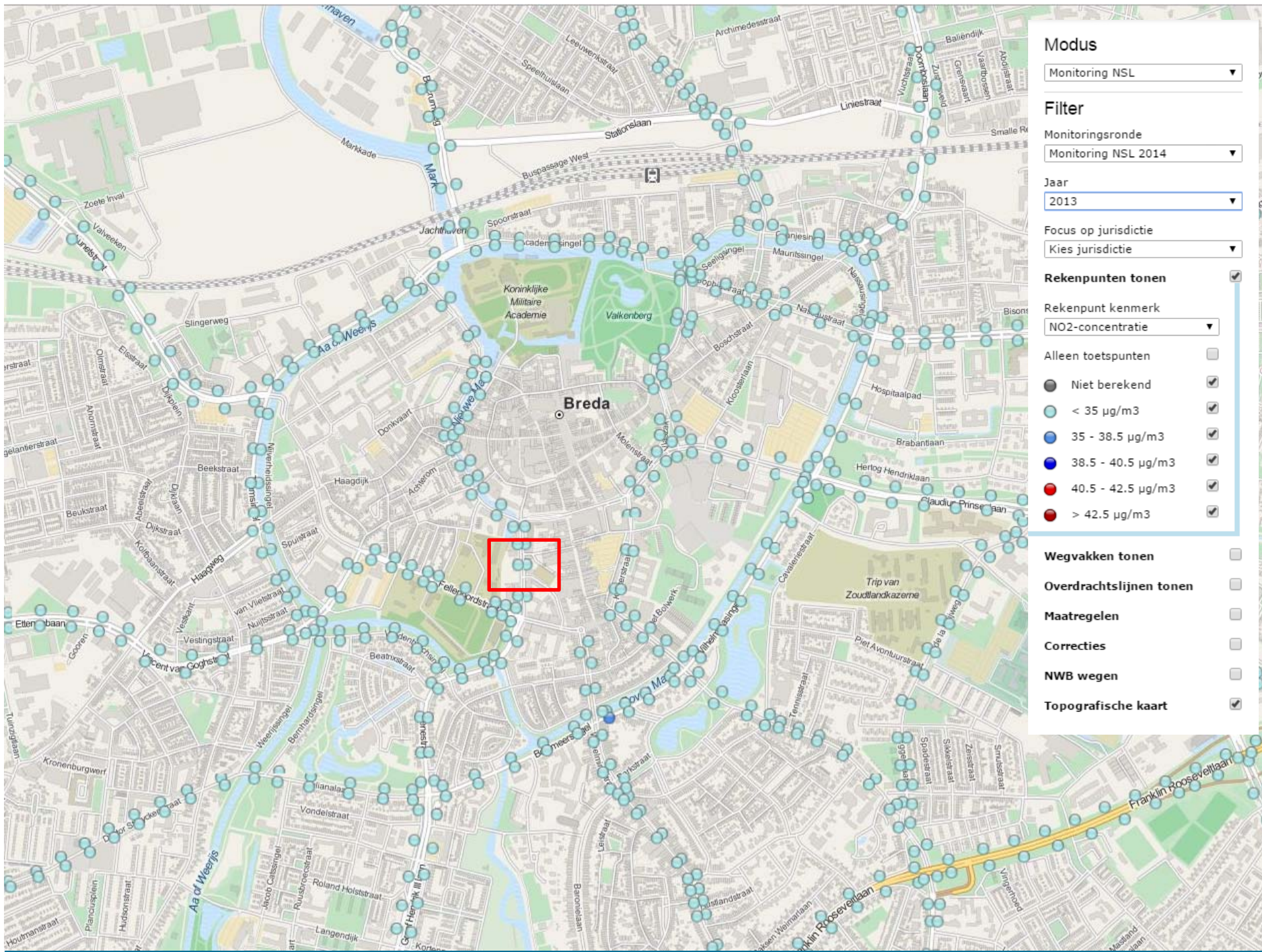
Overdrachtslijnen tonen

Maatregelen

Correcties

NWB wegen

Topografische kaart



**Modus**  
Monitoring NSL

**Filter**  
Monitoringronde  
Monitoring NSL 2014

Jaar  
2013

Focus op jurisdictie  
Kies jurisdictie

**Rekenpunten tonen**

Rekenpunt kenmerk  
NO2-concentratie

Alleen toetspunten

- Niet berekend
- < 35 µg/m3
- 35 - 38.5 µg/m3
- 38.5 - 40.5 µg/m3
- 40.5 - 42.5 µg/m3
- > 42.5 µg/m3

