



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM



Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S. Ruijs

BEL/MIL

Doorkiesnummer (023) 514 3775

ruijs@noord-holland.nl

VERZONDEN 22 MAART 2012

1 | 1

**Betreft: monitoringsrapportage Regionaal
Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel 2011**

- 6 MAART 2012

Kenmerk

2012-12829

Uw kenmerk

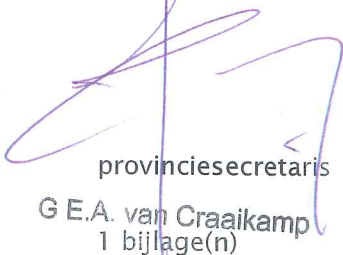
Geachte RSL partner,

Bijgaand bieden wij u de tweede monitoringsrapportage aan van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel (RSL Noordvleugel). Het RSL Noordvleugel is een bouwsteen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat is opgezet om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In dit programma werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen om te zorgen dat Nederland overal tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zal voldoen.

De voortgang van het NSL wordt jaarlijks gemonitord. Het Bureau Monitoring (RIVM en Agentschap NL) voert deze monitoring in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu uit. Voor de monitoring van het RSL Noordvleugel zijn de gegevens uit de landelijke monitoring gebruikt.

In de hoop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,


provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp
1 bijlage(n)


voorzitter
J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Ceylonpoort 5-25
Haarlem [2037 AA]
www.noord-holland.nl

Monitoringsrapportage Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel 2011 ■ ■ ■ ■ ■

Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgezet. In dit programma werken de Rijksoverheid en decentrale overheden samen om te zorgen dat Nederland overal tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zal voldoen. Als bouwsteen voor het NSL, is voor de Noordvleugel (provincies Noord-Holland en Flevoland) het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel (RSL Noordvleugel)¹ opgesteld.

Om te waarborgen dat de luchtkwaliteitsnormen aan de hand van het NSL vanaf juli 2011 en 2015 januari worden gehaald, wordt het programma NSL gemonitord. Het Bureau Monitoring (RIVM en Agentschap NL) voert deze monitoring in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) uit. De hiervoor benodigde informatie (jaarlijkse actualisatie informatie over zowel de voortgang van de projecten en maatregelen als eventuele wijzigingen daarin en de meest actuele verkeersdata) wordt aangeleverd door de deelnemende samenwerkingspartners (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en IenM). De definitieve monitoringsrapportage NSL 2011 is op 20 december 2011 door de staatssecretaris van I&M aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer.

In deze notitie wordt de resultaten van de monitoringsronde 2011 (data over 2010) van RSL Noordvleugel gepresenteerd. Hiervoor zijn de gegevens/resultaten uit de landelijke monitoring van Bureau Monitoring gebruikt. De notitie is als volgt opgebouwd:

1. inleiding;
2. overschrijdingen volgens de monitoringtool;
3. oplossingen voor de resterende knelpunten;
4. voortgang lokale en regionale luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL/RSL Noordvleugel;
5. conclusie voortgang NSL/RSL Noordvleugel.

¹ Op 11 maart 2008 is het RSL Noordvleugel vastgesteld. Op 2 september 2008 is het geactualiseerde RSL Noordvleugel vastgesteld. Op 25 augustus 2009 zijn de aanvullingen op het geactualiseerde RSL Noordvleugel vastgesteld.

1. Inleiding

1.1 Europese normering

Het kabinet heeft op 10 juli 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Vanaf 1 augustus 2009 is dit NSL van kracht. Dit programma zorgt ervoor dat de lucht schoner wordt en gaat voldoen aan de scherpe Europese luchtkwaliteitseisen. Het NSL garandeert dat Nederland binnen door Europa gestelde termijnen zal voldoen aan de Europese grenswaarden op het gebied van fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2).

De concentraties PM_{10} en NO_2 worden getoetst aan de Eu grenswaarden die zijn vastgelegd in de Europese richtlijn 208/5/EG. Het gaat hierbij voor PM_{10} om een jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu g/m^3$. Daarnaast geldt er voor PM_{10} een maximum van 35 dagen met PM_{10} -overschrijdingen boven de 50 $\mu g/m^3$, hetgeen equivalent is met een jaargemiddelde van 32,6 $\mu g/m^3$. Vanaf juli 2011 dient aan de grenswaarde voor PM_{10} te worden voldaan. De jaargemiddelde NO_2 -concentratie bedraagt 40 $\mu g/m^3$. Hieraan dient vanaf 2015 te worden voldaan.

Het feit dat de concentratie op een locatie hoger is dan de grenswaarde, wil niet per sé zeggen dat er sprake is van een luchtkwaliteitsknoelpunt. De EU-richtlijn stelt dat de luchtkwaliteit niet op alle locaties beoordeeld hoeft te worden (Toepasbaarheidsbeginsel) en dat geen beoordeling hoeft plaats te vinden op locaties waar geen significante blootstelling is (Blootstellingscriterium). De ratio hierbij is dat de luchtkwaliteit wordt beoordeeld daar waar mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging. Ondanks dat de concentraties hoger zijn dan de grenswaarden ter plekke, is de gezondheid van burgers niet in het geding. Vanuit het oogpunt van gezondheid is er geen dwingende noodzaak noch een directe aanleiding om kostbare maatregelen te nemen, zoals het aanbrengen van schermen, het toepassen van ventilatiesystemen en dergelijke. Voor een nadere omschrijving van deze begrippen wordt verwezen naar bijlage 3.

Bovenstaande neemt niet weg dat hier verdergaande bronmaatregelen moeten worden genomen om de emissie van NO_2 en PM_{10} te verminderen. Als gevolg van generiek beleid, (inter)nationaal, maar ook lokaal, zal dan ook de luchtkwaliteit in de directe omgeving de komende jaren verbeteren.

1.2 Monitoring NSL/RSL Noordvleugel

Het doel van de monitoring is het inzichtelijk te maken van de voortgang van het NSL en tevens aan te geven of met deze voortgang tijdig aan de EU grenswaarden kan worden voldaan. Voor de monitoring van de voortgang van het NSL/RSL Noordvleugel heeft het ministerie van I&M de monitoringstool opgesteld. Deze tool, gebaseerd op geactualiseerde gegevens, toont de rekenresultaten voor het afgelopen jaar en de relevante zichtjaren voor het NSL. De monitoringstool is het instrument waarmee:

- de stand van zaken in de uitvoering van de projecten en maatregelen in het NSL wordt gevolgd, en

- de concentraties luchtverontreinigende stoffen worden berekend voor het achterliggende kalenderjaar (2010) en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2011, 2015 en 2020). De resultaten van de berekeningen voor 2010 vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

Het Bureau Monitoring (RIVM en Agentschap NL) voert deze monitoring in opdracht van I&M uit. Voor deze monitoring van het RSL Noordvleugel is zoveel mogelijk aangesloten bij de landelijke monitoring.

2. Overschrijdingen volgens de monitoringtool

2.1 Overschrijdingen grenswaarden

Uit de resultaten van de monitoringtool blijkt dat, landelijk gezien, het aantal locaties waar de concentraties PM_{10} en NO_2 de grenswaarden overschrijdingen is afgenomen. In de Noordvleugel is het aantal overschrijdingslocaties NO_2 gedaald. Het aantal overschrijdingslocaties PM_{10} is echter gestegen.

In de monitoringstool zijn zogenaamde toetspunten opgenomen langs gemeentelijke, provinciale en Rijkswegen. Één toetspunt is representatief voor 0,1 kilometer weg (in één rijrichting). De toename van het aantal knelpuntkilometers PM_{10} is niet zozeer het gevolg van een toename van de emissies, maar voornamelijk het gevolg van wijzigingen in de achtergrondconcentraties. Het betreft de volgende wijzigingen:

- Wijzigingen in de achtergrondconcentratie met betrekking tot PM_{10} .
Het betreft een andere verdeling van de nationale emissies van de metaalindustrie in Nederland. Deze vernieuwde verdeling zorgt voor een verandering van de (achtergrond)concentratie, zoals opgenomen in de GCN². Het betreft geen toename van de feitelijke emissie. Deze wijziging leidt tot een toename van het aantal overschrijdingen voor fijn stof in 2011 met ca. 0,3 knelpuntkilometers in de tool. De overschrijdingen zijn gelegen in ondermeer een deel van Wijk aan Zee, op het strand bij Wijk aan Zee en de Noordersluisweg;

Zoals in paragraaf 1.1 aangegeven, wil het feit dat de concentratie op een locatie hoger is dan de grenswaarde niet per sé zeggen dat er sprake is van een luchtkwaliteitsknelpunt. Enkele (nieuwe) overschrijdingen in de Noordvleugel liggen bij kruisingen tussen rijkswegen en provinciale/gemeentelijke wegen (zie tabel 1), of zijn niet toegankelijk voor personen. Op deze locaties is het Toepasbaarheidsbeginsel of het Blootstellingscriterium van toepassing, en hoeft niet getoetst te worden of hoeft er geen beoordeling plaats te vinden.

² Grootschalige Concentratiekaarten Nederland. De kaarten geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren.

Tabel 1: Overzicht van overschrijdingslocaties (volgens monitoringstool 2011) in de Noordvleugel waar het Toepasbaarheidbeginsel en/of het Blootstellingcriterium* van toepassing is

PM₁₀		
gemeente	locatie	Nieuw ten opzichte van NSL/RSL Noordvleugel
Amsterdam	De Ruyterkade (IJ-zijde Centraal Station)	Ja
NO₂		
Muiden	Maxisweg (2 rekenpunten), nabij A1	Ja
Ouder-Amstel	Spaklerweg, ter hoogte van de A10	Ja
Amsterdam	De Ruyterkade (IJ-zijde Centraal Station)	Ja

* in bijlage 3 zijn het toepasbaarheidbeginsel en het blootstellingcriterium nader uitgewerkt.

Bovenstaande overschrijdingslocaties zijn, in verband met het Toepasbaarheidsbeginsel/blootstellingscriterium, niet meegenomen in de nadere analyse van de knelpunten in paragraaf 3.

Resterende knelpunten

In de tabellen 2 en 3 zijn de resterende knelpunten uit de monitoringtool weergegeven. Op deze locaties zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. In tabel 4 is aangegeven in welke gemeenten de resterende knelpunten zijn gelegen.

Tabel 2: aantal overschrijdingen PM₁₀ in kilometer rijrichting in 2010 en geprognosticeerd voor 2011*

	2010			2011		
	totaal	rijksweg	lokaal	totaal	rijksweg	lokaal
Noord-Holland	18,1	2,2	15,9	8,8	-	8,8

* vanaf juli 2011 moet aan de grenswaarde voor PM₁₀ worden voldaan.

Tabel 3: aantal overschrijdingen NO₂ in kilometer rijrichting in 2010 en geprognosticeerd voor 2015*

	2010			2015		
	totaal	rijksweg	lokaal	totaal	rijksweg	lokaal
Noord-Holland	55,1	4,7	50,4	2,4	-	2,4

* vanaf januari 2015 moet aan de grenswaarde voor NO₂ worden voldaan.

Tabel 4: resterende van PM₁₀-overschrijdingen per 2011 en NO₂-overschrijdingen per 2015 per gemeente*

	PM ₁₀ prognose 2011**			NO ₂ prognose 2015***		
	totaal	rijksweg	lokaal	totaal	rijksweg	lokaal
Amsterdam	0,4	-	0,4	2,1	-	2,1
Beverwijk	4,2	-	4,2			
Muiden ****				0,2	-	0,2
Ouder-Amstel ****				0,1	-	0,1
Velsen	4,2	-	4,2			
Noord-Holland	8,8	-	8,8	2,4	-	2,4

* de monitoringstool bevat een geografische indeling van gemeenten die niet dekkend is voor alle rekenlocaties. Hierdoor kunnen in dit overzicht een aantal overschrijdingen ontbreken.

** vanaf juli 2011 moet aan de grenswaarde voor PM₁₀ worden voldaan.

* ** vanaf januari 2015 moet aan de grenswaarde voor NO₂ worden voldaan.

**** toepasbaarheidsbeginsel / blootstellingscriterium van toepassing (zie tabel 1)

2.2 Vergelijking saneringstool en de monitoringsrondes 2010 en 2011

Op 10 juli 2009 is het NSL vastgesteld. Hierbij is, om de saneringsopgave te berekenen, de saneringstool (versie 3.1) gebruikt. Ook bij de uiteindelijke versie van het RSL Noordvleugel (25 augustus 2009) is de saneringstool (versie 3.1) gebruikt. In tabel 5 is een vergelijking gemaakt van het aantal knelpuntkilometers (indicatief per rijrichting) op het onderliggend wegennet uit het NSL/RSL Noordvleugel en de resultaten van de monitoring NSL van 2010 en 2011.

