

# Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Marc Plantaz
Telefoon 5113517
E-mail: mahgplantaz@haarlem.nl
STZ/MIL Reg.nr. 2008 / 50279
Te kopiëren: a,b,c; ter inzage: d en e
B & W-vergadering van 15 april

## Onderwerp

Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel

### Bestuurlijke context

In deze nota stellen wij het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit voor de regio Noordvleugel vast (RSL-NV) ter voldoening aan het wettelijk kader. Het RSL-NV en vergelijkbare RSL's voor andere gebieden zijn de regionale deelprogramma's van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit NSL met de diverse RSL's moet ingevolge de luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer door VROM worden opgesteld voor de periode 2009-2014, in samenwerking met de betrokken andere overheden. De provincie Noord-Holland coördineert en faciliteert de opstelling van het RSL voor de Noordvleugel.

Het wettelijk voorgeschreven NSL met de RSL's biedt een garantie dat de lucht in Nederland schoner en gezonder wordt en vervult daarnaast twee andere, belangrijke functies binnen het luchtkwaliteitsbeleid:

- Het geeft de vereiste onderbouwing voor een aanvraag van uitstel van de grenswaarden aan Europa;
- Door eenmalig aantonen dat alle luchtkwaliteitsmaatregelen de gevolgen van alle ontwikkelingen per RSL gebied ruimschoots overtreffen wordt de besluitvorming per individueel project eenvoudiger.

Het NSL met zijn RSL's betreft alleen stikstofdioxide en fijn stof, waarvoor niet overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan grenswaarden. Het brengt in beeld wanneer er wèl overal aan die normen voldaan zal worden, en welke maatregelen daartoe getroffen worden met hun effect. Ook de geplande ontwikkelingen (bouw, verkeer, industrie) die in betekenende mate effect zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit worden beschreven en verrekend. Voor alle overige ontwikkelingen gezamenlijk wordt een extra bijdrage verrekend. Het programma toont aan dat -ondanks alle ontwikkelingen-, het halen van de grenswaarden aanzienlijk bespoedigd wordt door de erin vastgelegde maatregelen, en legt het tijdstip vast waarop aan deze normen overal voldaan wordt.

Onder de verbetermaatregelen (te rekenen vanaf 2005) waartoe Haarlem zich met de vaststelling van het RSL NV verbindt zijn alleen maatregelen genoemd die door eerdere besluitvorming en/of reserveringen bestuurlijk en financieel voldoende zeker zijn gesteld. Dit betreft vooral HVVP-maatregelen ter bevordering van fiets en OV en ter verbetering van de bereikbaarheid van de Waarderpolder. Ook de reeds gerealiseerde overgang op aardgas van het stedelijk openbaar vervoer en het gemeentelijk wagenpark is opgenomen.

Wij onderzoeken nog een aantal aanvullende maatregelen, maar daaraan binden wij Haarlem niet via dit RSL-NV. Wij beslissen daarover per afzonderlijke nota na verwerking in ons Beleidsplan luchtkwaliteit. De vaststelling van het RSL -NV heeft derhalve geen financiële consequenties.

Omdat de luchtkwaliteit een algemeen belang is zenden wij de nota ter informatie aan de Commissie Beheer.

---

### B&W-besluit:

1. Het college stelt het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel vast en bevestigt daarmee de deelname van Haarlem conform de in het RSL NV opgenomen opgave.
2. Het college machtigt de Wethouder Milieu om eventuele vormaanpassingen van het RSL te accorderen en stemt in met de aanbiedingsbrief aan Minister Cramer opgesteld door de Provincie
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht
5. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter informatie

## **Bijlage a B&W Nota RSL-Noordvleugel Reg. nr. 2008 / 50279**

### **Inleiding**

In deze nota stellen wij het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit voor de regio Noordvleugel vast. Daarmee bevestigen wij de deelname van Haarlem aan dit programma en de uitvoering van de daarin opgenomen maatregelen met gunstig effect op de luchtkwaliteit. Tevens bevestigen wij daarmee de aanmelding en voorlopig geraamde omvang van ruimtelijke ontwikkelingen die 'in betekenende mate' effect op de luchtkwaliteit zouden kunnen hebben. Het RSL ligt ter inzage bij de Griffie, met de aanbiedingsbrief van gedeputeerde Moens aan Minister Cramer (bijlagen d en e).

