



Retouradres Postbus 511, 2003 RN Haarlem

Aan: de leden van de Commissie beheer

Datum 22 februari 2007
Ons kenmerk SB/Mil/2007/397
Contactpersoon M.A.H.G. Plantaz
Doorkiesnummer 023-5114617
E-mail mahgplantaz@haarlem.nl
Kopie de leden van het College van B&W
Onderwerp Stand van zaken Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel
Bijlage Aanbiedingsbrief concept RSL-NV aan Staatssecretaris van Geel

Geachte leden,

In mijn brief van 18 december 2006 ('Tussenstand Beleidsplan Luchtkwaliteit') vermeldde ik ondermeer de deelname van Haarlem aan de voorbereiding van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel (RSL-NV).

Afgelopen donderdag 15 februari heb ik voor Haarlem een bestuurdersconferentie bijgewoond van de deelnemende partijen aan dit RSL-NV. Doel hiervan was ondermeer het vaststellen en tekenen van een aanbiedingsbrief aan de Staatssecretaris van VROM bij een conceptversie van het RSL NV. In die brief worden de hoofdlijnen en nog openstaande vragen van het RSL samengevat, en wordt de gezamenlijke inzet van de deelnemers nog eens bevestigd.

Ik stuur u deze brief hierbij ter kennisname toe, en ik benut tevens de gelegenheid om de plaats van het RSL binnen de komende nieuwe regelgeving voor de luchtkwaliteit en de positie van Haarlem binnen het RSL-NV toe te lichten.

Kader: Wet luchtkwaliteit en Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het RSL-Noordvleugel vormt één van een reeks regionale deelprogramma's die gebundeld zullen worden tot een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Beoordeling en aanpak van de luchtkwaliteit binnen grotere gebieden wordt mogelijk gemaakt door de Wet luchtkwaliteit, die naar verwachting dit voorjaar van kracht wordt. Daarbij wordt de regelgeving omtrent de luchtkwaliteit rechtstreeks in de Wet milieubeheer opgenomen, ter vervanging van het nu nog geldende Besluit luchtkwaliteit 2005.

Belangrijkste aanpassingen van de regels zijn ondermeer:



- Alleen de grootste projecten, met een zogeheten 'in betekenende mate' invloed op de luchtkwaliteit, moeten nog getoetst worden aan de grenswaarden. De criteria voor 'in betekenende mate' worden in een Algemene Maatregel van Bestuur strikt omschreven¹ en vertaald naar aantal woningen, ha kantoren etc.
- Van alle overige projecten (de 'niet in betekenende mate' projecten) volstaat straks een motivering waarom zij beneden die criteria vallen.
- Programma-aanpak wordt mogelijk voor de toetsing van de 'in betekenende mate projecten', inclusief saldering op regionale schaal. Ongunstige effecten van alle 'in betekenende mate' projecten in een groter gebied kunnen gezamenlijk beoordeeld en gecompenseerd worden met gunstige maatregelen in hetzelfde gebied. Na toetsing van het programma hoeven de projecten dan niet meer afzonderlijk beoordeeld te worden. Harde voorwaarden daarbij zijn:
 - A. Gunstig saldo nieuwe projecten versus maatregelen (maatregelen overtreffen verslechtering). Hiervoor is een rekenmodel, het 'salderingstool' ontwikkeld
 - B. Alle overschrijdingen binnen de regio worden opgelost binnen de uiterste datum (inclusief beoogd uitstel van Europa voor de termijn waarop aan grenswaarden voldaan moet worden). Hiervoor is ook een rekenmodel, het 'saneringstool' ontwikkeld.

De RSL's dienen dus enerzijds om grote projecten te inventariseren samen met de maatregelen die de effecten compenseren. Anderzijds dienen zij om aan te tonen dat ook de bestaande overschrijdingen in die regio tijdig opgeheven worden. Het NSL –voornamelijk dus een bundeling van de RSL's- dient behalve ter veiligstelling van nieuwe projecten óók als basis waarop aan Europa uitstel van de grenswaarden wordt gevraagd. In de praktijk biedt het ook de basis voor het bepalen van de benodigde financiering vanuit VROM en FES-gelden, en worden er criteria uit afgeleid voor de verdeling daarvan.