Doordat de saneringstool gebruik maakt van de gegevens uit 2009 en de monitoringstool uit 2010, zijn ze niet 1 op 1 vergelijkbaar. De belangrijkste verschillen zijn:

- In de monitoringstool zijn de laatste actuele verkeersdata verwerkt;
- In de monitoringstool zijn de wijzigingen zoals in paragraaf 2.1 weergegeven in de achtergrondconcentraties meegenomen;
- In de saneringstool zijn de resultaatsafspraken en Toepasbaarheidbeginsel/blootstellingscriterium niet meegenomen. Was dit wel het geval dan was het resterend aantal knelpuntkilometers 0 geweest.

Tabel 5: vergelijking luchtkwaliteitsknelpunten NSL/RSL Noordvleugel (saneringstool versie 3.1, 2009) en monitoringstool 2010*

Knelpunt kilometers	Saneringstool (v 3.1)***				Monitoringstool 2010**				Monitoringstool 2011**			
	2011		2015		2011		2015		2011		2015	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Haarlemmermeer			1,2				0,1				-	
Amsterdam		0,6	1,8			0,1	3,7			0,4	2,1	
Beverwijk						4,2				4,2		
Muiden ****											0,2	
Ouder-Amstel ****											0,1	
Velsen						4,2				4,2		
Noordvleugel (km weglengte)**		0,6	3,0			8,5	3,8			8,8	2,4	

* gemeenten zonder overschrijdingen zijn weggelaten

** de monitoringstool bevat een geografische indeling van gemeenten die niet dekkend is voor alle rekenlocaties. Hierdoor kunnen in dit overzicht een aantal overschrijdingen ontbreken.

*** resultaatsafspraken en Toepasbaarheidbeginsel/blootstellingscriterium zijn hierin niet meegenomen.

**** toepasbaarheidsbeginsel / blootstellingscriterium van toepassing (zie tabel 1)

Uit de monitoringstool blijkt dat voor de resterende knelpunten, naast de al voorgenomen generieke en lokale maatregelen, aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om tijdig aan de grenswaarden te voldoen. Zie verder paragraaf 3.

2.3 Blootstelling

In de landelijke monitoring heeft het RIVM ook gekeken naar de bevolkingsblootstelling. Uit de prognoses (tabel 6) blijkt dat het aantal personen dat aan de hogere concentraties van PM₁₀ en NO₂ wordt blootgesteld in de looptijd van het NSL afneemt. Oftewel, gemiddeld laten de huidige prognose een verbetering zien in de gezondheidsbelasting door luchtverontreiniging (NO₂ en PM₁₀).

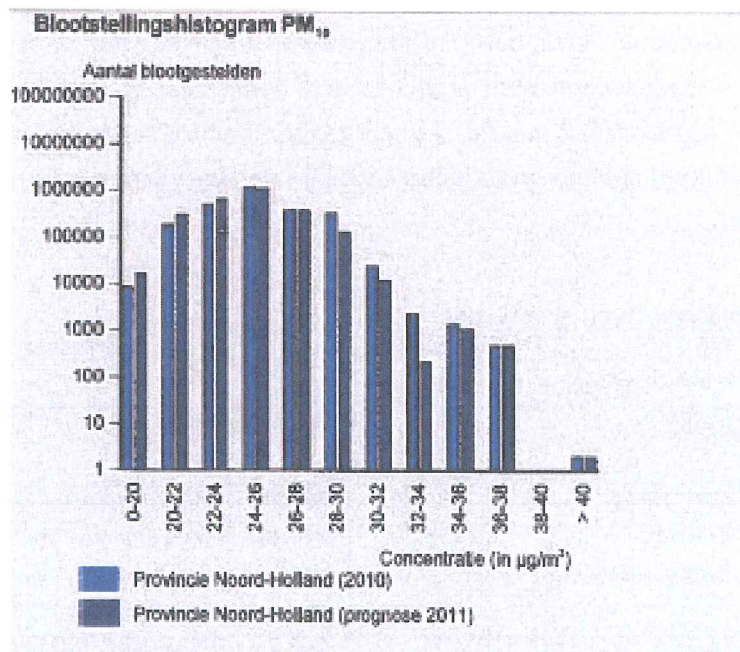
In figuur 1 en 2 is een blootstellingshistogram weergegeven voor respectievelijk PM₁₀ en NO₂. In de figuur is een schatting weergegeven hoeveel mensen in Nederland aan een bepaalde concentratie NO₂ of PM₁₀ worden blootgesteld. Dit is voor de vergelijking weergegeven voor de situatie in 2010 en de prognoses voor respectievelijk 2011 (PM₁₀) en 2015 (NO₂). Hieruit kan worden afgeleid dat het aantal blootgestelden aan de hogere concentraties in de looptijd van het NSL afneemt.

Tabel 6: bevolkingsgewogen concentratie gemiddeld per provincie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ *

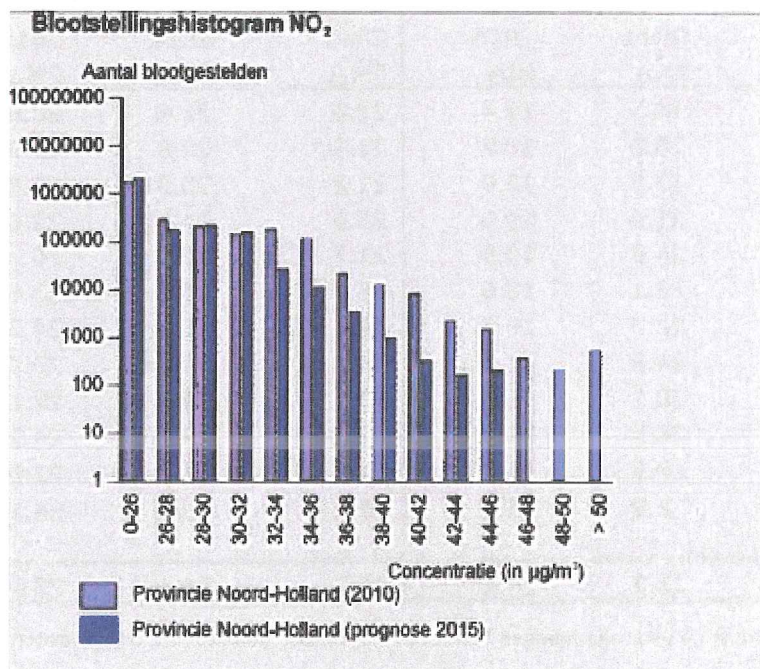
Gebied	Gepasseerd 2010 NO_2	Resultaat 2011 NO_2	Resultaat 2015 NO_2	Gepasseerd 2010 PM_{10}	Resultaat 2011 PM_{10}	Resultaat 2015 PM_{10}
Drenthe	15.0	14.3	12.4	22.0	21.4	20.6
Flevoland	19.7	20.2	17.8	23.5	22.8	21.9
Friesland	14.0	13.5	12.0	21.2	20.5	19.8
Gelderland	22.8	21.9	18.9	25.2	24.7	23.6
Groningen	14.7	14.9	13.0	21.7	20.9	20.3
Limburg	22.5	22.1	18.6	25.9	24.8	23.6
Noord-Brabant	24.9	22.7	19.6	26.1	25.4	24.3
Noord-Holland	24.5	24.8	22.3	25.2	24.4	23.5
Overijssel	20.0	18.1	15.5	23.7	23.2	22.2
Utrecht	26.4	26.5	23.3	25.9	25.3	24.2
Zeeland	22.2	18.5	16.7	24.1	22.8	22.0
Zuid-Holland	30.7	27.9	25.2	26.1	25.2	24.1
Nederland	24.5	23.2	20.4	25.1	24.4	23.4

* bevolkingsgewogenconcentratie is de voor alle mensen binnen een provincie gemiddelde concentratie waaraan ze worden blootgesteld.

Figuur 1: het aantal mensen dat aan een bepaalde concentratie PM_{10} wordt blootgesteld in Nederland (2011 versus 2010)



Figuur 2: het aantal mensen dat aan een bepaalde concentratie NO₂ wordt blootgesteld in Nederland (2015 versus 2010)



3. Oplossingen voor de resterende knelpunten

3.1 oplossingen voor de overschrijdingen

In de tabellen 7 en 8 wordt ingezoomd op de overschrijdingen PM10 en NO₂. Het betreft de overschrijdingen op het onderliggend wegennet (wegbeheerders gemeenten en provincie). In de tabellen is kort aangegeven wat de oorzaak is van de overschrijding, of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en welke dit (kunnen) zijn. In paragraaf 3.2 zijn de aanvullende maatregelen vervolgens verder uitgewerkt.

Tabel 7: overzicht PM₁₀ overschrijdingen 2011 en oplossing

plaats	straat (evt. nadere omschrijving)	receptorpunten* (km)	oplossing
Amsterdam	Stadhouderskade	3 (0,3 km)	Zie hoofdstuk 3.2.2
Beverwijk	Julianaplein, Julianaweg, Voorstraat, Zeecroft, Zeestraat te Wijk aan Zee	42 (4,2 km)	Oorzaak is gerelateerd aan de industriële activiteiten in de IJmond (Tata Steel, overige industrie en scheepvaart). Voor oplossing zie hoofdstuk 3.2.1
Velsen	Noordersluisweg	42 (4,2 km)	Oorzaak is gerelateerd aan de industriële activiteiten in de IJmond (Tata Steel, overige industrie en scheepvaart). Voor oplossing zie hoofdstuk 3.2.1

* uitgangspunt is dat 1 receptorpunt overeenkomt met wegvak van 100 m (één rijrichting).

Tabel 8: overzicht NO₂ overschrijdingen 2015 en oplossing

plaats	straat (evt. nadere omschrijving)	receptorpunten* (km)	oplossing
Amsterdam	Prins Hendrikkade	8 (0,8 km)	Zie hoofdstuk 3.2.2
	Stadhouderskade	10 (1,0 km)	Zie hoofdstuk 3.2.2

* uitgangspunt is dat 1 receptorpunt overeenkomt met wegvak van 100 m (één rijrichting).

3.2 Nadere toelichting resterende knelpunten

3.2.1 IJmond

Uit de GCN kaarten en de monitoringstool blijkt dat voor 2010, 2011 en 2015 in een deel van de IJmond de fijn stofconcentratie niet voldoet aan EU-normering. De overschrijding bevindt zich globaal in het gebied vanaf het sluizencomplex (41,5 tot 46,2 µg/m³ in 2011) tot en met Wijk aan Zee (ca. 35 µg/m³ in 2011) en op het strand (27,3 tot 35,4 µg/m³). Op het Tata Steelterrein zelf worden hogere waarden berekend.

Ten opzichte van de monitoringstool 2010 (data over 2009), zijn de concentraties fijn stof toegenomen; op het sluizencomplex ca. 3 tot 8 µg/m³ en in Wijk aan Zee met ca. 2,5 µg/m³. Deze verhoging van de concentratie is niet het gevolg van een toename van de fijn stof emissie. De concentratie fijn stof in de IJmond is toegenomen vanwege een andere verdeling van de nationale emissies van de metaalindustrie in Nederland. Deze vernieuwde verdeling zorgt voor een verandering van de (achtergrond)concentratie, zoals door RIVM opgenomen in de GCN³.

De overschrijdingen zijn gedeeltelijk gelegen buiten het Tata Steelterrein, in ondermeer een deel van Wijk aan Zee, op het strand en de Noordersluisweg. Hierdoor zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Hierbij moet wel vermeld worden dat in de GCN 2011 de effecten een aantal (voorgenomen) emissiebeperkende maatregelen bij Tata Steel nog niet zijn meegenomen. Dit betreft de verplaatsing van de opslag Noordwest, ketel 41 electrofilter, pelletlijn, realisatie doekfilters bij de sinterfabriek en de aanscherping van de deuremissies bij de kooksfabriek.

Naar aanleiding van de aanbevelingen uit het RIVM-onderzoek en het datarapport 2009 zijn in het provinciaal meetnet op 2 locaties ten oosten en westen van Tata Steel meetstations bijgeplaatst. Doel van het bijplaatsen van meetstations (oost/west) is een beter onderscheid te maken tussen de relevante bronnen zoals scheepvaartverkeer, procesemissies en verwaaiing. De metingen starten vanaf januari 2011. Op de nieuwe meetlocaties worden zware metalen, fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en B(a)P gemeten. Na drie jaar vindt een evaluatie plaats. De overige meetlocaties (De Banjaert, Kanaaldijk en Beverwijk West) blijven bestaan. Op de locaties kanaaldijk en De Banjaert zullen de metingen aan B(a)P en zware metalen worden geïntensiveerd. In het voorjaar van 2012

³ Grootschalige Concentratiekaarten Nederland. De kaarten geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren.

komen de eerste jaarlijkse resultaten van deze meetpunten ter beschikking in het datarapport over 2011.