### **Wettelijk kader en doel**

Ingevolge de luchtkwaliteitseisen in titel 5.2. van de Wet milieubeheer (Wm) stelt het Ministerie van VROM een nationaal programma op voor stoffen waarvoor niet of niet tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wm. Dit betreft in de praktijk alleen nog stikstofdioxide en fijn stof. Dit Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit voor de periode 2009-2014 omvat ook een aantal regionale deel-programma's, de Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit. Die worden samen met de betrokken lokale besturen opgesteld.

Het NSL met de verschillende RSL's brengt –per regio- in beeld wanneer er wèl overal aan die grenswaarden voldaan zal worden, en welke maatregelen daartoe getroffen worden met hun effect. Ook de geplande ontwikkelingen (bouw, verkeer, industrie) worden beschreven en verrekend, voorzover zij volgens wettelijk vastgelegde criteria<sup>1</sup> in betekenende mate effect zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit. Voor alle overige ontwikkelingen gezamenlijk, die individueel niet in betekenende mate bijdragen, wordt een totale extra bijdrage verrekend. De berekeningen die deel uitmaken van het NSL en de RSL's tonen aan dat -ondanks alle ontwikkelingen-, het halen van de grenswaarden aanzienlijk bespoedigd wordt door de gezamenlijk maatregelen en legt daarvoor het tijdstip vast. De vorderingen zullen jaarlijks gemonitord worden.

Hiermee biedt het wettelijk voorgeschreven NSL (samen met de RSL's) om te beginnen een stevige garantie dat de lucht in Nederland schoner wordt, om gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging te verminderen. Binnen het beleid vervult het NSL voorts nog twee andere belangrijke functies, die voor alle deelnemers aan het programma van belang zijn:

- Het NSL toont aan hoe en volgens welk tijdsplan Nederland door alle maatregelen in het programma wèl zal voldoen aan alle grenswaarden. Hierdoor wordt het mogelijk een formeel verzoek om uitstel tot die datum aan te vragen bij Europa. Europa stelt aan zulk uitstel immers strenge voorwaarden zoals heldere, voldoende effectieve en vaststaande maatregelen en een hard tijdschema.
- Doordat het NSL tevens aantoont dat de maatregelen de effecten van nieuwe ontwikkelingen ruimschoots compenseren en dat die ontwikkelingen de uitsteldatum voor voldoen aan de grenswaarden niet in gevaar brengen, wordt besluitvorming over die nieuwe ontwikkelingen vereenvoudigd. Voor de projecten met in betekenende mate effect kan daarna worden verwezen naar het NSL/de RSL's waarin zij individueel beschreven en doorgerekend zijn. Met alle andere, kleinere projecten gezamenlijk is via een totaalbijdrage ook al rekening gehouden, dus volstaat daarna om aannemelijk te maken dat een individueel project niet in betekenende mate effect heeft.

Het NSL wordt in mei 2008 als beleidsvoornemen voorgelegd aan de Europese Unie als basis voor een verzoek om uitstel van het voldoen aan de grenswaarden. Het NSL zal daarna definitief van kracht worden in 2009.