RSL Noordvleugel

Het RSL-Noordvleugel vormt de invulling voor de Regio Noordholland en Flevoland en wordt gecoördineerd door de Provincie Noord-Holland. Inventarisatie heeft plaatsgehad van de belangrijkste projecten in deze regio, volgens de vermoedelijke criteria voor 'in betekenende mate'. Tevens werden de mogelijke en benodigde maatregelen geïnventariseerd.

Uit voorlopige berekeningen met het *salderingstool* bleek al snel dat alle nieuwbouwprojecten ruim gecompenseerd werden door verbetermaatregelen. Dat komt vooral door Rijks- en Europese bron-maatregelen, zoals roetfilters, kilometerheffing en strengere Europese uitstoot-eisen. Deze werken dóór langs elke weg, ook bij nieuwbouw.

Voor wat betreft de *sanering* van bestaande overschrijdingen bleken er wél nog hardnekkige knelpunten over te blijven nadat algemene maatregelen van Rijk en Europa waren verrekend. In die gevallen zijn ook plaatselijke maatregelen nodig.

¹ Criterium is een toename met meer dan 3% van de grenswaarde voor een stof



waarbij de deelnemers met (een nu nog voorlopige versie van) het saneringstool kunnen doorrekenen wat nodig en effectief is.

Uiteindelijk moeten alle maatregelen die nodig zijn om toekomstige of bestaande knelpunten op te heffen in het RSL worden vastgelegd. Voldoen aan de grenswaarden is immers voorwaarde van de programma-aanpak en daarmee ook voor het doorgaan van de nieuwbouwprojecten. De deelnemers moeten zich uiteindelijk ook juridisch verbinden dat ze de maatregelen daadwerkelijk uitvoeren.

Om dit aanvaardbaar te maken zal het Rijk bijdragen in een deel van de kosten van maatregelen van andere deelnemers, mits deze noodzakelijk zijn bovenop het Rijksbeleid om alle knelpunten binnen de uiterste Europese termijn op te lossen. Daarnaast draagt het Rijk de kosten van de eigen maatregelen, inclusief die van Rijkswaterstaat, om alle knelpunten langs Rijkswegen op te heffen.

Naast specifieke, zeer lokale maatregelen (bijv. doorstroom verbeteren of eenrichtingsverkeer op een wegvak) dragen ook breder werkende maatregelen (op het niveau van een stad of stadsdeel) bij. Noodzaak en kosten zijn echter niet altijd direct tot specifieke knelpunten te herleiden.

De Provincie wil daarom op een drietal regionale speerpunten een gecoördineerde aanpak van zoveel mogelijk deelnemers bewerkstelligen, en daarvoor ook een Rijksbijdrage claimen namens de deelnemers.

Die speerpunten zijn:

- Schoner OV (groene concessies)
- Stedelijke goederendistributie (met transferpunten)
- Milieuzonering (groene zones schoon vrachtverkeer)

Voor wat betreft Schoner OV zullen de belangrijkste concessieverleners inzet van schonere bussen eisen. Voor wat betreft milieuzonering zou het een bijdrage kunnen opleveren in de vorm van gestandaardiseerde bevoorradingsprofiel – onderzoeken. De kosten van de zonering zelf blijven waarschijnlijk voor de deelnemende gemeenten.

De drie speerpunten zullen in de komende maanden nader worden uitgewerkt.

Positie Haarlem met betrekking tot projecten en maatregelen in RSL-NV

Voor het RSL heeft Haarlem 2 mogelijke 'in betekenende mate' projecten opgevoerd:

- Schalkwijk 2000 + (meer dan 2000 woningen, naast kantoren, winkels, bioscoop)
- Herstructurering Waarderpolder (boven criterium netto toename bedrijfsoppervlak)

De Schoterbrug/Oostweg heeft blijkens berekeningen per saldo juist een positief effect op de luchtkwaliteit en hoeft daarom niet opgenomen te worden in het RSL-NV. Daarnaast valt de besluitvorming over de Schoterbrug nog onder de vigerende regelgeving, het Besluit luchtkwaliteit 2005.