Aanvullende maatregelen

In het kader van het NSL en het actieplan fijn stof en industrie is in 2010 een inventarisatie gemaakt van de mogelijkheden om verdergaande emissiereductie ten aanzien van fijn stof te bereiken via aanscherping van de relevante vergunningen. Op basis van het actieplan kunnen verbetermogelijkheden conform BBT worden voorgeschreven. Uit de inventarisatie van verschillende bedrijven blijkt dat er nog enkele verbetermogelijkheden zijn. Bij Tata Steel betreft het de installatie van doekfilters bij de pelletfabriek (duconwassers) en aanscherping van de emissie-eisen bij de ontstopping van de bunkergebouwen Hoogoven 6 en 7 en bij de blustorens en batterijschoorstenen kooksfabriek.

De effecten van bovenstaande maatregelen zijn onderzocht in het 'Vervolgonderzoek fijn stof IJmond', dat is uitgevoerd in opdracht van de milieudienst IJmond en de provincie Noord-Holland.

Vervolgonderzoek fijn stof IJmond

Het 'Vervolgonderzoek fijn stof IJmond' (Bronnenonderzoek) had de volgende doelstelling:

- Meer inzicht krijgen in de geconstateerde verschillen tussen de berekende (RIVM, GCN en monitoringstool) en de gemeten (provinciaal meetnet) PM10 concentraties in de IJmond.
- Inzicht krijgen in de verhouding van de bijdrage per bron (scheepvaart en industriële bronnen, uitgesplitst in verwaaiing, verbrandingsemissies en procesemissies).
- Inzicht verkrijgen in de bijdrage per bron, waardoor gerichte bronmaatregelen afgewogen en indien mogelijk genomen kunnen worden.

Het bronnenonderzoek is begin 2012 afgerond. De klankbordgroep die het onderzoek begeleid heeft, kan zich vinden in de hoofdconclusies van het rapport. Hieronder een overzicht van de belangrijkste uitkomsten:

- Het onderzoek heeft een verbeterd bestand opgeleverd met data over fijn stofbronnen in de IJmond. Hierdoor is het verschil tussen gemeten en berekende concentraties verdwenen.
- Tata Steel is qua uitstoot (emissie) de grootste lokale bron van fijn stof (naast bronnen als scheepvaart, verkeer en andere industrie)
- De concentratie fijn stof van Tata Steel is op het eigen terrein het hoogst. Op korte afstand van het terrein wordt deze concentratie snel lager.
- Van de bronnen van Tata Steel leveren de oppervlaktebronnen (o.a. opslagen van kolen en ertsen) de grootste bijdrage aan de fijn stofconcentratie op leefniveau (i.e. op straat in bijvoorbeeld Wijk aan Zee).
- De sluiting van de opslag Noord West – een in 2010 genomen maatregel – had het grootste effect op reductie van de fijn stof concentratie op leefniveau

- De meest effectieve aanvullende maatregel om de fijn stof concentratie op leefniveau in de IJmond in de toekomst verder terug te dringen, is het plaatsen van windschermen rond erts- en kolenopslagen op het Tata Steel-terrein.

Aanvankelijk heeft het bronnenonderzoek de verschillen tussen metingen en berekeningen teruggebracht, door middel van een verbeterd inzicht in de fijn stof bronnen in de IJmond. Dit verschil is nadien echter weer opgelopen, door de hierboven beschreven nieuwe verdeling van de nationale emissies voor de kolen en staalindustrie in Nederland. De provincie Noord-Holland onderzoekt nu met het ministerie van I&M en het RIVM de mogelijkheden om het provinciaal meetnet te gebruiken om de berekeningen van fijn stof concentraties in de IJmond te ijken. Dit om definitief duidelijkheid te krijgen over de overschrijdingssituatie in de IJmond. De eerste resultaten worden in het tweede kwartaal van 2012 verwacht.

Tegelijkertijd beziet het provinciaal bestuur de mogelijkheden om de in het bronnenonderzoek onderzochte mogelijke aanvullende maatregelen te implementeren.

3.2.2 Amsterdam

De Amsterdamse aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren richt zich in eerste instantie op het halen van de wettelijke normen voor fijn stof en stikstofdioxide (NO₂). Aangezien de norm voor fijn stof grotendeels gehaald is, is de aanpak voornamelijk gericht op het reduceren van de concentraties NO₂. De aanpak voor de komende jaren is te vinden in het rapport "Schone lucht voor Amsterdam. Herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit" dat 22 juni 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad.

De Amsterdamse knelpuntenstrategie wordt voor een belangrijk deel gevormd door twee dilemma's bij de aanpak van de luchtkwaliteit:

Generieke aanpak of locatiespecifieke aanpak?

Locatiespecifieke ingrepen kunnen, in laatste instantie, bijdragen aan halen van de wettelijke normen. Vanuit de Amsterdamse aanpak luchtkwaliteit, de gezondheidseffecten, risicobeheersing en duurzame verschoning van de lucht verdienen generieke maatregelen echter de voorkeur.

Welke locaties zijn hardnekkige knelpunten?

Prognoses uit de landelijke monitoringstool luchtkwaliteit lieten in 2009 nog zien dat Amsterdam in 2015 geen overschrijdingen NO₂ zou hebben. De rapportage monitoringstool 2010 kwam echter uit op zeven knelpuntlocaties in 2015. De eerste conceptprognoses uit de monitoringstool 2011 zien er weer positiever uit, zeker de helft van de knelpunten zou komen te vervallen. Daarnaast kent Amsterdam, in alle prognoses, veel bijna-knelpunten. Dit zijn locaties waar de concentraties NO₂ zo hoog zijn dat ze bij kleine verschuivingen van relevante in- en externe factoren wel de normwaarden overschrijden, en dus in 2015 wel degelijk knelpuntlocaties kunnen zijn. Al met al leidt dit er toe dat prognoses over exacte locaties waar de normen niet gehaald worden met veel onzekerheden zijn omgeven.

Strategie

De aanpak van knelpunten is dus omgeven met onzekerheden en risico's: Om nu, in 2011, al te starten met uitvoering van locatiespecifieke maatregelen is in het licht van deze onzekerheden geen logische keuze. Daarom wordt een knelpuntenstrategie voorgesteld op basis van de volgende peilers:

- 1) Versterk de grip op, en het inzicht in, de knelpuntenproblematiek
- 2) Besluit zo laat mogelijk tot locatiespecifieke ingrepen
- 3) Blijf zoeken naar generieke oplossingen

Ad 1) Versterk de grip op, en het inzicht in, de knelpuntenproblematiek

Amsterdam zet de komende jaren in op extra monitoring. Voorlopig wordt hierbij uitgegaan van de 7 knelpuntlocaties uit de rapportage monitoringstool 2010. Als uit de prognoses heel nieuwe knelpuntlocaties naar voren komen zullen deze worden betrokken in de monitoring. Op deze locaties wordt aanvullend onderzoek gedaan naar verkeerssamenstelling en luchtkwaliteit (door metingen en tellingen), en naar de verwachte concentraties fijn stof en stikstofdioxide (d.m.v. windtunnelonderzoeken, resultaten beschikbaar begin november). Daarnaast wordt extra inzicht vergaard op de relatie tussen de verkeerscijfers en de luchtverontreiniging. Dit gebeurt ondermeer door een nauwere samenwerking met de GGD en het combineren van verkeerstellingen en de metingen van de GGD.

Ad 2) Besluit zo laat mogelijk tot locatiespecifieke ingrepen

Aangezien niet met volledige zekerheid kan worden gezegd wat de exacte knelpuntlocaties zullen zijn in 2015, is het niet logisch nu al te starten met fysieke ingrepen. Het is daarom van belang hiermee zo laat mogelijk te starten. Het is dan nodig om inzicht te krijgen in de soort maatregelen dat mogelijk is, en de tijd die nodig is om ze uit te kunnen voeren. Inmiddels is een eerste inventarisatie uitgevoerd van mogelijke ingrepen op de 7 knelpuntlocaties uit de rapportage 2010. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

Per oplossing zal een planning worden opgesteld. Op deze manier kan het moment worden bepaald waarop, zo dicht mogelijk tegen 1 januari 2015 aan, kan worden besloten tot het uitvoeren van locatiespecifieke ingrepen. De gedachte hierachter is dat er op dat moment zo veel mogelijk zekerheid is over waar de knelpunten zich zullen voordoen, en hoe groot ze zullen zijn. In het plan "Schone lucht voor Amsterdam" is een duidelijk volgend ijk-moment aangegeven: begin 2013. Het streven is om het keuzemoment voor knelpunten in ieder geval niet vóór dit ijk-moment te laten vallen. Er kan dan namelijk ook meer integraal worden ingeschat welke middelen worden ingezet voor locatiespecifieke oplossingen of juist op versterking van de generieke maatregelen.

Ad 3) Blijf zoeken naar generieke oplossingen

Aangezien niet precies te zeggen is waar de knelpuntlocaties zich zullen bevinden in 2015, en gezien de substantiële hoeveelheid bijna-knelpunten, verdienen generieke oplossingen absoluut

de voorkeur. Ze helpen ook de knelpunten oplossen, dragen bij aan de algehele luchtkwaliteit in Amsterdam en dringen hiermee het aantal bijna-knelpunten terug.

In het plan "Schone lucht voor Amsterdam" is uitgegaan van de maximaal haalbare reductie NO₂ door Amsterdamse maatregelen. Het is echter reëel in 2013, of later als mogelijk, nogmaals te bekijken of extra inzet op generieke maatregelen kan leiden tot een extra reductie van NO₂ op de knelpunten. Door dit te doen zo dicht mogelijk op 1 januari 2015, kan een integrale afweging gemaakt worden tussen locatiespecifieke maatregelen en verschillende soorten generieke maatregelen. De beschikbare middelen kunnen dan zo efficiënt mogelijk worden ingezet.

4. Voortgang lokale en regionale luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL/RSL Noordvleugel

In het NSL/RSL Noordvleugel zijn verschillende luchtverbetermaatregelen opgenomen. De maatregelen hebben een positief effect op de lokale luchtkwaliteit. Ten aanzien van de luchtverbetermaatregelen die in het NSL/RSL Noordvleugel zijn opgenomen geldt dat partijen (rijk, provincie en gemeenten) een resultaatsverplichting zijn aangegaan binnen de termijn van het NSL/RSL Noordvleugel. Deze houdt in dat de voorgenomen maatregelen worden uitgevoerd. Indien een partij en voorgenomen maatregel niet kan uitvoeren, dient deze vervangen te worden door een alternatief met eenzelfde effect. Gewijzigde maatregelen worden in de jaarlijkse monitoring meegenomen.

Voor de monitoring van de voortgang van de maatregelen, is aan de gemeenten gevraagd de voortgang van de door hun te nemen maatregelen aan te geven. Alle gemeenten hebben hierop gereageerd. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de voortgang van de verschillende maatregelen in het RSL Noordvleugel.

Uit het overzicht blijkt dat veel van de voorgenomen maatregelen inmiddels zijn of worden uitgevoerd. De maatregelen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Voor bepaalde categorieën is het effect te verwerken in de invoergegevens voor de monitoringstool bijvoorbeeld aanpassing van het wegprofiel of doorstromingsmaatregelen. Het betreft maatregelen die een direct effect hebben op de verkeers- of omgevingskenmerken zoals ondermeer:

- milieuzones goederenvervoer in verschillende steden;
- verkeersherstructurering op verschillende plaatsen in Haarlem;
- Westelijke Randweg Beverwijk;
- integraal bereikbaarheidsplan Hilversum en omgeving.

Van andere maatregelen is wel duidelijk dat die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, maar is dat effect minder duidelijk zichtbaar te maken. Het betreft dan maatregelen zoals:

- realisatie van verschillende vulpunten voor alternatieve brandstoffen;
- verschoning van het wagenpark bij de gemeenten en de provincies;
- overschakeling naar elektrisch vervoer in met name Amsterdam
- gedragsmaatregelen stimuleren fietsverkeer.

Daarnaast heeft de provincie een uitvoeringsregeling Verbetering luchtkwaliteit Noord-Holland vastgesteld. Met deze regeling wil de provincie bedrijven en gemeenten stimuleren tot verschoning van het wagenpark of duurzame stedelijke distributie. In de periode 2008 t/m 2011 zijn 32 projecten gesubsidieerd, zoals:

- verduurzaming verschillende (rondvaart)schepen;
- overschakeling naar aard-/biogasauto's bij bedrijven en gemeenten;
- stedelijke distributie zoals afstemming van vracht via de grachten met schonere schepen;
- aanschaf van elektrische Tuk Tuk;
- Aanschaf van elektrische auto's;
- overschakeling naar LNG vrachtauto's en de realisatie van een LNG vulpunt.