### **Algemeen beeld uit de RSL's**

Uit de berekeningen voor de verschillende RSL's blijkt dat zonder maatregelen, vooral in de vier grote steden en hun directe omgeving, nog tot ver voorbij 2015 overschrijdingen zouden voorkomen. Vervolgens is nagegaan welke maatregelen elke deelnemer neemt voor de luchtkwaliteit en welke

---

<sup>1</sup> In feite projecten die niet voldoen aan de criteria in het Besluit Niet in betekenende mate luchtkwaliteitseisen en de gelijknamige Regeling NIBM

verbeteringen dat oplevert. Tevens is extra uitstoot door geplande projecten in de komende jaren verrekend.

Het blijkt dat het effect van het grote pakket aan lopende en nieuwe maatregelen van Rijk, provincies en gemeenten veel groter is dan het ongunstige effect van de geplande projecten. De normen zullen daardoor overal gehaald worden in 2015. De deelnemers verplichten zich de in het RSL benoemde maatregelen ook uit te voeren of dezelfde verbetering te bereiken. Het Rijk levert vooral voor de aanpak van de hardnekkigste overschrijdingen ook een financiële bijdrage.

### **Positie Haarlem in het RSL-NV**

Haarlem neemt deel in het RSL voor de regio Noordvleugel, dat grote delen van de provincies Noordholland en Flevoland omvat. Het RSL-samenwerkingsverband 'Noordvleugel' staat los van samenwerkingsverbanden op andere beleidsterreinen met vergelijkbare naam.

De Provincie Noord-Holland coördineert en faciliteert de totstandkoming van het RSL-NV en is zelf deelnemer. Zij heeft het RSL-NV bestuurlijk vastgesteld op 11 maart. Voor voldoende beleidsmatige en juridische hardheid van het NSL is het echter noodzakelijk dat elk van de deelnemers afzonderlijk het RSL en zijn aandeel daarin vaststelt.

In Haarlem zijn de overschrijdingen minder groot en hardnekkig dan in en om de grote steden. Bovendien heeft Haarlem al veel beleid op de rails staan dat gunstig is voor de luchtkwaliteit. Na verrekening daarvan wordt in 2015 zeker voldaan aan de norm voor stikstofdioxide, en in 2010 aan de norm voor fijn stof. Daarbij is ook rekening gehouden met de geplande ontwikkelingen in Haarlem voor de komende jaren.

### **Maatregelen en projecten Haarlem in het RSL-NV**

De door Haarlem aangemelde *ontwikkelingen* met (mogelijk) in betekenende mate ('IBM'-) effect zijn opgenomen in bijlage b van deze nota. Voor Haarlem valt Schalkwijk 2000+ samen met Slachthuisbuurt zuid onder de wettelijke criteria daarvoor. Zekerheidshalve is ook de herontwikkeling van de Waarderpolder opgenomen omdat voor groei van bedrijventerrein geen minimumcriterium voor IBM is aangegeven. De mogelijke effecten, in de vorm van verkeerstoename door arbeidsplaatsengroei, worden echter al opgevangen door de Schoterbrug/Oostweg verbinding. Dit is gebleken uit onderzoek ten behoeve van de ruimtelijke besluitvorming voor de Schoterbrug en de Oostweg. Dit is als voorbehoud vermeld in de opgave van de herontwikkeling van de Waarderpolder als IBM voor het RSL.

Een lijst van de opgenomen *maatregelen* van Haarlem is opgenomen in bijlage c. Deelnemers verbinden zich alleen aan de uitvoering van de 'primaire' maatregelen. Daarbij mag een maatregel ook door een andere maatregel vervangen worden indien die een zelfde -of zelfs gunstiger- effect heeft. De lijst met 'secundaire' maatregelen betreft maatregelen waarvan de uitvoering nog overwogen wordt en die in elk geval nog nadere uitwerking en eventueel besluitvorming vraagt. Hiervoor geldt geen uitvoeringsplicht en het effect ervan is dan ook niet opgenomen in de berekeningen van het NSL/RSL.