**Wegvakken tonen**

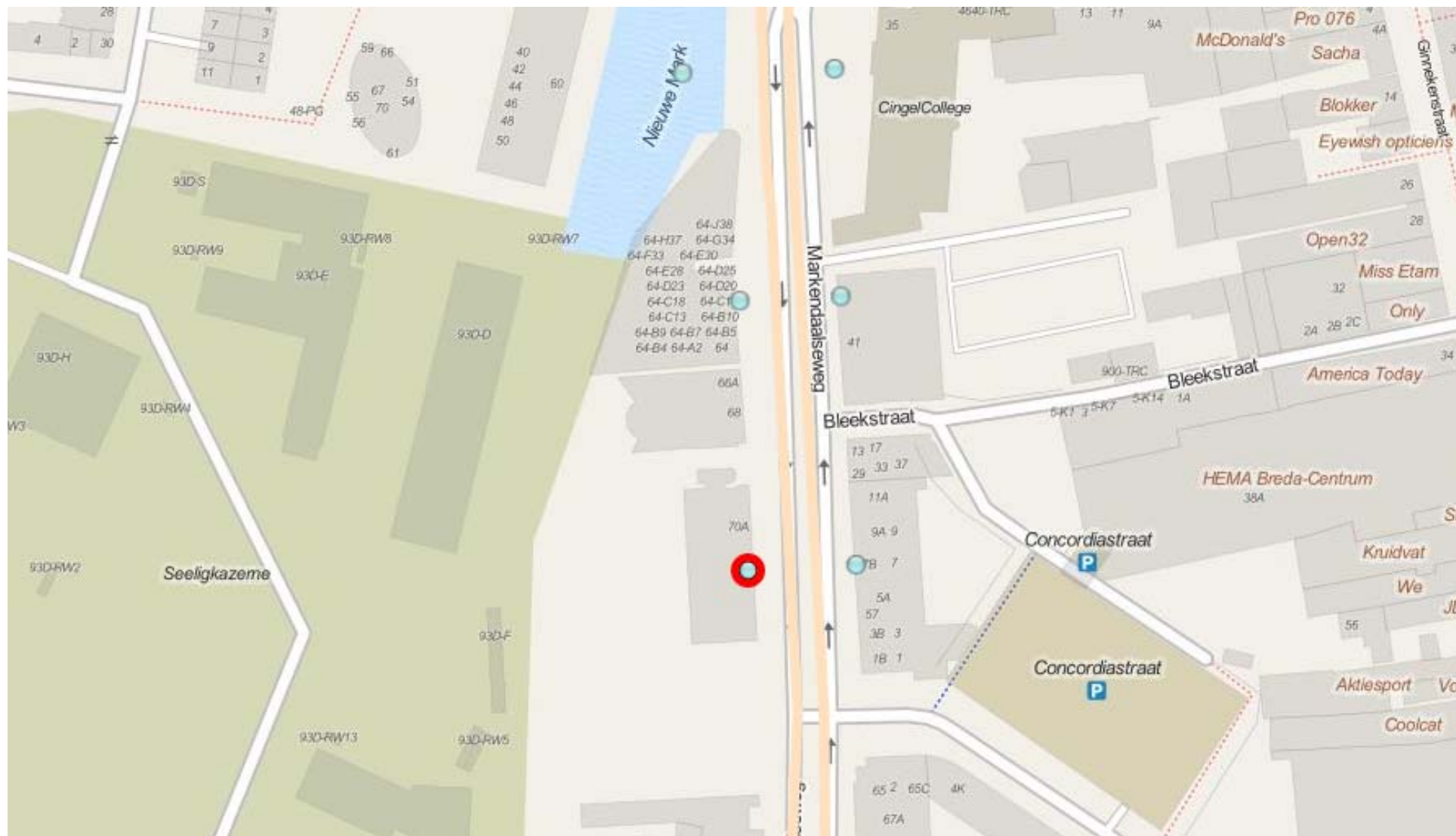
**Overdrachtslijnen tonen**

**Maatregelen**

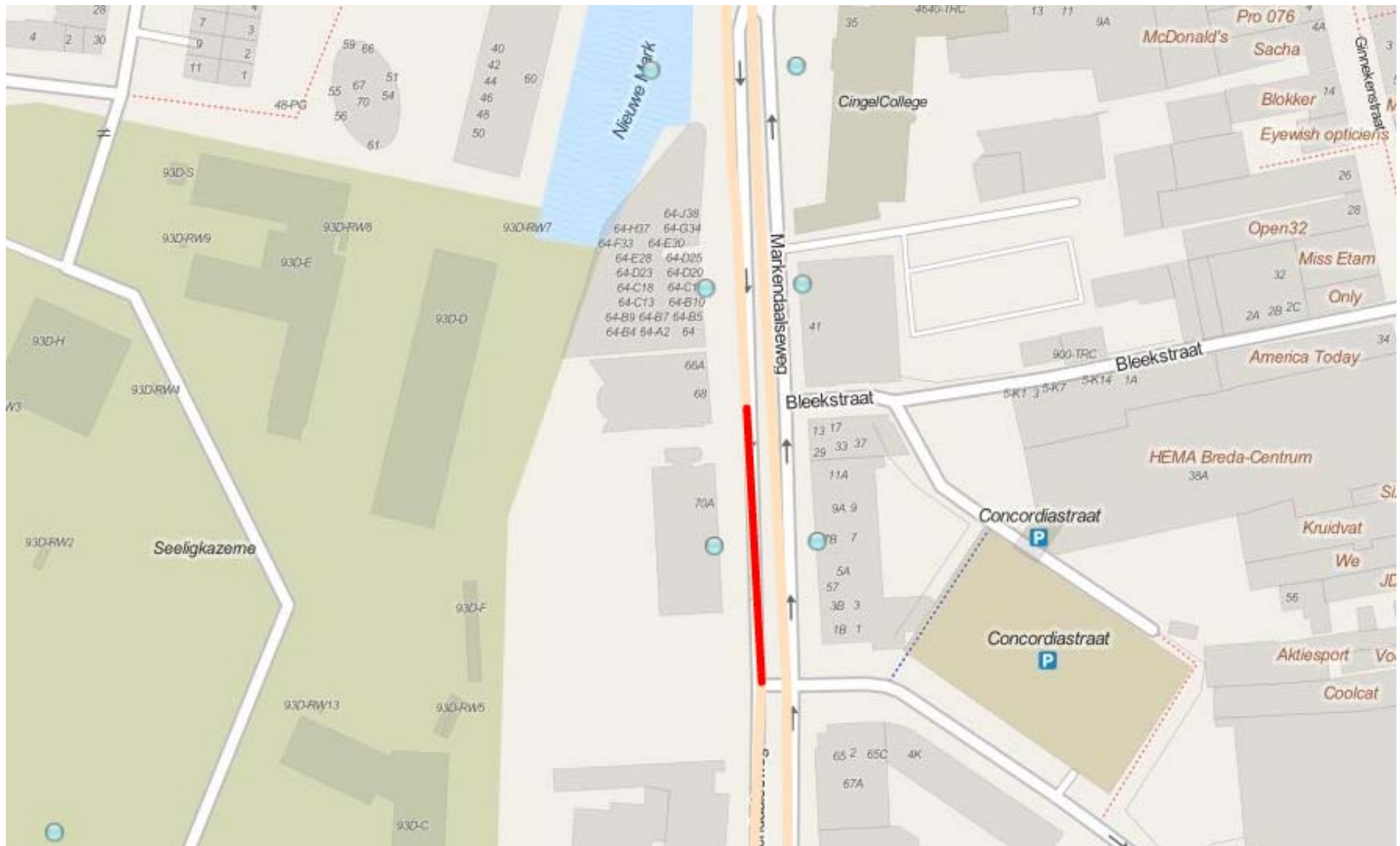
**Correcties**

**NWB wegen**

**Topografische kaart**



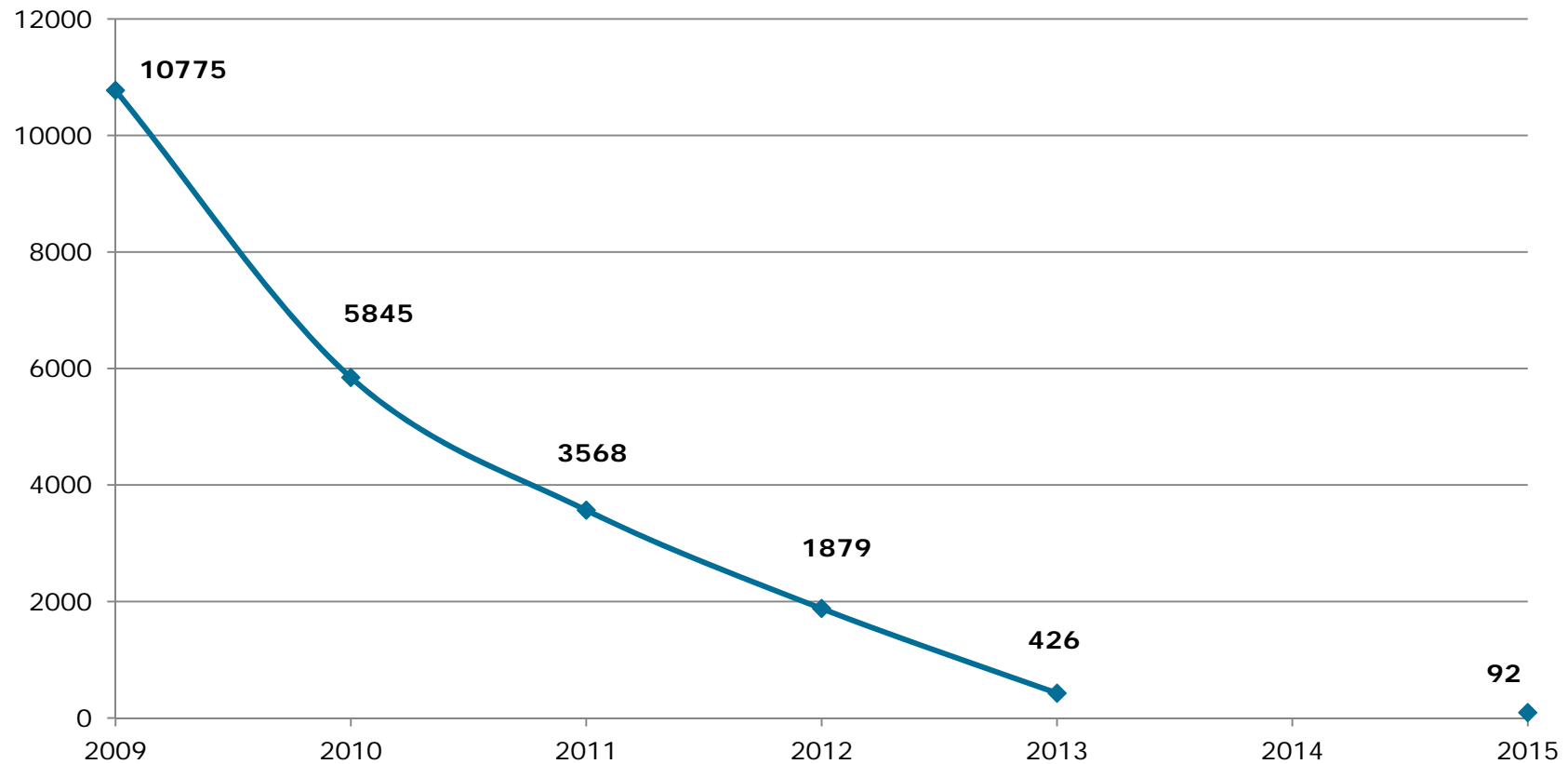
	NOx	O3	NO2	PM10	PM2.5
Totale concentratie [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	-	-	32.45	23.627	15.566
Aantal normoverschrijdingsdagen	-	-	-	12.879	-
SRM2-bijdrage [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	1.407100	-	0.247702	0.063554	0.036283
SRM2-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.176038	-	-
SRM1-bijdrage [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	25.149600	-	2.646170	1.422150	0.724181
SRM1-bijdrage fractie directe uitstoot NO2 [-]	-	-	0.105217	-	-
Achtergrondconcentratie [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	-	41.7	24.6	22.1	14.8