5. Conclusie voortgang NSL/RSL Noordvleugel

Uit de resultaten van de tweede monitoring van het NSL/RSL Noordvleugel blijkt dat voornamelijk door aanpassing van de modellering van de achtergrondconcentraties fijn stof (PM_{10}) in de IJmond, er een aantal nieuwe overschrijdingslocaties is ontstaan. Deze knelpunten zijn niet per se het gevolg van een toename van de emissies van en PM_{10} . Overigens is het aantal overschrijdingslocaties in de IJmond in de prognose voor 2011, het jaar waarin aan de PM_{10} -norm dient te worden voldaan, gelijk aan de prognose in de vorige monitoring. De overschrijdingslocaties (2011) zijn gelegen in Wijk aan Zee en op de Zeesluis in IJmuiden.

Een aantal overschrijdingslocaties NO_2 , te weten in Ouder-Amstel, Muiden en Amsterdam bevinden zich op plaatsen waar niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden op basis van het Toepasbaarheidsbeginsel of Blootstellingscriterium. Verder is het aantal volgens de monitoring 2011 te verwachten overschrijdingslocaties NO_2 afgenomen ten opzichte van de eerste monitoring. In de prognose voor 2015, het jaar waarin er aan de NO_2 -norm voldaan moet worden, resteren er nog overschrijdingslocaties in Amsterdam. Deze zijn gelegen aan de Prins Hendrikkade en de Stadhouderskade.

Ten aanzien van de resterende knelpunten voor NO_2 geldt dat aanvullende generieke en locatiespecifieke maatregelen noodzakelijk zijn. De gemeente Amsterdam heeft een strategie ontwikkeld, gericht op het versterken van de grip op, en het inzicht in, de knelpuntenproblematiek. Naar aanleiding hiervan wordt de mix van locatiespecifieke en generieke maatregelen bepaald.

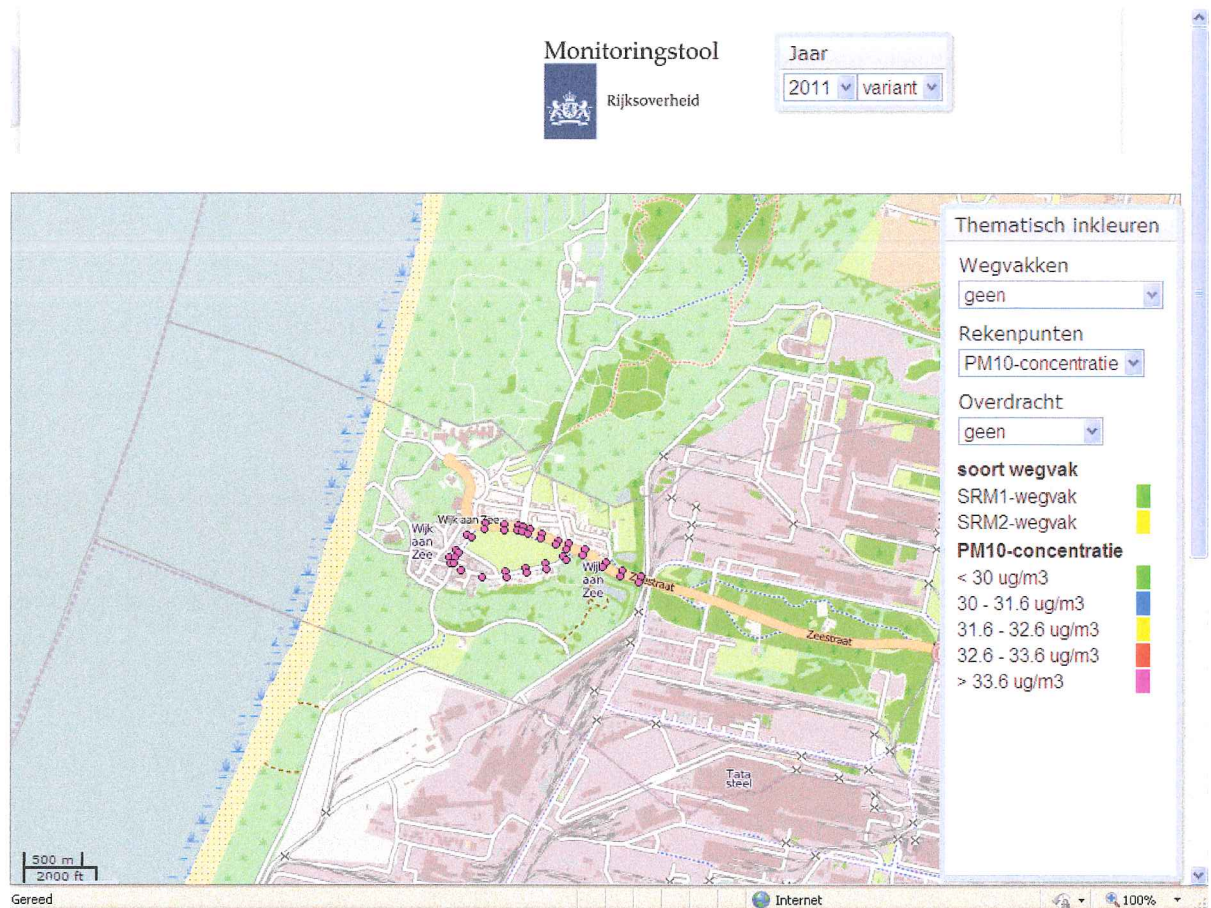
Ten aanzien van de overschrijdingen van fijn stof in de IJmond zal het tijdig voldoen aan de normstelling moeilijk worden. De grenswaarde voor PM_{10} moet al in 2011 worden gehaald. De monitoring in 2011 (data over 2010) is dus een belangrijk ijkpunt voor nog resterende aandachtspunten fijn stof. Zoals in deze rapportage beschreven, zijn maatregelen al in gang gezet en wordt op dit moment bezien om maatregelen die zijn onderzocht in het 'Vervolgonderzoek fijn stof emissies IJmond' te implementeren. Als in 2012 (data 2011) uit de

rapportage blijkt dat dit niet volledig is gelukt, dan kunnen in gebieden waar overschrijdingen zijn alleen nieuwe plannen worden uitgevoerd als die gepaard gaan met voldoende compenserende maatregelen. Dit zal overigens maar voor een beperkt aantal jaren gelden, totdat de ingezette maatregelen voldoende effect hebben.

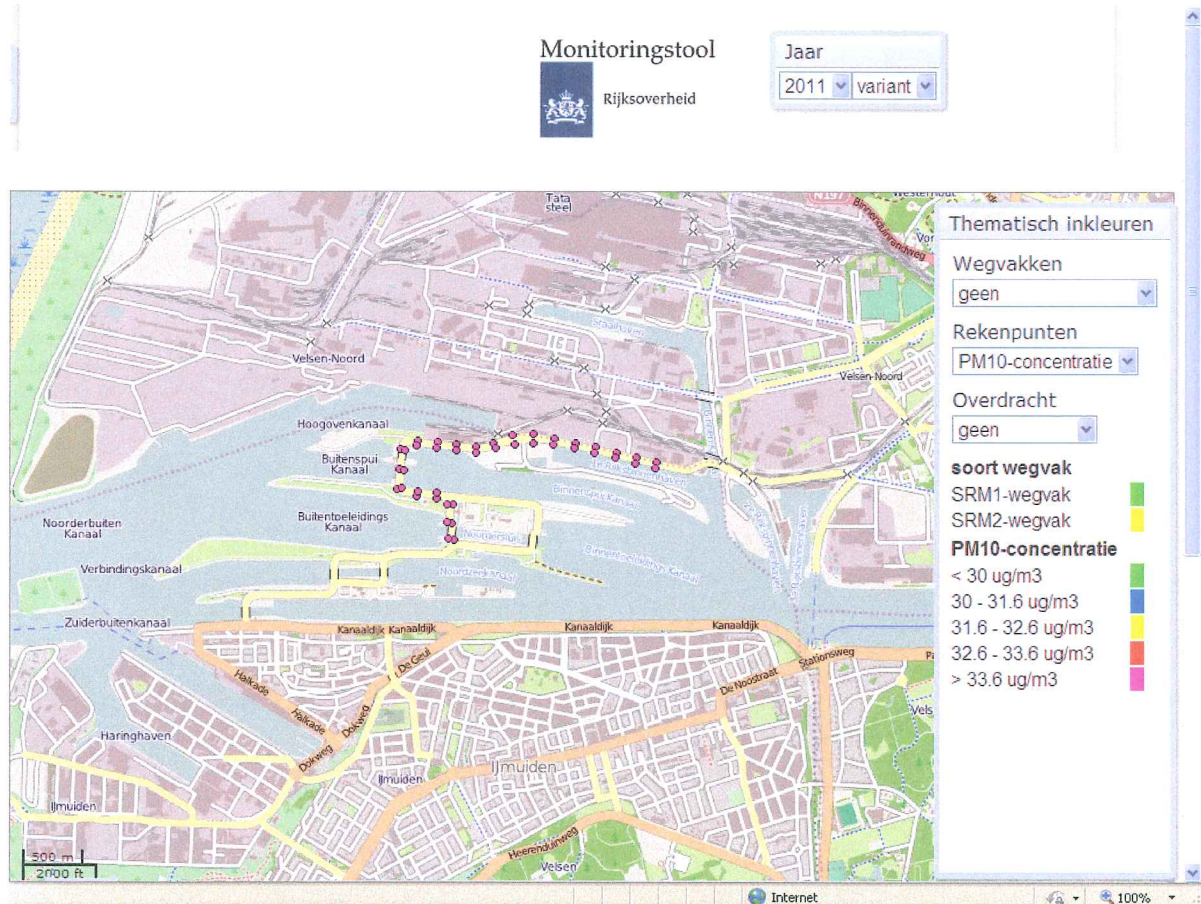
Daarnaast blijkt uit de monitoring dat veel van de voorgenomen maatregelen uit het NSL/RSL Noordvleugel inmiddels zijn of worden uitgevoerd. Voor de maatregelen geldt een uitvoeringsplicht binnen de termijn van het NSL/RSL Noordvleugel.

Bijlage 1 Kaartjes overschrijdingslocaties

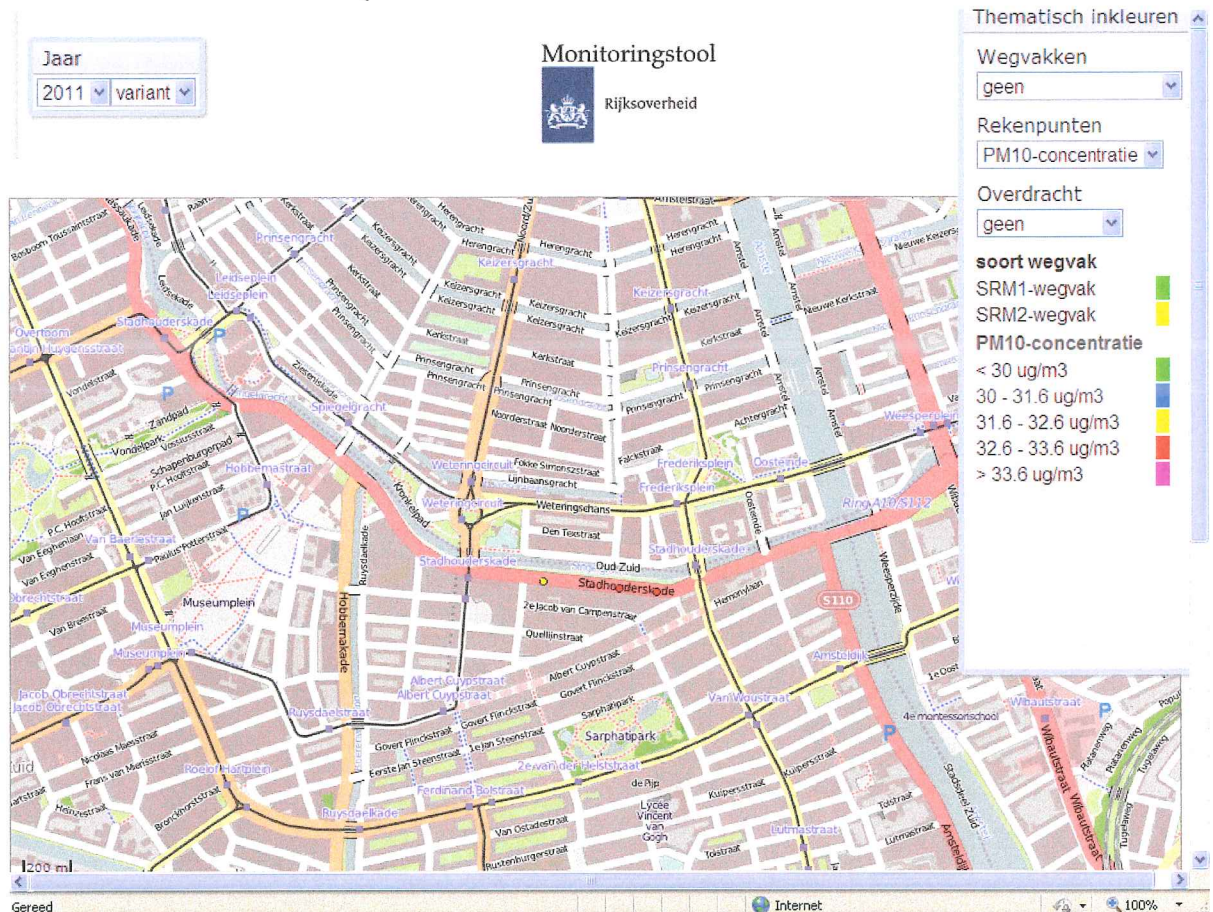
(Bron: Monitoringstool 2011)