Onder de '*primaire*' verbetermaatregelen die met zekerheid gerealiseerd worden (of al uitgevoerd zijn sinds 2005) worden vooral een reeks HVVP-maatregelen<sup>2</sup> genoemd. Vermindering van autogebruik door bevordering van fiets en OV behoort tot de voornaamste gereedschappen waarmee steden de uitstoot door wegverkeer kunnen verminderen. Dit is in Haarlem al vroeg stevig opgepakt in het HVVP. Als primaire maatregelen zijn alleen die maatregelen genoemd die reeds voldoende uitgevoerd zijn, of zijn zekergesteld in bijvoorbeeld uitvoeringsprogramma's en -plannen voor fiets<sup>3</sup> en OV en/of door opname /reservering in programmabegrotingen<sup>4</sup>. Ook de verkeersstructuurwijziging door aanleg van Schoterbrug, Oostweg en de fly-over is van belang<sup>5</sup>. Deze ontlast de woongebieden langs de

<sup>2</sup> Het Haarlems Verkeer en Vervoerplan (SB/V&V Reg.nr. VV/2003/198) is kaderstellend.

<sup>3</sup> Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur SB/VV/2007/96 en SB/VV/2007/711

<sup>4</sup> Zie de programmabegrotingen vanaf 2005, als laatste voor 2008 (voor 2008-2012). Zie ondermeer de OV doelstellingen en -projecten (programmapunten 8). Zie ook Investeringsplannen vanaf 2005.

<sup>5</sup> Schoterbrug zie o.a. SB/VV/05/1257; Oostweg zie o.a. VV 2007/1148066; Fly-over zie o.a. brief 2007/ 130161 Weth. Divendal aan Comm. Ontw.

Spaarndamseweg en Waarderhaven ondanks de groei van de Waarderpolder, terwijl in de ontwerpen de luchtkwaliteit meteen zwaar meegewogen wordt ondermeer via optimalisering doorstroming. Een tweede type gereedschap voor verbetering van de luchtkwaliteit is bevordering van schonere brandstoffen. Hiermee is Haarlem zondermeer voortrekker met zijn grote inzet voor aardgas<sup>6</sup> als autobrandstof. De omzetting van het stedelijke OV en collectief vraagafhankelijk vervoer op aardgas, via de concessieverlener, is al gerealiseerd met ingang van de nieuwe concessie per januari 2006. Dit is daarom een belangrijke primaire maatregel, alsook de reeds gevorderde vervanging van het gemeentelijk wagenpark door aardgasauto's.

Onder de '*secundaire*' maatregelen zijn ondermeer nog niet nader of onvoldoende concreet uitgewerkte delen van het HVVP, zoals aanvullend fiets- en OV-beleid opgenomen. Ook maatregelen zoals parkeertarief differentiatie naar milieuprestatie en uitbreiding van de aardgasinfrastructuur onderzoeken wij, maar zij zijn nog in te onzeker stadium om hiertoe een verplichting aan te gaan. Deze en de overige secundaire maatregelen zijn wij nu nader aan het uitwerken in de eindversie van het Beleidsplan Luchtkwaliteit, inclusief een inschatting van kosten.

### **Financiële aspecten**

Omdat onder de primaire maatregelen alleen beleid genoemd is dat voldoende is vastgelegd en waarvoor voldoende financiële onderbouwing bestaat, worden met het RSL geen nieuwe verplichtingen aangegaan. De secundaire maatregelen worden wel genoemd en globaal omschreven, maar er wordt geen verplichting over aangegaan. Dat zijn beleidsintenties waarover wij bij nadere B&W nota zullen beslissen na uitwerking in het Beleidsplan luchtkwaliteit.

Uit deze vaststellingsnota van het RSL-NV volgen derhalve geen nieuwe financiële verplichtingen.