Voor wat betreft de **saneringssituatie** geldt het voorbehoud dat de huidige saneringstoolversie (ook) voor Haarlem nog een aantal relevante onjuistheden en andere gebreken bevat. Op grond van deze voorlopige versie echter, zouden Haarlemse maatregelen niet meer noodzakelijk zijn om op de uiterste uitsteldatum aan de grenswaarden te voldoen. Dit in tegenstelling tot Amsterdam en Stadsregio, en één lokatie in IJmond.

Volgens de huidige beoordelingsregels betekent dit dat Haarlem géén rijksbijdrage voor maatregelen kan verwachten, afgezien wellicht van een beperkte bijdrage voor Milieuzonering via de regionale speerpunten. Anderzijds zou ook de verplichting tot maatregelen vervallen. Dit alles mits Nederland de gevraagde 5 jaar uitstel van Europa krijgt.

Komt er echter geen uitstel van Europa, dan houdt Haarlem wel saneringsverplichtingen. Zoals vermeld biedt ook de kwaliteit van het saneringsmodel nu nog onvoldoende zekerheid.

Voorlopig ingebrachte maatregelen Haarlem

In de huidige conceptopzet van het RSL-NV maken de partijen onderscheid tussen primaire en secundaire maatregelen. Van de eerste categorie nemen zij straks de verplichting op zich deze ook daadwerkelijk uit te voeren (na definitieve vaststelling). Het Rijk zal echter alleen in de kosten bijdragen als de maatregelen noodzakelijk zijn om een knelpunt op te heffen.

Van de secundaire maatregelen spreken de deelnemers uit dat zij zich daarvoor zoveel mogelijk zullen inzetten, zonder verplichting. Er is daarom ook niet mee gerekend in het RSL, en er zal geen Rijksbijdrage voor komen.

Haarlem heeft voorlopig in beide categorieën maatregelen vermeld, met de volgende overwegingen:

Eenzijds voert Haarlem al een stevig milieubeleid ter reductie van autogebruik, via het eerder vastgestelde HVVP met vele Fiets-en OV-maatregelen die andere gemeenten nu in nieuwe plannen Luchtkwaliteit opnemen. Hetzelfde geldt voor onze inzet op aardgas als brandstof, en het ondertekende Convenant Milieuzonering. Deze als minder harde, secundaire maatregelen in te brengen zou hieraan geen recht doen, ook al is het HVVP vooral een raamplan en moeten soms nog concretere uitvoeringsbesluiten volgen. Aardgasbussen zijn al gerealiseerd voor ons stedelijk openbaar vervoer en binnen regio IJmond; we blijven ons inzetten voor uitbreiding naar andere regionale lijnen en de Zuidtangent.

Anderzijds is het niet verstandig om bij onzekere wettelijke verplichting en vermoedelijk uitblijven van rijksbijdragen, vooruit te lopen op nadere analyse en interne en politieke discussie over uitvoering en kosten van extra luchtmaatregelen. Daarom zijn maatregelen die niet reeds via het HVVP (en uitwerkingen daarvan) zijn vastgelegd niet in de primaire categorie genoemd, noch onderdelen van het HVVP waarvan de uitvoering nog te weinig omlind is. Door de vermelding bij de secundaire categorie geven wij aan ons hiervoor wel in te spannen. Milieuzonering is vooralsnog wel als 1^e categorie ingevuld, maar kent ingebouwde clausuleringen via het Convenant.

**Relatie met het Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem**

In het 2^e kwartaal van dit jaar zal meer duidelijkheid bestaan over de betekenis van het RSL en andere ontwikkelingen voor Haarlem. Vanaf medio maart zullen nieuwe modellen beschikbaar zijn en ook het saneringstool wordt nog verbeterd. Een eindversie van het Beleidsplan Luchtkwaliteit kan dan met voldoende zekerheid worden beoordeeld. Besluitvorming kan dan plaatsvinden vóórdat definitieve besluitvorming en vastlegging in het kader van het RSL noodzakelijk is: die is gepland ná de zomer.