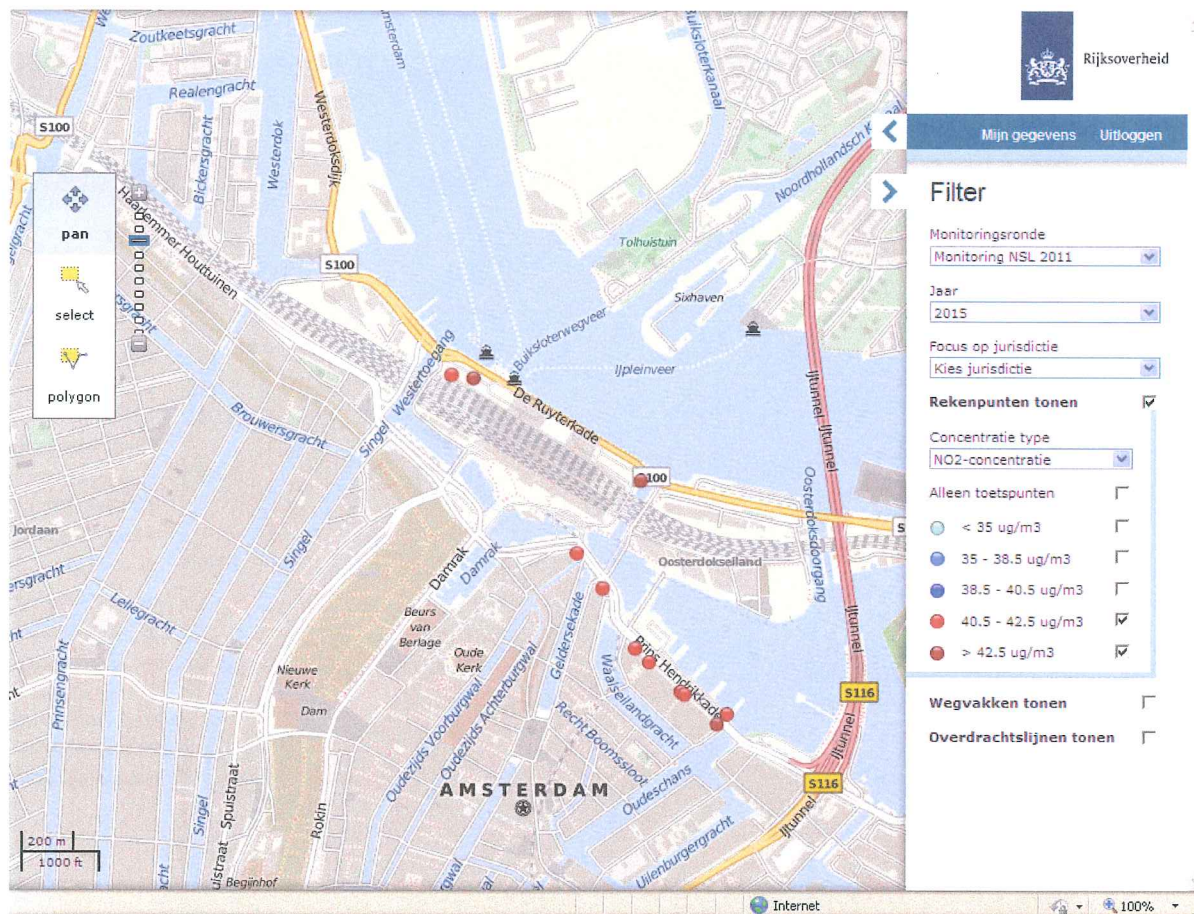
PM₁₀ Wijk aan Zee 2011



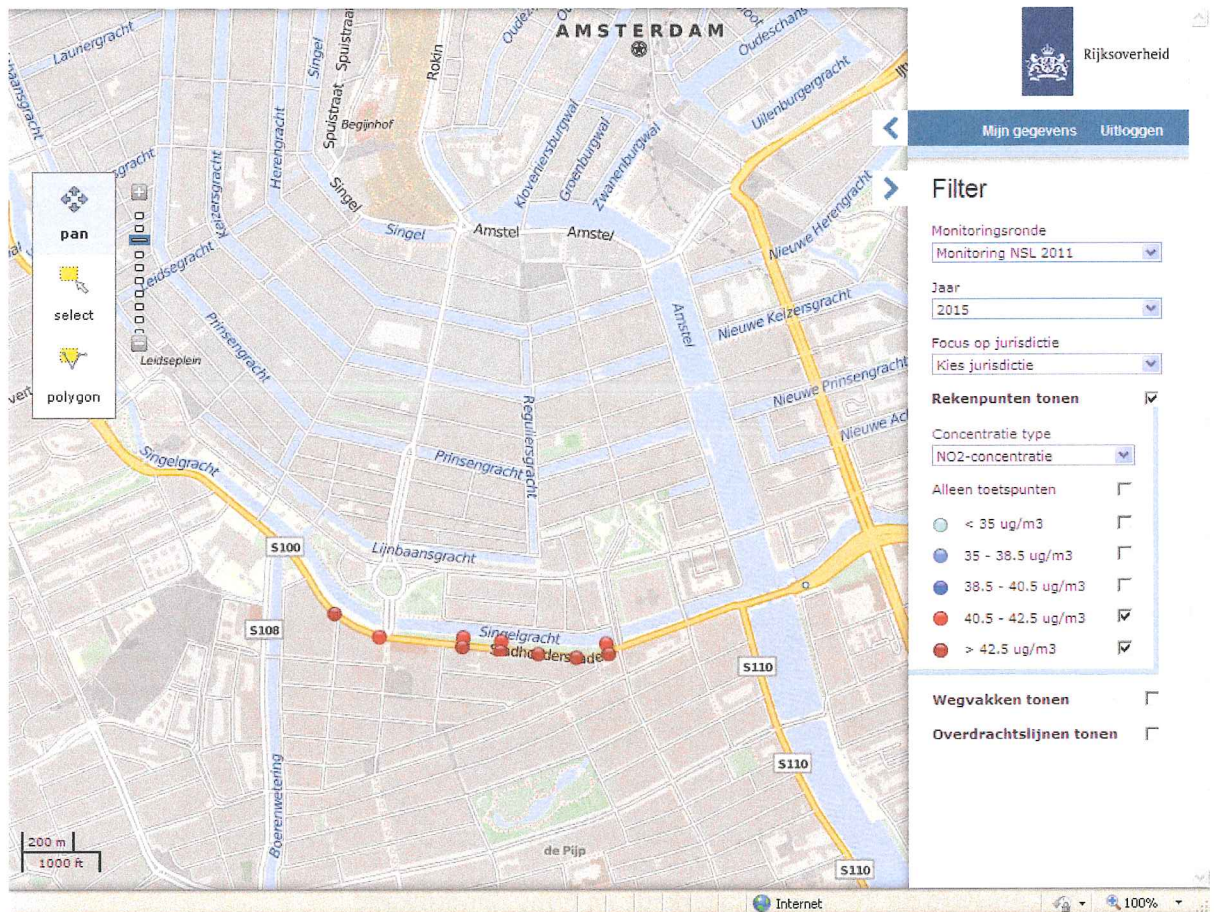
PM₁₀ Noordersluisweg 2011



PM₁₀ Amsterdam 2011, Stadhouderskade



NO₂ Amsterdam 2015, De Ruyterkade en Prins Hendrikkade



NO₂ Amsterdam 2015, Stadhouderskade

**Bijlage 2 Toepasbaarheidbeginsel en Effectieve Blootstelling in de Regeling
Beoordeling Luchtkwaliteit 2007**

In de Europese richtlijn luchtkwaliteit (11 juni 2008) is vastgelegd op welke locaties de luchtkwaliteit beoordeeld moet worden ('toepasbaarheidsbeginsel'). Met de wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 van 19 december 2008 is het toepasbaarheidsbeginsel geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

Op bepaalde locaties vindt volgens de richtlijn geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats (Toepasbaarheid). De ratio is dat de luchtkwaliteit wordt beoordeeld daar waar mensen worden blootgesteld aan luchtverontreiniging. De locaties waar de luchtkwaliteit niet beoordeeld wordt, zijn:

- a. locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is;
- b. terreinen waarop een of meer inrichtingen zijn gelegen, waar bepalingen betreffende gezondheid en veiligheid op arbeidsplaatsen van toepassing zijn;
- c. de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

In gebieden waar de luchtkwaliteit wel beoordeeld moet worden, wordt de luchtkwaliteit beoordeeld op locaties waar mensen worden blootgesteld aan concentraties, gedurende een periode die significant is ten opzichte van de middelingstijd van de grenswaarde (Effectieve Blootstelling). Er hoeft geen beoordeling plaats te vinden op locaties waar de blootstelling van het publiek in vergelijking met de middelingstijd van de norm niet significant is. Dit betekent dat per grenswaarde gekeken wordt naar de duur van de blootstelling.

Voor fijn stof (PM_{10}) gelden jaargemiddelde- en daggemiddelde normen. Ten aanzien van jaargemiddelde normen worden locaties beoordeeld waar mensen dagelijks verblijven, zoals bijvoorbeeld:

- woningen, andere voor wonen bestemde gebouwen, woonboten;
- instellingen voor kinderopvang;
- basisscholen en scholen voor middelbaar en hoger onderwijs;
- verzorgings- en bejaardentehuizen;
- revalidatie-instellingen;
- overige gebouwen, niet zijnde (hoofdzakelijk) een werkplek, waar sprake is van een langdurig
- verblijf door personen en zoals penitentiaire inrichtingen, asielzoekerscentra en dergelijke.

Ten aanzien van daggemiddelde normen moet men daarnaast ook denken aan plaatsen als:

- tuinen bij woningen en andere voor wonen bestemde gebouwen
- recreatiewoningen en campings;
- sport- en recreatieterreinen, buitenzwembaden, speelplaatsen, speelweiden en speeltuinen, parken, pretparken en dergelijke;
- havens voor recreatievaartuigen;
- badinrichtingen in oppervlaktewater als bedoeld in de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Whvbz).

Voor NO_2 gelden jaargemiddelde- en uurgemiddelde normen. Voor de jaargemiddelde normen zijn de te beoordelen locatie hierboven al vermeld. Overschrijding van luchtkwaliteitseisen met een middelingstijd van een uur is in Nederland (vrijwel) niet aan de orde, zoals ook in het NSL naar voren komt. Daarom is de bepaling van wat significante blootstelling is en op welke locaties met het oog daarop concentraties moeten worden bepaald minder relevant voor de praktijk.

Middelingsstijd van een jaar	Significant ten opzichte van een middelingstijd van een etmaal	Significant ten opzichte van een middelingstijd van een uur	Niet significant ten opzichte van een middelingstijd van een jaar of etmaal, wél ten opzichte van een middelingstijd van een uur
plaatsen in de buitenlucht bij of op: - woningen, andere voor wonen bestemde gebouwen, woonboten; - instellingen voor kinderopvang; - basisscholen en scholen voor middelbaar en hoger onderwijs; - verzorgings- en bejaardentehuizen; - revalidatie-instellingen; - overige gebouwen, niet zijnde (hoofdzakelijk) een werkplek, waar sprake is van een langdurig verblijf door personen en zoals penitentiaire inrichtingen, asielzoekerscentra en dergelijke.	Naast plaatsen genoemd in de eerste kolom ook plaatsen in de buitenlucht bij of op: - tuinen bij woningen en andere voor wonen bestemde gebouwen ⁴ ; - recreatiewoningen en campings; - sport- en recreatierreinen, buitenzwembaden, speelplaatsen, speelweiden en speeltuinen, parken, pretparken en dergelijke; - havens voor recreatievaartuigen; - badinrichtingen in oppervlaktewater als bedoeld in de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Whvbz).	Naast plaatsen genoemd in de tweede kolom ook verblijf op voetpaden, trottoirs en fietspaden.	Bij blootstelling die niet significant is ten opzichte van de middelingstijd van een jaar of een dag, kan het gaan om het zich bevinden in de buitenlucht op of bij: - stations en haltes voor openbaar vervoer; - parkeerterreinen; - rustplaatsen langs de snelweg en andere weggebonden activiteiten (tanken, pech onderweg); - winkels en andere daarmee vergelijkbare commerciële activiteiten; - de berm bij wegen; - langs en op het water, buiten krachtens de Whvbz aangewezen plaatsen; - vaarwegen en (zee)havens. Voor een belangrijk deel gaat het hier om weggebonden activiteiten of activiteiten die in het verlengde van gebruik van de weg liggen.