De personele inspanning wegens deelname van Haarlem aan het RSL-NV schatten wij voor dit jaar op circa 150 uren. Deze uren overlappen echter ten dele met andere noodzakelijke activiteiten inzake het luchtkwaliteitsdossier (Beleidsplan luchtkwaliteit; Rapportage luchtkwaliteit, lucht- en geluidskaat Haarlem). Voor volgende jaren (looptijd RSL is 2009-2014) zal de tijdsbesteding naar verwachting minder zijn; wij zullen dat verwerken in het Beleidsplan luchtkwaliteit. De uren komen ten laste van de begrotingspost Milieuzorg en passen binnen de formatie.

Voor de maatregelen is, voorzover financiering nog niet volledig ingevuld is, ook een beperkte bijdrage mogelijk uit geld van het Ministerie van VROM, te verdelen door de Provincie. Het maximale totaalbedrag per gemeente staat nog niet vast maar wij zullen daarop waar mogelijk aanspraak maken. De daarvoor benodigde detailuitwerking nemen wij eveneens op in het Beleidsplan luchtkwaliteit Haarlem.

---

<sup>6</sup> Inzet Haarlem via Gaia-project. Zie Milieuwerkprogramma's Haarlem en zie brief SB/Mil/PT/HL/2007/714 van Weth. Divendal aan Comm. Beheer

# RSL Noordvleugel

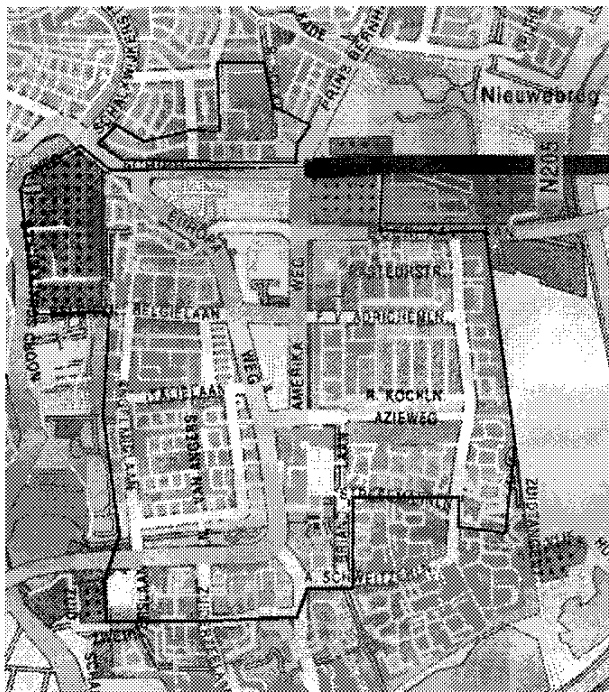
## Bijlage 3 Factsheets IBM-projecten

februari 2008

### 3.5 Haarlem

<b>Projectnaam</b>	Programma Schalkwijk 2000+ uitgebreid met Slachthuisbuurt vanwege mogelijke cumulatie op Schipholweg
<b>Projectnummer</b>	H3
<b>Regio</b>	Gemeente Haarlem
<b>Bevoegd gezag</b>	Gemeente Haarlem
<b>Type</b>	Woningbouw en voorzieningen (herontwikkeling en nieuwbouw) voor wat betreft op elkaar aansluitende delen waarover in 2008-2014 besluitvorming plaatsvindt. Deelprojecten: Schalkstad (voorheen Stadsdeelhart), Middengebied Schalkwijk, 023, Europawijk Zuid; Westelijk Entreegebied, Boerhaavewijklaan Centrum en Slachthuisbuurt.
<b>Omvang</b>	Totaal: 3000 woningen, 115000 m2 bvo kantoren Daarnaast: - voor wat betreft Stadsdeelhart: voorzieningen (bioscoop, leisure, horeca, winkels, sociaal maatschappelijk): 5800 verkeersbewegingen per dag. - overige gebieden: voorzieningen (leisure, horeca, winkels, sociaal maatschappelijk): 5000 verkeersbewegingen per dag.
<b>Hoofdontsluiting</b>	Zuidelijke deel ontsluit vooral via Europaweg en ook via Amerikaweg. Europaweg en Amerikaweg komen uit op Schipholweg, maar Schipholweg is ook directe ontsluitingsweg voor noordelijke deel (023 en Slachthuisbuurt). Zie kaartje.
<b>Project effect</b>	Opgenomen in verkeersmodel
<b>Realisatiebesluit</b>	2008-2013
<b>Datum Ingebruikname</b>	2008-2014
<b>Fasering</b>	Tot 2011: 2250 woningen, 86 000 m2 bvo kantoren, ¾ van voorzieningen 2011-2014: resterende 750 woningen, resterende 30000 m2 bvo, ¼ van voorzieningen