Om toch kort de veranderde situatie in te schatten ten opzichte van de conceptversie van het Beleidsplan Luchtkwaliteit:

- Veel minder overschrijdingen, vooral voor Fijn Stof, mogelijk zelfs géén saneringsverplichting meer
- Evenmin als toen uitzicht op een Rijksbijdrage in maatregelen, hoogstens een beperkte bijdrage voor milieuzonering
- Het blijft zo dat eerder voldoen dan uiterste uitsteldatum –of met een ruimere marge voldoen gunstig is voor de gezondheid.
- Daarnaast blijven schommelingen in prognoses een juridisch risico

Wat betreft Milieuzonering heeft Haarlem eerder het convenant getekend waarin noodzaak voor de leefomgeving als voorwaarde is gesteld. Vooralsnog is uitgangspunt dat Milieuzonering hieraan voldoet. Milieuzonering beoogt immers vooral een verkorting van de periode met overschrijding van grenswaarden, door een versnelde aanschaf van schonere vrachtwagens te stimuleren.

Bestuurdersconferentie en brief aan staatssecretaris van Geel 15 februari.

Oorspronkelijk was gepland dat het RSL-NV rond deze datum voldoende concreet ingevuld zou zijn om als bestuurders af te spreken besluitvorming in de diverse bestuurs- en raadsorganen te gaan voorbereiden. Wegens nog ontbrekende gegevens (zoals een te laat beschikbaar en onvoldoende accuraat saneringstool, en verwachte nieuwe gegevens in maart) is dit vervallen. Wel is een concept van het RSL-NV als voorbeeld van de stand van zaken naar Staatssecretaris van Geel toegestuurd met een uitgebreide aanbiedingsbrief.

Ik heb deze brief namens Haarlem mede ondertekend ter bekrachtiging van de samenwerking in het RSL-NV en onze instemming met de doelstelling daarvan. Ik wijs er daarbij voor alle duidelijkheid op dat de brief Haarlem of andere partijen nog niet verbindt tot één of meer concrete maatregelen; ook in het aangeboden RSL-NV concept is dit nadrukkelijk aangegeven.

Ik hoop u hiermee een nader inzicht te hebben gegeven in de ontwikkelingen rond het RSL-NV en de positie van Haarlem daarin.

Met vriendelijke groet,

Maarten Divendal

■ Gedeputeerde Staten

Datum 15 februari 2007

Ons kenmerk 2007-

Onderwerp aanbod Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Noordvleugel

Het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer
De staatssecretaris P.L.B.A. van Geel
Postbus 20951
2500 EX DEN HAAG

Bezoekadres

Houtplein 33

Haarlem

Postadres

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143

Fax (023) 514

Directie Beleid

Bijlage(n)

Behandeld door J.C.M. de Bruijn

Telefoon (023) 514 3875

Uw kenmerk

E-mail bruijn@noord-holland.nl

Geachte heer Van Geel,

De regionale en gemeentelijke overheden in de Noordvleugel zijn zich bewust van de problematiek van de luchtkwaliteit in Nederland en in de Noordvleugel in het bijzonder. Om te voorkomen dat Nederland "op slot gaat" heeft het kabinet het voornemen geuit een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vast te stellen. Enerzijds worden in het NSL alle maatregelen opgenomen die ertoe moeten leiden dat Nederland aan de gestelde luchtkwaliteitsnormen voldoet, teneinde gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging tegen te gaan respectievelijk te verminderen. Anderzijds worden in het programma nieuwe belangrijke ruimtelijke en infrastructurele projecten opgenomen waartoe naar verwachting in de periode 2007-2011 wordt besloten, de zogenaamde projecten in betekenende mate.