⁴ In samenhang met de overige voorbeelden uit de tabel lijkt bedoeld dat bij woningen en andere gebouwen bestemd voor wonen bij de gevel wordt gemeten of gerekend voor de jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde waarden en daarnaast in de tuin indien deze een verblijfsfunctie heeft. In Nederland hebben voortuinen van woningen in het algemeen geen verblijfsfunctie en kan worden volstaan met het toetsen bij de gevel (geen blootstelling). Ook in de achtertuin hoeft niet specifiek te worden getoetst omdat indien toetsing bij de voorgevel, aan de wegzijde, uitwijst dat daar aan de norm wordt voldaan dit te meer zal gelden voor de achtertuin, die verder van de weg ligt.

Bijlage 3: Voortgang lokale en regionale luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL/RSL Noordvleugel

RSL Noordvleugel partner: provincie Noord-Holland

maatregel	toelichting	realisatie	Voortgang
Uitvoeringsregeling verbetering luchtkwaliteit Noord-Holland	De subsidieregeling richt zich op projecten die de luchtkwaliteit verbeteren, projecten ter uitvoering van de regionale speerpunten (schoon wagenpark, OV, milieuzonering en stedelijke distributie) en projecten met een innovatief karakter. Overheden en marktpartijen kunnen hiervoor subsidie aanvragen. De activiteiten moeten betrekking hebben op maatregelen ten aanzien van fijn stof en stikstofdioxide.	2008-2011	In 2008, 2009, 2010 en 2011 is de regeling opengesteld. In totaal hebben 45 projecten subsidie ontvangen. Het betreft verduurzaming verschillende (rondvaart)schepen, overschakeling naar aard-/biogasauto's bij bedrijven en gemeenten, stedelijke distributie zoals afstemming van vracht via de grachten met schonere schepen, aanschaf van elektrische Tuk Tuk, aanschaf van elektrische auto's, overschakeling naar LNG vrachtauto's en de realisatie van een LNG vulpunt.

RSL Noordvleugel partner: provincie Flevoland

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Realisatie twee aardgastankstations (een in Almere en een in Lelystad), via subsidiëring en stimulering van de vraagkant.	Uitvoering project Flevoland Rijdt Schoon (realisatie aardgasstations en subsidieverlening voor rijden op schone brandstoffen aardgas, bio-ethanol en elektriciteit).	2011	Het project Flevoland Rijdt Schoon waarin naast de provincie Flevoland, de gemeenten Almere, Lelystad, Zeewolde, Dronten, Noordoostpolder en Athlon Carlease participeren, heeft als doel het realiseren van minimaal 1 vulpunt voor aardgas in Almere en 1 in Lelystad. Op dit moment zijn er twee vulpunten gerealiseerd: 1 aardgasvulpunt in Lelystad en 1 groengasvulpunt in Emmeloord. In 2012/2013 worden er drie vulpunten in Almere verwacht. Het project is afgerond op 31 december 2011. De provincie is op dit

			moment bezig met het opstellen van een visie verduurzaming mobiliteit Flevoland. Daarin wordt bekeken op welke terreinen de provincie een bijdrage kan leveren aan de verduurzaming van de mobiliteit. Uitgangspunt hierbij is dat de provincie dit via zogenaamde vitale coalities (samenwerking) vorm geeft. De kennis en ervaring uit het project FRS wordt hierin meegenomen.
Stimuleren 'het nieuwe rijden'	Promotiecampagne en kortingsregeling voor trainingen in het nieuwe rijden voor burgers, bedrijven en ambtenaren van gemeenten en provincie.	2008	Maatregel is uitgevoerd. Totaal hebben +/- 450 inwoners van Flevoland een training Het Nieuwe Rijden gevolgd. Bij een gemiddeld aantal kilometers van 30.000 per jaar, levert dit een emissiereductie op wat gelijk staat aan een vermindering van 1.350.000 autokilometers per jaar. Daarnaast is er middels promotie en communicatie aandacht gevraagd voor HNR. Effect hiervan is lastig te kwantificeren.

RSL Noordvleugel partner: Stadsregio Amsterdam

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Stadsregio Amsterdam			
Schonere concessie OV	Schonere concessies OV: stellen van strengere normen in nieuwe concessies.	Vanaf 2007	In de afgelopen jaren heeft de Stadsregio bij elke concessieverlening maximale uitstootnormen gesteld conform de euronormeringen. Bij elke concessieverlening waren extra gunningpunten te verdienen bij schonere voertuigen dan de maximale uitstootnorm. Bij elke concessieverlening heeft de vervoerder schonere voertuigen ingezet dan het voorgaande wagenpark; dit waren de schoonst verkrijgbare bussen van dat moment (Zaanstreek en Waterland). Van de concessies binnen de Stadsregio is onlangs de concessie Waterland aanbesteed voor de periode 2012 - 2019. In het Programma van Eisen voor deze concessie zijn maximale uitstootnormen opgenomen. De vervoerder zet

			sinds de ingang van de nieuwe concessieperiode (december 2011) uitsluitend EEV-bussen in, terwijl er in de vorige concessieperiode vooral Euro3-bussen worden ingezet. In de concessie Amsterdam is in 2011 het overgrote deel van de Euro-2-bussen vervangen door de instroom van 70 nieuwe EEV-bussen.
--	--	--	--

RSL Noordvleugel partner: gemeente Amsterdam

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Verschoning eigen wagenpark	Vervalt	2007-2010	
Actieplan goederenvervoer	1. Verruimenvenstertijden 2. Bundeling goederenvervoer 3. Voorkeursnet goederenvervoer 4. Milieuzone vracht	2011-2015	Milieuzone goederenvervoer is volgens convenant ingevoerd en wordt gehandhaafd doormiddel van een camerasysteem. Het college van B&W heeft op 24 november 2010 ingestemd met het uitvoeren van het Voorkeursnet Goederenvervoer Amsterdam. In het Actieplan Slimme en Schone Stedelijke Distributie Amsterdam, waarmee het college van B&W op dinsdag 16 februari 2010 heeft ingestemd, staan maatregelen die moeten zorgen voor een slimmere en duurzame bevoorradings, vooral binnen de milieuzone voor vrachtauto's. De gemeente gaat samen met vervoerders, winkeliers en horecaondernemers deze maatregelen uitwerken.
Uitbreiding betaald parkeren nieuwe gebieden	Vervalt	2007-2015	
Stadsverwarming	Vervalt	2007-2010	
Project voorrang voor een gezonde stad	5. Milieuzone bestelauto	2011-2015	N naast een milieuzone voor goederenvervoer is ook een milieuzone voor bestelauto's onderzocht. De gemeente Amsterdam heeft, samen met het Rijk en andere partners, een intentieverklaring getekend waarin wordt aangegeven welke stappen genomen zullen worden om te komen

				tot de instelling van een milieuzone voor bestelauto's medio 2013. Bij de berekening van de kosten en het effect van deze zone is uitgegaan van de toegangsnormen uit de landelijke intentieverklaring: minimaal Euro 4 in 2013 en een aanscherping naar minimaal Euro 4 met roefilter in 2015. Bij de raming van de kosten voor de milieuzone is rekening gehouden met een compensatieregeling voor de kosten voor verhoogde rentelasten en waardevermindering. Daardoor resten er nauwelijks kosten voor derden. De maatregel is kostenefficiënt en is daarom opgenomen in het maatregelenpakket.
Elektrisch vervoer		6. Verschoning zware vrachtauto 7. Verschoning middelzware vrachtauto -> Diesel naar Elektrisch 8. Verschoning grote bestelvoertuigen -> Elektrisch 9. Verschoning kleine bestelvoertuigen -> Elektrisch 10. Verschoning taxi's -> Elektrisch 11. Verschoning bedrijfspersonenvoertuigen -> Elektrisch 12. Verschoning rondvaartboten	2011-2015	Hier vallen de verschoningsmaatregelen onder die in de huidige inschatting het meest kostenefficiënt zijn. De gemeente streeft ernaar om de subsidieregelingen zo efficiënt en effectief mogelijk in te richten.
Elektrisch en verschoning diesel		12. Verschoning OV bussen van diesel EEV naar schone diesel EEV en Elektrisch	2011-2015	Volgens de huidige concessie moet alle bussen van het GVB in 2015 voldoen aan de EEV-norm (tussen Euro V en Euro VI). Het is mogelijk om EEV-bussen aan te schaffen die minder bijdragen aan de NO2-concentratie: EEV+. Onderzocht is wat het effect is van verschoning van EEV-dieselbussen naar EEV+-bussen. De verschoning van de 70 bussen die op de Prins Hendrikkade rijden is kostenefficiënt. Deze maatregel heeft alleen een effect op het knelpunt Prins Hendrikkade.
Verschoning diesel		13. Verschoning middelzware vrachtauto -> Diesel naar Euro VI 14. Verschoning grote bestelvoertuigen -> Euro 6 15. Verschoning kleine bestelvoertuigen -> Euro 6 16. Verschoning taxi's -> Euro 6 17. Verschoning bedrijfspersonenvoertuigen -> Euro 6 18. Verschoning rondvaartboten	2011-2015	Hier vallen de verschoningsmaatregelen onder die in de huidige inschatting het meest kostenefficiënt zijn. De gemeente streeft ernaar om de subsidieregelingen zo efficiënt en effectief mogelijk in te richten.

RSL Noordvleugel partner: **gemeente Haarlem**

maatregel	toelichting	realisatie	Voortgang
Stimulering fiets in plaats van auto	- Breed maatregelenpakket ter verbetering fietsinfrastructuur; veel fietsparkeerplekken; - goede aansluiting op OV; knelpunten routes aanpakken; - Inclusief 2* VPL Schalkwijk.	Stapsgewijs vanaf 2006. Effect 2008-2015	De uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur verloopt naar verwachting. Dit programma bevat een reeks grotere en kleinere projecten ter verbetering van de fietsinfrastructuur die in principe prioriteit krijgen voor uitvoering in de jaren 2007-2015. Jaarlijks worden hieruit een aantal projecten doorgezet, afhankelijk van combinatiemogelijkheden met bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden en wegconstructies en subsidiemogelijkheden (m.n. BDU). Een aantal grote projecten, evenzeer passend in de doelstelling om fietsgebruik te stimuleren, zijn of worden los van dit programma uitgevoerd, deels omdat zij later zijn opgekomen of eertijds nog te onzeker waren voor opname in het programma. Zo is het Haarlemse deel van de fietssnelweg Haarlem-Amsterdam West in voorbereiding, subsidie is inmiddels toegekend. Ook is een fietsonderdoorgang onder de Buitenrustbruggen gerealiseerd, van belang voor de fietsverbinding centrum/Schalkwijk, en voor doorstroomverbetering openbaar vervoer en ander snelverkeer. Financiering wordt gezocht voor een fietsbrug over de Industriehaven om de fietsverbinding centrum-bedrijventerrein Waarderpolder sterk te verkorten. Verder nadert de herinrichting van het Stationsplein zijn voltooiing, met de daaraan gekoppelde veiligere en comfortabelere verbinding voor fiets, voetganger en OV tussen Station en winkelhart van de binnenstad ('Rode Loper r. centrum'). Gelijktijdig is de fietsparkeerplegelegenheid bij het station enorm uitgebreid ('Ruimte voor de fiets'), met een ondergrondse stalling voor circa 5000 fietsen. In 2012 wordt een "fietsgevel" gerealiseerd voor nog eens circa 1700 fietsen. Een goed registratiesysteem voor vrije en bezette fietsparkeerplaatsen in deze stallingen wordt voorbereid, ter verbetering van informatie aan de

Stimulering gebruik OV in plaats van auto			parkeerder en ter bestrijding van 'weesfietsen', zo mogelijk in 2012/2013. Ook via diverse promotie/spelcampagnes wordt fiets gepromoot (2012: "Rij 2 op 5" voor gebruik woon-werk; "I like my bike" idem en bekendheid fietssnelweg). Een volledig nieuw VPL Schalkwijk kan op dit moment nog weinig toevoegen aan het afgeronde eerste VPL Schalkwijk, mede omdat een reeks ontwikkelingsprojecten voor het gebied vertraagd of onzeker zijn door de crisis. Vooralsnog volstaan een aantal losse maatregelen.
	Maatregelenpakketten ter verbetering en versnelling busroutes (met name versnelling en dienstenuitbreiding Zuidtangent).	Stapsgewijs vanaf 2006. Effect 2008-2015	Diensten uitbreiding Zuidtangent is sinds 2007 gerealiseerd (hogere frequentie en nachtdiensten), daarnaast zijn andere snelle busverbindingen met Amsterdam-Zuid/Amstelveen wegens succes fors uitgebreid (o.a. buslijn 176 en nieuwe spitslijn 277). Verschillende busbanen zijn aangelegd, na het lange traject over de Gedempte Oude Gracht is onlangs ondermeer een busbaan over de Zuiderhoutlaan doorgetrokken. In 2012 wordt ondermeer een busbaan op de Schipholweg doorgetrokken richting stad ingaand. Behalve door busbanen, is de versnelling ook bevorderd door de invoer van KAR (Korte Afsand Radio) voor de prioritering bij VRI's voor naderende bussen. In samenhang hiermee staat voor 2012 ook het uitrollen van het Dynamisch Reis Informatiesysteem (DRIS) met elektronische informatieborden bij haltes op stapel. Andere verbeteringen aan de haltes (instaphoogtes 18 cm, comfortabeler abri's) worden voortgezet. Haarlem zet zich sterk in voor de uitrol van het Randstadnet (R-net). R-net is een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-formule die de komende jaren door de hele Randstad wordt uitgerold. De Zuidtangentlijn 300 door Haarlem maakt hier onderdeel van uit sinds de start van R-net in december 2011.

			Mede op aandringen van de gemeente Haarlem is Station Haarlem sinds december 2011 weer een volwaardig Intercity-station geworden, doordat de Intercity-treinen ieder kwartier naar Den Haag, Rotterdam en Dordrecht rijden, waarbij ook telkens Station Heemstede-Aerdenhout wordt bediend.
Stimulering overstap naar OV of fiets aan stadsrand	Aanleg/verbeteren van transferpunten.	Na 2008 2009-2015	Een modernisering en uitbreiding van het Park and Ride terrein te Spaarnwoude met 50 plaatsen is gerealiseerd. Station Spaarnwoude wordt inmiddels vier maal per uur bediend met sprinters. In gebiedsvisie Oostradiaal is ook een Transferium opgenomen nabij dit tot Stationsknooppunt te ontwikkelen Station Spaarnwoude. Andere locaties en mogelijkheden voor P+R of een Transferium worden onderzocht, waaronder een Pe+R en Park and Bike bij Cronjégarage ten noorden van de binnenstad
Bevorderen milieuvriendelijk personeelsvervoer door bedrijven en gemeente	- Gemeente: fietsplan voor voordelige fiets personeel woon-werk; - stimuleren fietsgebruik werk; - Personeelsvervoerbedrijven: via reguliere taak Wm.	Lopend beleid vanaf 2006	Fietsplan woon-werk gecontinueerd; evenals stimuleren fietsgebruik werk door slechts beperkte facilitering auto en goede beschikbaarheid van dienstfietsen. Stimulering personeelsvervoer bedrijven voortgezet voorzover binnen Wm mogelijk. Promotie fietsgebruik woonwerk in samenwerking met bedrijven Waarderpolder. zie boven
Stimuleren autodating	Uiteindelijk zeker 50 plekken (Greenwheels). Gemeente stelt deze beschikbaar.	Stapsgewijs vanaf 2006; 2008-2015	Op dit moment zijn er al 48 plekken via Greenwheels en Connect-car. Greenwheels wil dit nog verder uitbreiden. Andere vormen/initiatieven worden onderzocht.
Parkeernormering: 2 ^e en 3 ^e auto hoger tarief	Bij parkeervergunningen hoger tarief voor 2 ^e en 3 ^e auto ontmoeit autobezit	Stapsgewijs vanaf 2006. Uitbreiding zones; 2008-2015	Beleid gecontinueerd, (veel) hoger tarief voor 2 ^e en volgende auto's is vast onderdeel van vergunning-parkeren, dat gebiedsgewijs steeds verder uitgebreid wordt. In de binnenstad (Centrum) wordt niet meer dan één parkeervergunning per adres afgegeven.
Verkeersherstructurering door maatregelen 'Bereikbaarheid Waarderpolder'	Verlegging hoofdroute uit woongebied naar bedrijventerrein en verbeteren bereikbaarheid en doorstroming naar bedrijventerrein. De maatregelen (projecten Schoterbrug, Oostweg, Fly-over en eenrichtingsverkeer (geen vrachtverkeer) over Waarderbrug vangen tezamen de autonome groei en de groei Waarderpolder op	Schoterbrug/Oostweg/ 2009 Eenrichtingsverkeer Waarderbrug	Conform plannen gerealiseerd: Schoterbrug en Oostweg zijn per 6 juni 2009 in gebruik genomen. Eenrichtingsverkeer Waarderbrug geldt vanaf aanvang 2010. De Fly-over is in gebruik genomen per eind 2011.

	en verbeteren tevens de leefbaarheid in woongebied met name Spaarndamseweg.	2010. Fly-over 2012	
Afstemming Verkeersregelinstallaties	- Onder andere op Bolwerkenroute en in Waarderpolder (WP als onderdeel Oostweg); - Onderzoek mogelijkheden Schipholweg.	2007, 2009(evt. Schipholweg voor 2011)	In Waarderpolder afgerond tegelijk met Oostweg. Bolwerken nog in onderzoek. Schipholweg heeft groene golf.
Groene concessies OV	Beïnvloeding en advisering eisen concessieverleners. Waar mogelijk aardgastractie OV. Inmiddels doorgevoerd voor concessie Haarlem-IJmond: stedelijk vervoer Haarlem en regio IJmond volledig aardgas, incl. CVV). Overige concessies (regionaal) zijn wel schoner, maar geen EEV. Opnieuw bij volgende concessies.	Vanaf 2006 (Haarlem-IJmond). Nieuwe concessies vanaf 2012	Haarlem blijft zich inzetten voor maximaal OV op aardgas. Sinds januari 2011 wordt de concessie van de OV-taxi en het WMO-vervoer (oudere en gehandicapten) door de BIOS groep gereden met 40 aardgasvoertuigen, waarvoor Haarlem zich sterk heeft ingezet. Vanuit het zelfde streefdoel schone brandstoffen zet Haarlem ook in op verbreiding van elektrisch rijden, ondermeer door het plaatsen van laadpalen (langs openbare weg en in parkeergarages) in samenwerking met stichting E-laad.
Gemeentelijk wagenpark op aardgas	Bij reguliere vervanging wordt aardgasauto gekozen.	Stapsgewijs vanaf 2005, afronding ca. 2010	Is nagenoeg afgerond.
Voorlichting en bevordering uitbreiding infrastructuur aardgasvulstations.	Inzet op (extra) vulstation, met levering groen gas, in Waarderpolder.	Vanaf 2007 in vervolg op Gaia- project. Vulpunt 2010? 2008-2015	Een nieuw openbaar aardgasvulpunt (met groen gas) is in 2011 geopend op de Leidsevaart. Campagnes worden gevoerd of ondersteund om rijden op aardgas en beschikbaarheid infrastructuur onder aandacht te brengen. Groen gas wordt gebruikt als brandstof voor de bussen van Connexxion, de aardgasvoertuigen van gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland, en het WMO vervoer, en is via het nieuwe vulpunt dus ook voor overige afnemers beschikbaar zijn. Eerste helft 2012 komt een installatie gereed voor de productie van groen gas uit stortgas (Schoterog) en rioolwaterzuiveringsslib.

RSL Noordvleugel partner: gemeente Alkmaar (en omgeving)

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Stimuleren van gebruik alternatief vervoer (met name OV en fiets)	- Aanleg van vrije busbanen Oost – West door Alkmaar en van Alkmaar naar Heerhugowaard; - Aanleg van een Transferium (Kraspolderbrug, Bergmeerpolder), te realiseren in 2009/2010; - Invoeren goedkopere kaartjes voor OV na 9:00 uur en in het weekend; - Toepassen van VPL in nieuwe wijken, en verbeteren bereikbaarheid van nieuwbouwllocaties voor OV en langzaam verkeer; - Uitvoeren actieplan langzaam verkeer (verbeteren van fiets- en looproutes).	2009 2009 Okt 2009 2011 Voortdurend Voortdurend in uitvoering	Is gerealiseerd Is gerealiseerd Gratis vervoer van transferium naar Centrum Eurokaartjes in de daluren Opgenomen in planproces Opgenomen in planproces
vulpunt voor voertuigen op aardgas of biogas	Coördineren en faciliteren realisatie vulpunt voor voertuigen op aardgas of biogas.	Mei 2009	Vulpunt geopend op Boekelermeer
Realiseren laadpalen voor elektrisch rijden	Tweede vulpunt op bedrijventerrein Overdie		Opening 2 ^e helft 2012
Uitbreiding warmtenet	Start met laadpalen, 1 paal per wijk	4 ^e kwartaal 2011	10 laadpalen gerealiseerd
Invoering eenrichtingsverkeer op Bierkade/Wageweg	Vervanging aardgas als brandstof voor woningen door benutting restwarmte van de HVC Alkmaar.	2009 gestart	Loopt mee in planproces diverse projecten
Verbetering doorstroming	Invoering eenrichtingsverkeer op Bierkade/Wageweg.	2008	afgerond
Stimuleren schone brandstoffen en technieken bij bussen	Verbetering doorstroming door dynamisch verkeersmanagement en intelligente VRI's op rondweg Alkmaar.	2008	gerealiseerd
Verlaging maximum snelheid op ring Alkmaar naar 80 km/uur	Stimuleren schone brandstoffen en technieken bij bussen via concessieverlening Noord-Holland Noord.	2008	gerealiseerd
Reconstructie N242	Verlaging maximum snelheid op ring Alkmaar naar 80 km/uur (gelijkvloerse kruisingen) en 80 km/uur (ongelijkvloerse kruisingen).	2008	gerealiseerd
	Reconstructie N242 van 4 baansweg met gelijkvloerse kruisingen	2008	gerealiseerd

	naar autoweg met ongelijkvloerse kruisingen.		
Reconstructie fietspaden langs N242	Reconstructie fietspaden langs N242 met daaraan gekoppeld het verbeteren van de fietsverbindingen tussen Alkmaar, Schermer en Heerhugowaard.	2008	gerealiseerd
Uitbreiding uitgiftepunten Greenwheels	Uitbreiding van het aantal uitgiftepunten voor Greenwheels van 3 naar 8.	Vanaf 2007	In 2008 gerealiseerd

RSL Noordvleugel partner: Gemeente Ouder-Amstel

maatregel	toelichting	realisatie	Voortgang
Wagenparkscan	- Uitvoeren wagenparkscan; - Vervanging deel wagenpark/vermindering emissies	2011 2011	- Wagenparkscans is uitgevoerd - Vervanging vrachtwagen (vervroegd) door nieuwe vrachtwagen met Euro 5/EEV.
Het Nieuwe Rijden	- Rijstijltraining chauffeurs gemeente	2011	- Training heeft in 2011 plaatsgevonden.
Monitoring	- Metingen Luchtkwaliteit	2011	- NO₂-onderzoek op diverse locaties in de gemeente.
Realisatie bio/aardgasstation en e-laadpunten	- Met de Makro Zelfbedieningsgroothandel te Duivendrecht (op Amstel Businesspark) vindt overleg plaats in kader vergunningverlening ter realisatie van een gaslaadpunt. Eveneens is voorzien in het aanbrengen van e-laadpunten op het terrein van de inrichting. - Op de locatie Zuidpark/Spaklerweg 54 te Duivendrecht (op Amstel Businesspark) zal overgegaan worden tot inrichting van tenminste 40 e-laadpunten met 4 snelladers. - Onderzoek realisatie 4 e-laadpunten in gemeente via stichting E-laad.	2012 2012 2012	- NO₂-onderzoek op diverse locaties in de gemeente. - PM_{2,5}-onderzoek op 1 locatie in Ouderkerk aan de Amstel en op 1 locatie in Duivendrecht gedurende het gehele kalenderjaar. - Realisatie van het gaslaadstation en de e-laadpunten is voorzien in 2012. - Realisatie van het gaslaadstation en de e-laadpunten is voorzien in 2012. - Realisatie is voorzien in 2012/2013.

RSL Noordvleugel partner: Gemeente Haarlemmermeer

maatregel	toelichting	realisatie	Voortgang
Wagenparkscan	- Uitvoeren wagenparkscan; - Vervanging deel wagenpark/vermindering emissies		Het schonere gemeentelijke wagenpark is gerealiseerd. Het nieuwe wagenpark van de gemeente bestaat zowel uit elektrische voertuigen als voertuigen op groengas (combinatie). Het groengas wordt door Meerlanden opgewekt. - 1 laadpaal voor elektrische fietsen bij het Natuur en Milieucentrum Haarlemmermeer in Hoofddorp; - 1 openbaar laadpunt voor elektrische auto's in de parkeergarage bij het raadhuis; - 4 laadpunten voor elektrische auto's in de parkeergarage onder het winkelcentrum in Hoofddorp Centrum (gerealiseerd door de garagebeheerder); - 1 aardgas vulpunt bij Afvalverwerkingsbedrijf Meerlanden in Rijsenhout. Dit punt is niet openbaar, enkel voor eigen gemeentelijke wagenpark; - 1 snellaadpunt voor elektrisch laden bij Total op Schiphol;
Realisatie bio/aardgasstation en e-laadpunten			

RSL Noordvleugel partner: regio IJmond (Beverwijk, Heemskerk, Velsen en Uitgeest)

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Uitvoeren ontwerp actieprogramma luchtkwaliteit regio IJmond	- Bevorderen doorstroming door uitvoering circulatiemaatregelen in Beverwijk (Oostelijke en Westelijke Randweg). Realisatietermijn: 2008-2011. Deze maatregel heeft een relatie met een IBM project;		- De Westelijke Randweg Beverwijk is inmiddels gerealiseerd. De Oostelijke Doorverbinding is inmiddels ook gerealiseerd. In 2012 wordt het gedeelte tussen de A22 en de A9 nog verder verbeterd. De luchtkwaliteitsmaatregel 'oostelijke doorverbinding' is afgerond.

	- Optimaliseren aansluitingen rijkswegen; is dit het project Reconstructie Aansluiting A22-Beverwijk (Velsertaverse)? - Schoon gemeentelijk wagenpark; - Terugdringen autoverkeer door (1) fietspadenplan Beverwijk en Velsen (verbeteren fietsinfrastructuur, betere fietsparkeervoorzieningen), (2) aanscherpen parkeerbeleid Beverwijk en Velsen, (3) stimuleren OV, bijvoorbeeld door aanleg busbanen. MDIJ kent het project Stimulering Fietsgebruik, waarin enkele maatregelen zijn uitgevoerd en er nog een aantal in de planning staan.	- Het onderzoek is inmiddels gereed. Het bestuur neemt in oktober 2010 een besluit nemen welke maatregel genomen wordt - Wanneer een voertuig afgeschreven is wordt deze vervangen door een milieuvriendelijk voertuig. - In Beverwijk zijn wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten geplaatst. Het fietsbeleidsplan van Velsen moet nog bestuurlijk worden vastgesteld. Het parkeerbeleid zal voorts nog in Beverwijk niet verder worden aangescherpt. In Velsen maakt het parkeerbeleid onderdeel uit van de ontwikkeling van het centrum. Parkeerbeleid is geen gespreksonderwerp voor luchtkwaliteit in de IJmond. De provincie NH is bezig met ontwikkelen van Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen Haarlem en IJmuiden en tussen IJmuiden en Heemskerk.	- Auto's zijn gekocht. Het project IJmond Rijdt Alternatief is in december 2011 afgerond.
Een schoonwagenpark	IJmondse gemeenten hebben de intentie om geuit om over te gaan tot het aanschaffen van een schoonwagenpark o.a. via aardgasvoertuigen.		
Tankstations met schone brandstof	Er zijn initiatieven om te komen tot tankstations waar schone brandstof getankt kan worden in de regio IJmond.		Derde tankstation in Velsen-Zuid wordt januari 2012 geopend. Dan zijn alle drie de beoogde tankstations in gebruik
Reconstructie A208	Reconstructie A208. De snelheid zal worden verlaagd van 100 naar 70 km/uur.	2009	Reconstructie heeft plaatsgevonden.
Projecten via het regionale overleg.	- Schone brandstoffen (de Reinunie rijdt zoveel mogelijk op aardgas); - Milieuzonering; - Schoon openbaarvervoer (Sinds de laatste aanbesteding van het openbaar busvervoer door de provincie rijden de lijnbussen van Connexxion op aardgas).		- Zie aanschaf schoon wagenpark. - Omdat geen overschrijding van de normen plaatsvindt is het volgens het convenant niet mogelijk een milieuzone in te stellen. - Lijnbussen die in het concessiegebied IJmond rijden, rijden op aardgas.
Wm vergunningen	Bij de Wet milieubeheer vergunningen wordt aandacht geschonken aan luchtkwaliteit (o.a. Tata Steel).		Doorlopend.
Diverse maatregelen	Prioriteit geven aan het openbaar busvervoer bij verkeerslichten door het inbouwen van KAR (Korte Afstands		- Gereed. Bij de verkeerslichten is KAR ingebouwd.

	Radio); - OV fietsen; - In 2006 is de business case gereed gekomen om buslijn 75 te upgraden tot regionet; - Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het "Groene Golf Team" opgericht om de wegbeheerders onderzoeken aan te bieden naar de mogelijkheden van groene golven. De gemeente Velsen heeft zich in 2007 aangemeld bij het team; - De Reinunie rijdt zoveel mogelijk op aardgas; - Greenwheels heeft bij de gemeente Velsen een verzoek ingediend voor het realiseren van een buurtauto. Er is een parkeerplaats gereserveerd voor het stallen van de auto; - Aanleg van P+R terrein bij station Santpoort Noord; - Het kruispunt Amsterdamseweg-Parkweg-'s Gravelust en De Kamp-Velserbroekse Dreef zijn gereconstrueerd; - Onderzoek naar de mogelijkheden om het (vracht)verkeer op het Pontplein beter te laten doorstromen i.r.t. tot het beperken van het (doorgaande) autoverkeer op de Lange Nieuwstraat; - Kentekenonderzoek van vrachtauto's op de Parkweg. Op basis van dit onderzoek worden de (transport) ondernemers benaderd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn de uitstoot van vrachtwagens te beperken.		- Bij het Pontplein zijn inmiddels OV fietsen geplaatst. - Studie is gereed. De provincie heeft een vervolg onderzoek gestart. - In de regio zijn drie onderzoeken geweest naar de mogelijkheid van een Groene Golf. Helaas blijken groene golven geen soelaas te bieden. - Zie aanschaf schoon wagenpark. - Parkeerplaats voor Greenwheels is inmiddels gerealiseerd. - Het P+R terrein is inmiddels gerealiseerd. - De kruispunten zijn inmiddels gereconstrueerd. - Maatregel wordt maart 2012 uitgevoerd. Inmiddels zijn wel al wachttijdvoorspellers op het Pontplein geplaatst om fietsgebruik te stimuleren (en veiliger te maken) - Het kentekenonderzoek is gereed. Het bestuur neemt in oktober 2010 een besluit nemen welke maatregel genomen wordt.
Overige kleine projecten	- Fiets eens wat vaker naar je Baas; - Conferentie aardgasrijden.		- Doorlopend. - Conferentie heeft plaatsgevonden.
Diverse maatregelen m.b.t. het actieplan (wat onder deze kop staat is volgens mij allemaal gedaan in het voortraject om tot maatregelen te komen, en dus	- Projectleider Inhuur en vaste formatie; - Opstellen actieplan; - Volgen ontwikkelingen wetgeving en NSL; - Effecten generiek beleid voor Ilmond vaststellen met de saneringstool luchtkwaliteit; - Nader onderzoek knelpunten met provinciaal model;	2008-2011 Eind 2006 2006-2011 2007 2007-2008	- Doorlopend - Gereed. - Doorlopend. - Gereed - Provincie en Milieudienst zijn een nader onderzoek gestart om de

zijn alle acties uitgevoerd en misschien wel niet meer relevant om te noemen...)	- Herberekening wegen met nieuw meet- en rekenvoorschrift (rekenafstand 10 m.);	2008	-	fijn stofemissie beter in kaart te brengen.
	- Luchteffecten van verbeteringen aansluitingen rijksweg A22 en A208 vaststellen;	2008	-	Gereed.
	- Monitoring gebruik veren en OV en onderzoeken % volumevermindering;	2008-2009	-	Maakt onderdeel uit van de studie "verbeteren aansluitingen snelweg". Het bestuur neemt in oktober 2010 een besluit welke maatregel genomen wordt.
	- Monitoring % fietsgebruik;	2006-2011	-	Provincie is concessiehouder Openbaar Vervoer Bus.
	- Onderzoeken met provincie of plaatsing aardgastankstation mogelijk is;	2008	-	Maakt onderdeel uit van de fietsbeleidsplannen.
	- Stimuleren aardgasvoertuigen bij gemeenten en bedrijven.	2006-2011	-	Zie boven.
	- Monitoring aandeel schone voertuigen;	2008-2009	-	Zie boven.
	- Luchtkwaliteit als aspect meenemen in de discussie over de Westelijke Randweg Driehuis door de gemeente Velsen;	2008-2009	-	De provincie en de gemeenteraad van Velsen hebben besloten dat het voormalige spoortracé gebruikt gaat worden voor een vrijliggende busbaan.
	- Alternatieven voor routing vrachtverkeer Derde Haven onderzoeken, waarbij Randweg Driehuis als een van de mogelijke alternatieven wordt meegenomen;	2008-2009	-	Doordat het spoortracé gebruikt gaat worden voor een busbaan is geen alternatieve route voor het vrachtverkeer meer beschikbaar.
	- Onderzoeken samenstelling vrachtverkeer op Havenroute (kentekenonderzoek);	2008-2011	-	Zie boven.
	- Onderzoeken mogelijkheden instellen milieuzone voor havengebied IJmuiden;	2007-2011	-	Zie boven.
	- Monitoring luchtkwaliteit met meetpunten uitwisseling gegevens met provincie 2 aanvullende meetpunten met TEOM;	2006-2011	-	Opwaardering meetnet door provincie en milieudienst volgens planning 1 januari 2011 gereed.
	- Vaststellen kosteneffectiviteit van maatregelpakketten per gemeente;	2008	-	Maakt onderdeel uit van besluiten bestuur welke maatregelen genomen worden.
	- Opstellen actieplan.	2008	-	Gereed.

RSL Noordvleugel partner: gemeente Hilversum

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Verkeersplan en luchtkwaliteitactieplan " Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum en omgeving "	Uitvoering van (verkeers)maatregelen die bijdragen aan verbetering luchtkwaliteit.	2006-2012	Loopt volgens schema. In 2010 zijn de werkzaamheden voor het maken van een verkeerstunnel aan het Oostereind gestart. De tunnel zal volgens planning eind 2012 open gaan voor verkeer. In 2011 is gestart met de uitvoering van de laatste IBP maatregelen in Hilversum. Namelijk het aanpakken van het kruispunt de Kamerling Onnesweg en de Jan van der Heijdenstraat. Tevens worden de aansluitende rechtstanden op de kruispunten verbeterd. De afronding van de werkzaamheden heeft eind 2011 plaatsgevonden. Op de agenda voor 2011 stond ook het kruispunt Van Riebeeckweg met de Oosterengweg. Door de werkzaamheden aan de verkeerstunnel heeft dit laatste project vertraging opgelopen. De planning is dat het kruispunt Van Riebeeckweg met de Oosterengweg eind 2012 zal worden uitgevoerd.

RSL Noordvleugel partner: gemeente Almere

maatregel	toelichting	realisatie	voortgang
Realisatie twee P+R transferia	- Realisatie twee P+R transferia (Almere Oostvaarders en Almere Buiten); - Uitbreiding bestaande P+R transferia. Het betreft hier in totaal ongeveer 200 parkeerplaatsen.	2005	gerealiseerd
Aanschaf acht schone vuilniswagens	Aanschaf acht vuilniswagens met een roetfilter.	2006	gerealiseerd

RSL Noordvleugel partner: gemeente Lelystad

maatregel	gemeente Lelystad	toelichting	realisatie	voortgang
Routering van doorgaand vrachtverkeer	Routering van doorgaand vrachtverkeer rond het centrum ter verbetering van luchtkwaliteit in het Stationsgebied.		2010	
Schone OV-concessie Lelystad	Op 1 januari 2010 gaat de nieuwe OV-concessie voor het stadsvervoer van Lelystad in. Deze concessie zal (minstens) op het (emissie)niveau van Euro V worden aanbesteed.		2010	De nieuwe concessie van Arriva is van start gegaan met bussen die aan de Euro-III-norm voldoen, gelijk aan de bussen waar Connexxion de stadsdienst mee reed. Uiterlijk 1 september 2012 worden deze bussen vervangen door bussen die aan de EEV-norm voldoen, en die tevens een lager brandstofgebruik hebben dan de huidige bussen (inzet van midibussen). Daarnaast wordt van Arriva jaarlijks een overzicht verlangd van andere activiteiten op het gebied van milieu, bijvoorbeeld in de stalling en werkplaats. De inzet van lichtere/kortere bussen uiterlijk per 1 september 2012 kan afhankelijk van het karakter van de infrastructuur ook bijdragen aan vermindering van trillings- en geluidsoverlast.. De achtpersoonsbussen waar de Regiotaxi mee rijdt zijn inmiddels vervangen door bussen met een hoge milieunorm. Voor leerlingenvervoer is een apart contract afgesloten; in augustus 2013 kan het zwembadvervoer deel uit gaan maken van de stadsbusconcessie. Bij een nieuwe aanbesteding van het kleinschalige vervoer (leerlingenvervoer, Regiotaxi, AWBZ-vervoer/ zittend ziekenvervoer en eventueel WSW-vervoer) zal de milieunormering van de voertuigen aandachtspunt bij de beoordeling zijn.