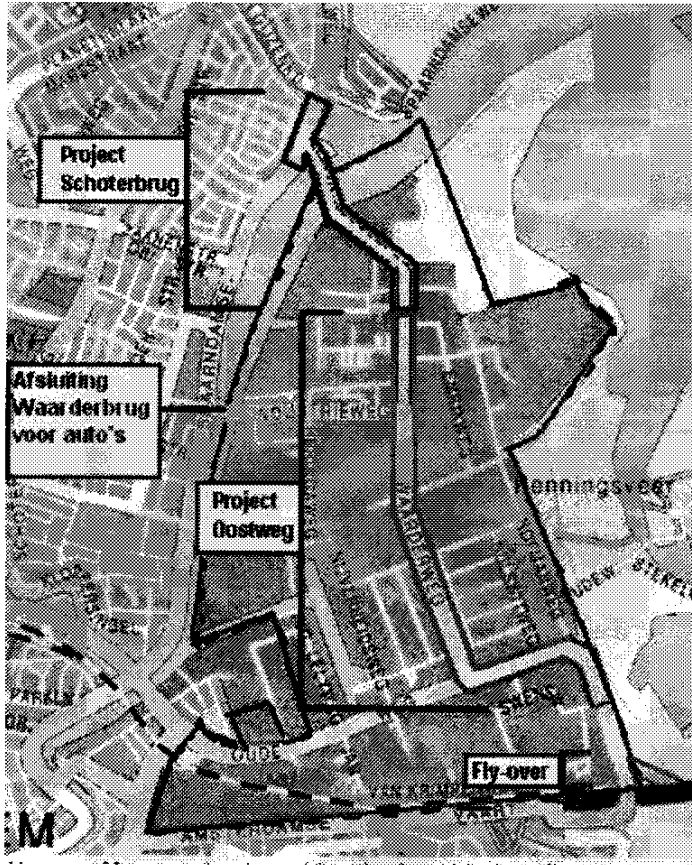
<b>Bron</b>	Marc Plantaz (Gemeente Haarlem)
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	zie kaartje (gebieden binnen zwarte lijnen). Als zwaartepunt qua ontwikkeling in periode 2008-2014 kan gelden 104900 , 486600



Kaart van IBM project H3 van Haarlem:  
Schalkwijk 2000 plus Slachthuisbuurt

<b>Projectnaam</b>	Herstructurering Waarderpolder
<b>Projectnummer</b>	H4
<b>Regio</b>	Gemeente Haarlem
<b>Bevoegd gezag</b>	Gemeente Haarlem
<b>Type</b>	Herstructurering bedrijventerrein (deels nieuw terrein, deels intensivering bestaande). Betreft gemengd bedrijventerrein
<b>Omvang</b>	Totale beschikbare terrein netto met nog ca 13 Ha uitgebreid. (Totale groei met 12.000 arbeidsplaatsen tot 2015-2020)
<b>Hoofdontsluiting</b>	1. Waarderweg / Oudeweg (Oostweg) 2. Schoterbrug
<b>Project effect</b>	Project effect is opgenomen in verkeersmodel, tezamen met reeds lopende verkeersherstructurering "Bereikbaarheid Waarderpolder" (maatregelen: Schoterbrug/Oostweg/fly-over/sluiting Waarderbrug voor autoverkeer). Eindsaldo is positief (gunstig) saldo voor luchtkwaliteit.
<b>Realisatiebesluit</b>	Aanpak herstructurering in deelgebieden per deelgebied (2007-2011). Ruimtelijke realisatie in één bestemmingsplan ("Waarderpolder"), besluitvorming daarover in 2008/2009
<b>Datum ingebruikname</b>	2008-2014 (vrijgekomen terrein)
<b>Fasering</b>	In 2011-2012 herstructurering afgerond, vanaf 2008 nog ca 13 ha.
<b>Bron</b>	Marc Plantaz (gemeente Haarlem)
<b>Ligging (x,y of evt kaartje)</b>	105500, 490100
<b>Overige opmerkingen</b>	Totale herstructureringsproject voegt 48 ha toe, daarvan is 35 ha al gerealiseerd. De laatste 13 ha vindt plaats in 2008-2011/2012. Zekerheidshalve aanmelding als IBM project; wegens positief saldo met lopende maatregelen is dit waarschijnlijk niet nodig.





Kaart van IBM project Herstructurering Waarderpolder in Haarlem (H4) met de in de verkeerscijfers tevens verwerkte verkeersmaatregelen (Schoterbrug, Oostweg, Fly-over, sluiting Waarderbrug).

## **Bijlage c bij nota RSL-NV: Samenvatting maatregelen Haarlem voor het RSL-NV**

### primaire maatregelen Haarlem

#### *Algemeen:*

- vroegtijdige verwerking luchtkwaliteit in planproces
- pilotstudie geavanceerde verwerking luchtkwaliteit en leefbaarheid in planproces via pilot Milieu- en leefomgeving

#### *Verminderen van personenvervoerkilometers door:*

- stimuleren fiets door maatregelpakketten ter verbetering fietsinfrastructuur: veel fietsparkeerplekken, goede aansluiting op OV, knelpunten routes aanpakken.
- stimuleren OV door maatregelpakketten ter verbetering en versnelling busroutes
- verbeteren van transferpunten voor overstap naar OV of fiets aan stadsrand
- bevorderen milieuvriendelijk personeelsvervoer door bedrijven
- stimuleren autodating
- parkeernormering: 2e en 3e auto hoger tarief

#### *Aanpassen en verbeteren verkeerscirculatie door:*

- maatregelen Bereikbaarheid Waarderpolder (Schoterbrug, Oostweg, Fly-over, sluiting Waarderbrug;
- afstemming VRI's, o.a. in Waarderpolder (Oostweg) en Bolwerken route;

#### *Bevorderen van aardgas als brandstof:*

- eigen wagenpark;
- inzet op maximaal aardgas-OV via de diverse concessiehouders
- voorlichting en bevordering uitbreiding infrastructuur

### Lijst van overwogen secundaire maatregelen, maakt geen formeel deel uit van RSL:

- o Verder stimuleren fiets in plaats van auto
- o Transferdosering bij toegangspoorten tot stad (alleen indien onverwacht hoge groei)
- o Vervolg op pilotstudie Milieu en leefomgeving naar situatie Schipholweg, in samenhang met tunnel voor zuidtangent
- o Verder verbeteren of aanleggen transferpunten voor overstap fiets/OV aan stadsrand
- o Parkeertarieven differentiëren naar milieubelasting (afhankelijk van landelijke pilot)
- o Parkeergarage langs rand centrum (lokatie vermoedelijk Nieuwe Gracht)
- o Inbreng luchtkwaliteit in regionaal dynamisch verkeersmanagement
- o Uitbreiding aardgasinfra met extra vulpunt voor groen gas
- o Verbetering OV door aanvullende versnellingsmaatregelen zuidtangent waaronder tunnel onder Spaarne door
- o Afstelling VRI's op o.a. Schipholweg