	Intensiteit	Congestie
Licht verkeer	2475	0,0
Licht verkeer, dynamisch		
Middelzwaar verkeer	495	0,0
Zwaar verkeer	128	0,0
Bus	0	0,0



## Ontwikkeling aantal overschrijdingslocaties NO<sub>2</sub>





## Beschouwing resultaten monitoring

- Positieve trend: voldoen aan grenswaarden binnen bereik!
- Verbetering luchtkwaliteit voor groot deel door Europees emissie-eisen voor nieuwe voertuigen (euronormen) in combinatie met nationale en lokale maatregelen die de instroom van deze nieuwe, schonere voertuigen hebben versneld.
- Enkele hardnekkige overschrijdingslocaties op binnenstedelijke wegen. Met name waar sprake is van een relatief hoge achtergrondconcentratie.
- Jaarlijkse fluctuaties in concentraties door:
  - veranderingen in achtergrondconcentraties (o.a. door bijstelling (voorgenomen) beleid dat is meegenomen)
  - wijzigingen in de invoer (intensiteiten)
  - nieuwe inzichten (praktijkemissies voertuigen)



## Achterblijvend effect Europees bronbeleid

- Resterende knelpunten mede gevolg van achterblijvend effect van Europees bronbeleid: Euro IV/4 en Euro V/5 voor personen- en vrachtverkeer hebben niet het effect dat er van werd verwacht
- Op grond hiervan is actie ondernomen op Europees niveau: besluit tot uitvoeren van praktijktoetsen.
- Euro VI blijkt nu goed te presteren, vrachtauto's en bussen zijn flink schoner geworden; Euro 6 personen vraagt nog aandacht op EU-niveau





## Aandachtspunten bij monitoringsresultaten

- Uitkomst monitoring gedetailleerd: lijkt exact beeld te geven van aantal toetspunten en wegkilometers met overschrijding
- RIVM wijst op onzekerheden van berekeningen: bandbreedte aanhouden rond de norm.
- Lokale gegevens worden aangeleverd en niet gecontroleerd (wel steekproeven): draagt bij aan onzekerheid in de uitkomsten



## NSL: een succes?

- Voldoen aan grenswaarden binnen bereik.
- Rechter oordeelt positief over NSL als onderbouwing voor projecten.
- Programma aanpak met juridische inbedding heeft goed gewerkt en wordt al voorbeeld gezien hoe het kan.
- Dubbele doelstelling biedt een stevig draagvlak.
- Samenwerking tussen overheden loopt goed omdat er een gedeeld probleem is.
- Monitoring levert gedetailleerde, betrouwbare en openbare informatie die ook voor andere beleidsvelden wordt gebruikt.
- Veel politieke aandacht en draagvlak voor maatregelen.
- Veel budget beschikbaar gesteld (totaal rond € 1,2 miljoen)

Het NSL gaat wel gepaard met een forse investering in tijd en geld.



**NSL wordt verlengd tot 2017**