Mede op uw verzoek zijn wij sinds januari 2006 samen met vertegenwoordigers van uw Ministerie en van de regionale directie van RWS bezig om de concrete problemen in onze regio in kaart te brengen, daar passende maatregelen bij te zoeken en daar ook het benodigde draagvlak voor te krijgen. Wij zijn ervan overtuigd dat deze problemen niet door iedere partij afzonderlijk kunnen worden aangepakt. Een gezamenlijke aanpak is geboden. Daartoe werken wij in Noordvleugelverband nauw samen en zullen ook gezamenlijk een Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit voor de Noordvleugel (RSL-NV) vaststellen. De deelprogramma's voor de provincie Flevoland en Stadsregio Amsterdam zijn integraal onderdeel van dit regionaal programma luchtkwaliteit.

Een eerste versie van het RSL-NV is inmiddels gereed. Op basis van de nu bekende gegevens kunnen daar de volgende conclusies uit worden getrokken:

- a. Aan het RSL-NV zullen naast de provincies Noord-Holland, Flevoland en de Stadsregio Amsterdam ook veel gemeenten deelnemen. Niet alleen de besturen van gemeenten waar grote projecten op stapel staan of harde knelpunten moeten worden aangepakt, maar ook gemeenten waar men zorgen heeft over de luchtkwaliteit en over nog komende aanscherpingen van het beleid doen mee. Bestuurlijk draagvlak voor maatregelen en samenwerking in de regio is in ruime mate aanwezig.
- b. In de Noordvleugel staan op basis van de nu bekende criteria meer dan 100 projecten in betekenende mate in het RSL-NV. Een groot deel daarvan speelt in de Stadsregio Amsterdam, maar ook in Almere is veel aan projecten voorzien. Het gaat dan om meer dan 100.000 woningen, bijna 2000 ha bedrijventerrein, meer dan 4 miljoen m² kantooroppervlak en een aantal cruciale grote infrastructurele werken. Het doorgaan van deze projecten is niet alleen een regionaal maar ook een nationaal belang.
- c. De door het Rijk (het internationale scenario) en vanuit de regio voorgestelde generieke maatregelen zijn voldoende robuust om de verslechtering van de luchtkwaliteit van alle opgevoerde projecten in betekenende mate te compenseren. Vanuit die eis uit de salderingsbenadering hoeft aan uitvoering van al die projecten niets meer in de weg te staan. Daar moet natuurlijk nog wel een aantal formele zaken in de sfeer van wet- en regelgeving door u worden geregeld.
- d. Uit de eerste doorrekening van de situatie in de Noordvleugel met de door uw Ministerie geleverde saneringstool (versie 1.2) blijkt dat nagenoeg alle resterende knelpunten met locatiespecifieke maatregelen aangepakt kunnen worden. Of anders gezegd, met uitvoering van die maatregelen kan voor bijna 100% binnen de voorgestelde derogatietermijn aan de wettelijke eisen worden voldaan. Daarbij moet worden aangetekend dat nagenoeg alle resterende knelpunten buiten het hoofdwegennet zich binnen de Stadsregio Amsterdam voordoen.
- e. Er is bereidheid om over de uitvoering van alle benodigde maatregelen afspraken met elkaar te maken, mits voldaan wordt aan met name de financiële randvoorwaarden. Wij benadrukken de rol van uw Ministerie om aan een deel van die voorwaarden te

voldoen. Dat neemt niet weg dat ook de provincies, de Stadsregio en veel gemeenten grote investeringen zullen doen.

Wij willen bij deze conclusies nog wel een aantal kanttekeningen plaatsen:

- a. Wij zijn mede tot deze conclusies kunnen komen door de wetenschap dat het Rijk zich in principe bereid heeft verklaard om alle onderkende knelpunten aan het hoofdwegennet (rijkswegen) met eigen middelen adequaat aan te pakken.
- b. Veel van de generieke en locatiespecifieke maatregelen vragen om omvangrijke overheidsinvesteringen. Zonder een substantiële Rijksbijdrage zal uitvoering niet gegarandeerd kunnen worden en komt het voldoen aan de wettelijke eisen op de tocht te staan.
- c. Wij zijn nog bezig om op een drietal terreinen verdergaande afspraken over regionale generieke maatregelen voor te bereiden. Het gaat daarbij om schoner openbaar vervoer, milieuzonering en een betere goederendistributie in en om de steden. Die afspraken en daaruit voortvloeiende maatregelen zullen een positief effect op de luchtkwaliteit hebben. Vanwege dat effect en de positieve invloed daarvan op de ontwikkeling van de regio menen wij dat ook deze maatregelen voor een financiële bijdrage van de rijksoverheid in aanmerking moeten kunnen komen.

Met nadruk zij gesteld dat het hier om een eerste versie van het RSL-NV gaat. Immers, er is nog een groot aantal door ons niet te beïnvloeden factoren onzeker; wij noemen:

- a. Volgens uw Ministerie is het niet ondenkbaar dat de achtergrondniveaus, die bij de huidige versies van de salderings- en saneringstool gebruikt zijn, nog moeten worden aangepast in verband met de in maart 2007 te verschijnen nieuwe GCN-kaart. Bovendien blijkt uit meetgegevens van de gemeente Amsterdam (en enkele andere grote steden) dat gedurende de laatste jaren geen dalende trend van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof waarneembaar is. Namens de gemeente Amsterdam heeft wethouder Vos u in een brief van 31 oktober 2006 haar bezorgdheid hierover kenbaar gemaakt.
- b. Eerst onlangs begrepen wij van uw medewerkers dat de criteria voor projecten in betekenende mate via een nieuwe versie van de AMvB weer worden gewijzigd. Zolang daar geen zekerheid over bestond, hebben wij daar niet mee kunnen werken.

- c. De saneringstool versie 1.2 is pas op 17 januari jl. beschikbaar gekomen. Het bleek niet mogelijk om de gevolgen daarvan, in termen van resterende knelpunten en passende maatregelen inclusief het benodigde maatschappelijke en bestuurlijk draagvlak, in deze korte periode zorgvuldig te verwerken.
- d. Omdat pas laat aan de maatregelen gerekend kon worden – met bovendien nog een concept-saneringstool - is het maatregelenpakket nog niet op al haar financiële gevolgen doorgerekend, waardoor alleen nog maar een voorlopige claim op Rijkssteun mogelijk is.
- e. Nog onduidelijk is welke rijksbijdrage beschikbaar komt om de in het programma opgenomen noodzakelijke maatregelen waarvoor nog geen sluitende dekking is, te bekostigen.
- f. De in het RSL gehanteerde termijnen voor het realiseren van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zijn gebaseerd op de voorgestelde derogatietermijnen in de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit die nog moet worden vastgesteld.

Niettemin willen wij vorderingen maken. Daartoe hebben wij als bestuurlijke vertegenwoordigers in de Noordvleugel bijgaand RSL-NV als tussenresultaat vastgesteld. Deze versie mag u beschouwen als toelichting op de huidige stand van zaken in de Noordvleugel. Het vormt de basis voor het verfijnen en aanpassen in een volgende versie die voor opname in de definitieve versie van het NSL in aanmerking komt. Niettemin menen wij dat deze versie al goed bruikbaar is voor het in april op te stellen Beleidsvoornemen NSL. Naar wij hebben begrepen zal de definitieve versie van het NSL eerst in het najaar 2007 door het Kabinet worden vastgesteld.

Het bijgaande voorlopige RSL-NV hebben wij niet ter vaststelling aan onze dagelijkse besturen, te weten colleges van GS, B&W en dagelijks bestuur, voorgelegd. Immers, het leek ons te verwarrend om hen met op korte termijn nog aan wijzigingen onderhevige informatie in dit document te belasten. Het bijgaande voorlopige RSL-NV hebben wij om diezelfde reden evenmin ter beoordeling aan onze achterbannen voorgelegd, te weten Raden, Staten en Algemeen Besturen. Een meer definitieve versie van het RSL-NV zullen wij later dit jaar wel aan een uitgebreide bespreking en zo nodig vaststelling in deze gremia onderwerpen.

Namens de regionaal samenwerkende partijen in de Noordvleugel: