

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Marc Plantaz
Telefoon 0235113517 E-mail: mahgplantaz@haarlem.nl
STZ/Mil Reg.nr. 2013 / 233778
Te kopiëren: bijlage a b c d
B & W-vergadering van 11 juni 2013

Onderwerp

Startnotitie Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem

DOEL: Besluiten

Het opstellen van een beleidsplan luchtkwaliteit is een bevoegdheid van het college.

Het college brengt deze startnotitie ter kennis van de Commissie Beheer omdat de luchtkwaliteit een algemeen milieubelang is.

B&W

1. Het college stelt de Startnotitie Beleidsplan luchtkwaliteit Haarlem vast.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

Onderwerp: Startnotitie Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem
BBV nr: 2013/233778

1. Inleiding

De luchtkwaliteit is een belangrijk onderdeel van de leefomgevingskwaliteit, ook in Haarlem. Blootstelling aan luchtverontreiniging kan nadelig zijn voor de gezondheid en het milieu. Slechte luchtkwaliteit veroorzaakt een verlaging van de gemiddelde levensverwachting met tenminste een aantal maanden. Voor personen met een zwakkere gezondheid kan die invloed echter nog veel groter zijn.

In Europa, in Nederland en ook in Haarlem wordt daarom via regelgeving, eigen beleid en maatregelen gewerkt aan verbetering van de luchtkwaliteit.

Inventarisatie, toetsing en doorvoeren van verbetermaatregelen van de luchtkwaliteit vormen dan ook een basismilieutaak van de gemeente. Maar ook ruimtelijke ordening en verkeer hebben belangrijke raakvlakken met de luchtkwaliteit.

Eind 2005 heeft het college een (Concept) Beleidsplan luchtkwaliteit Haarlem vastgesteld (SB/MIL/05/3109). Dit plan beschreef de kaders, uitgangspunten en doelstellingen van het Haarlemse beleid. Tevens gaf het op hoofdlijnen aan met welke maatregelen Haarlem de luchtkwaliteit wilde verbeteren.

In de jaren daarna hebben zich een reeks wijzigingen voorgedaan in regelgeving en beleid op het gebied van de luchtkwaliteit. Belangrijk onderdeel daarvan is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het regionale deelprogramma daarvan, het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel. Hierin werken lokale, regionale en landelijke overheid samen aan verbetering van de luchtkwaliteit en tijdig voldoen aan de wettelijke normen. Ook Haarlem neemt daaraan deel (bekrachtigd in nota STZ/MIL 2008 / 50279), en heeft er zijn maatregelen luchtkwaliteit in ondergebracht. Een apart Haarlems beleidsplan was naast dat programma niet noodzakelijk.

Inmiddels is echter een groot deel van de looptijd van het NSL verstreken (huidige looptijd is tot 2015, de minister overweegt verlenging tot 2017). Ook moet in 2015 de luchtkwaliteit aan definitieve normen voldoen. Dit maakt het wenselijk om nu, in een nieuw beleidsplan, de stand van zaken op te maken en te bezien waar eventuele bijstellingen of aanvullingen van beleid of maatregelen nodig zijn.

In de Startnotitie (bijlage a) beschrijft het college de geplande opzet en onderwerpen van het nieuwe plan met een toelichting. Op een concept van deze startnotitie heeft participatie plaatsgehad, waarvan bijlage b de rapportage vormt. Bijlage c geeft een overzicht van de NSL-maatregelen van Haarlem, en bijlage d geeft enige nadere achtergrondinformatie over luchtkwaliteit en het wettelijke kader daarvan.

De planning is gericht op definitieve vaststelling van het beleidsplan door het college in het vierde kwartaal van 2013. De startnotitie is in het BBP opgenomen onder nummer 0938.

2. Besluitpunten college

1. Het college stelt de Startnotitie Beleidsplan luchtkwaliteit Haarlem vast.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.
4. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de commissie Beheer.

3. Beoogd resultaat

Beoogd resultaat is een nieuw Beleidsplan luchtkwaliteit Haarlem. De startnotitie regelt de totstandbrenging daarvan en geeft een globale, voorlopige opzet voor de inhoud.

4. Argumenten

Het besluit past binnen het ingezet beleid.

- Het opstellen van een nieuw Beleidsplan Luchtkwaliteit past binnen programma 9 Kwaliteit Fysieke Leefomgeving, Beleidsveld 9.1 Milieu, Duurzaamheid en Leefbaarheid, doelen 2 en 3: minder bestaande en nieuwe milieuhinder.
- Deze actualisatie is opgenomen in het Duurzaamheidsprogramma 2013.

Er zijn veel nieuwe ontwikkelingen sinds het vorige (concept) Beleidsplan uit 2005

- De regelgeving inzake de luchtkwaliteit is aanzienlijk veranderd bij de opname in de Wet milieubeheer.
- Overheden werken inmiddels in regionaal en nationaal verband samen aan de luchtkwaliteit. Haarlem neemt deel aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel (RSL) dat daarvan deel uitmaakt. Hierin zijn ook (verplichte) maatregelen opgenomen (zie bijlage c). In het nieuwe beleidsplan kunnen deze verder worden geconcretiseerd en aangevuld.
- De situatie en prognoses voor de luchtkwaliteit zijn geleidelijk verbeterd ten opzichte van 2005/2006, mede door de gezamenlijke nationale en regionale aanpak en door scherpere uitstootvoorschriften vanuit Europa.
- Duurzame ontwikkeling, waartoe een goede luchtkwaliteit behoort, is hoofdthema van het coalitieakkoord 'Oog op morgen' en de Kadernota Haarlem Duurzaam.
- Ook Haarlemse ontwikkelingen voor de middellange en lange termijn vragen alvast een vooruitblik (Regionale Bereikbaarheid, Parkeervisie, update Haarlems Verkeer- en VervoerPlan HVVP, woningbouwopgave).

Ondanks gunstiger vooruitzichten blijven maatregelen nodig

- Langs sommige drukke wegen wordt vrij krap aan de normen voldaan
- Slechte luchtkwaliteit verkort de gemiddelde levensduur tenminste met een aantal maanden, voor risicogroepen kan dit nog veel meer zijn
- Ook beneden de wettelijk normen is verbetering van de luchtkwaliteit gunstig voor de gezondheid

Dit is een verstandig moment voor een nieuw beleidsplan luchtkwaliteit

- Vanaf 2015 gelden de definitieve grenswaarden voor de luchtkwaliteit
- De aanvankelijke looptijd van het NSL (gericht op tijdig halen van die grenswaarden) eindigt in 2015, met mogelijke verlenging door de minister tot 2017.

De startnotitie geeft richting aan het Beleidsplan en legt vast hoe de participatiebijdragen worden verwerkt.

- De startnotitie geeft een voorlopige opzet en planning voor het nieuwe beleidsplan. In de participatie in 2012 hebben inwoners en belangengroepen op een concept van de startnotitie kunnen reageren met vragen en voorstellen over de luchtkwaliteit en het beleidsplan. Bijlage b geeft een rapportage van de participatie en de reacties. Zij geeft ook samenvattingen van de reacties en geeft aan hoe de gemeente deze verwerkt in het beleidsplan.

Deze nota heeft geen financiële consequenties

- Het opstellen van het Beleidsplan Luchtkwaliteit past binnen de reguliere gemeentelijke taken betreffende de basismilieukwaliteit.

5. Kanttekeningen

n.v.t.

6. Uitvoering

Nadat het college de startnotitie heeft vastgesteld stelt de gemeente een ontwerp van het beleidsplan op. Daarin houdt zij rekening met de participatiereacties. Het college zal dit ontwerp in het derde kwartaal van 2013 vaststellen, waarna het de inspraak ingaat. In het vierde kwartaal zal het college het definitieve plan vaststellen.

7. Bijlagen

a: Startnotitie Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem

b: Rapportage participatie Startnotitie Beleidsplan luchtkwaliteit

c: Maatregelen Haarlem in Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

d: Achtergrondinformatie en wettelijk kader luchtkwaliteit

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

Bijlage a: Startnotitie Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem

Inleiding

De luchtkwaliteit is een belangrijk onderdeel van de leefomgevingskwaliteit. Blootstelling aan luchtverontreiniging kan nadelig zijn voor de gezondheid en het milieu. Slechte luchtkwaliteit veroorzaakt een verlaging van de gemiddelde levensverwachting met tenminste een aantal maanden. Voor personen met een zwakkere gezondheid kan die invloed echter nog veel groter zijn. In Europa, in Nederland en ook in Haarlem wordt daarom via regelgeving, eigen beleid en maatregelen gewerkt aan verbetering van de luchtkwaliteit. Inventarisatie, toetsing en verbetering van de luchtkwaliteit zijn dan ook als basismilieutaken van de gemeente in haar duurzaamheidsprogramma's opgenomen. Ook diverse andere beleidsterreinen dan milieu hebben belangrijke raakvlakken met de luchtkwaliteit, met name ruimtelijke ordening en verkeer.

Om de verschillende beleidsaspecten helderder te maken en te integreren tot een samenhangend beleid heeft het College eind 2005 een (Concept) Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem vastgesteld. Dat beleidsplan beschreef de toenmalige alarmerende situatie en vooruitzichten voor de luchtkwaliteit, ook in Haarlem. Normoverschrijdingen dreigden aan te houden, met gezondheidsrisico's en mogelijke barrières voor bouw- en verkeersprojecten tot gevolg. In het beleidsplan werden de uitgangspunten en doelstellingen van het Haarlemse luchtkwaliteitsbeleid geformuleerd. En er werd een pakket maatregelen geselecteerd, met zowel reeds lopende als nieuwe maatregelen om de uitstoot door het autoverkeer te verminderen.

Na de vaststelling van het (concept) beleidsplan zijn de maatregelen in uitvoering genomen (respectievelijk voortgezet) en veel ervan zijn afgerond of ver gevorderd. Ondertussen hebben zich in Nederland diverse ontwikkelingen voorgedaan met betrekking tot de luchtkwaliteit. De situatie en prognoses voor de luchtkwaliteit zijn geleidelijk verbeterd ten opzichte van 2005/2006, door gezamenlijke inspanningen van Europese, nationale en lokale overheden:

- De uitstoot door bedrijven en nieuwe motorvoertuigen vermindert door scherpere Europese broneisen en daarop inhakend nationaal beleid
- De nationale regelgeving is in een aantal stappen aangepast, uniformer en uitvoerbaarder gemaakt.
- Gebaseerd daarop is een nieuw beleid tot stand gebracht met een gezamenlijke programmatische aanpak van de luchtkwaliteit door het Rijk en de lagere overheden. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn van alle deelnemers de maatregelen opgenomen en geborgd, alsmede alle belangrijke ontwikkelingen en hun effecten.

In het kader van die gezamenlijke aanpak hebben heeft het College in april 2008 de deelname van Haarlem aan het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit regio Noordvleugel ("RSL") bekrachtigd, inclusief het daarin opgenomen Haarlemse maatregelen pakket (nota STZ/Mil 2008/50279).

In augustus 2009 werd het bouwwerk van nieuwe regelgeving en beleid voltooid, met het wettelijk van kracht worden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarin ook de verschillende regionale RSL's, na een update, zijn opgenomen.

Inmiddels is uit jurisprudentie en praktijkervaringen gebleken dat het bouwwerk voldoende solide is, met uitvoerbaar beleid. Gedurende de komende jaren zijn er weinig veranderingen te verwachten en kan de nadruk volledig blijven liggen op praktische toepassing en uitvoering.

De planperiode van het Concept Beleidsplan uit 2005 is inmiddels afgelopen. In plaats van herhaalde tussentijdse actualisaties heeft het College ervoor gekozen alle veranderingen in één keer te verwerken in een nieuw beleidsplan luchtkwaliteit voor de nieuwe planperiode. Het Concept Beleidsplan Luchtkwaliteit, en de verwerking/voortzetting ervan binnen het NSL/RSL, bleven voldoende basis bieden voor het Haarlemse beleid en maatregelen.

Er is voor Haarlem geen formele wettelijke verplichting om periodiek een formeel beleidsplan of een andere vorm van een luchtkwaliteitsplan op te stellen. De *verplichtingen* uit het NSL/RSL heeft Haarlem vrijwillig op zich genomen. Het College vindt het echter wel wenselijk om de uitgangspunten en kaders van zijn beleid op dit belangrijke milieuterrein, met de voornaamste ontwikkelingen en mogelijke verbetermaatregelen, in één nieuw beleidsplan te beschrijven. Dit plan bestrijkt dan tevens de tweede helft van de looptijd van het NSL/RSL, waarvoor het een nadere uitwerking en eventueel aanvulling van het erin opgenomen Haarlemse maatregelenpakket kan vormen.

Het uitwerken en actualiseren van het Haarlemse luchtkwaliteitsbeleid is tevens in lijn met het lopende coalitieakkoord 'Oog op morgen', waarin het College aangaf aan milieu en duurzaamheid een hoge prioriteit toe te kennen. Daarover is inmiddels de 'Kadernota Haarlem Duurzaam' vastgesteld waarin ook de zorg voor luchtkwaliteit is opgenomen. In het Duurzaamheidsprogramma is daarom de actualisatie van het Beleidsplan Luchtkwaliteit reeds vastgelegd.

Het Beleidsplan Luchtkwaliteit dient naast een algemene evaluatie van de afgelopen periode, een goed overzicht te bieden van de actuele kaders, van de huidige situatie en prognoses van de luchtkwaliteit, en van de afspraken en voortgang van het NSL/RSL. Hiermee kan het College de Haarlemse uitgangspunten en doelstellingen voor de komende periode weer ijken, en indien nodig bijstellen. Het nieuwe beleidsplan zal ook de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in en rond Haarlem verkennen en nagaan hoe een tijdige toetsing aan de wettelijke kaders en aan Haarlemse doelstellingen wordt verzekerd. Het plan zal ook het maatregelenpakket tegen het licht houden, waar nodig actualiseren en zoveel mogelijk concretiseren. Een belangrijk startpunt hiervoor vormt de lijst met Haarlemse maatregelen in het NSL. De uitvoering daarvan is verplicht, maar sommige maatregelen zijn op hoofdlijnen geformuleerd (zoals stimulering fiets en OV). Het beleidsplan zal de vertaling daarvan in concrete uitvoeringsprojecten voor de komende planperiode aangeven, naast een overzicht van hetgeen reeds gerealiseerd is.

Het beleidsplan zal ook beknopt aandacht geven aan koolstofdioxide, CO₂. Hoewel CO₂ eveneens als luchtverontreiniging te beschouwen is, zijn er belangrijke verschillen met de stoffen die onder de noemer 'luchtkwaliteit' aangepakt worden in beleid en regelgeving en in ons beleidsplan. Maar maatregelen die uitstoot beperken hebben wel vaak effect op beide soorten stoffen.

Voor de vermindering van de CO₂-uitstoot heeft Haarlem een apart beleidsprogramma, namelijk Haarlem Klimaat Neutraal (HKN). Het beleidsplan luchtkwaliteit zal de verschillen en overeenkomsten en de relatie met HKN verduidelijken. Het plan zal ook waar mogelijk de effecten van luchtkwaliteitsmaatregelen op de CO₂-uitstoot beschrijven.

De startnotitie vervolgt met een werkplan voor het Beleidsplan Luchtkwaliteit. Het werkplan bevat een voorlopige inhoudsopgave als leidraad voor de voornaamste onderwerpen en hun indeling, waarbij ook rekening is gehouden met de participatiereacties. Bijlage b beschrijft de participatie, en geeft een samenvatting van de reacties en hoe de gemeente deze verder zal verwerken. Bijlage c is een tabel met de Haarlemse maatregelen zoals die zijn geformuleerd in het NSL. Bijlage d gaat nader in op de achtergronden en kaders voor het luchtkwaliteitsbeleid en de ontwikkelingen daarin.

Werkplan Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem

Voorlopige inhoud

Hoofdstuk 1. Inleiding.

- Algemene inleiding (luchtkwaliteit als milieuaspect: relevante stoffen, bronnen en hun verhoudingen, effecten, verloop luchtkwaliteit 1995-2020)
- Doel en status van het beleidsplan
- Indeling beleidsplan

Hoofdstuk 2. Beleidskaders luchtkwaliteit

- Hoofdlijnen beleid en regelgeving Europa en Nederland

- Luchtkwaliteit in Wet milieubeheer (belangrijkste regels)
- NSL/RSL (doelstellingen, systematiek; verplichtingen van de deelnemers)
- Landelijke situatie luchtkwaliteit nu en volgens prognoses (samenvatting)

Hoofdstuk 3. Luchtkwaliteit in Haarlem

- Beleid 2005-nu
- Situatie in Haarlem en prognoses (berekeningen, meetpunt RIVM, korte bespreking per stadsdeel)
- Nieuwe (ruimtelijke en verkeers-) ontwikkelingen in Haarlem die nog niet of nog niet volledig in prognoses verwerkt zijn zoals Regionale Bereikbaarheidsvisie, Structuurvisie Openbare Ruimte, Oost-radiaal; Parkeervisie, woningbouwopgave, update HVVP; planning beoordeling luchtkwaliteit van deze ontwikkelingen)
- Haarlems beleid komende jaren en lange termijn (ook in kader van ‘Oog op Morgen’ en ‘Haarlem Duurzaam’; visie op 2030; standpunt en beleid over metingen)

Hoofdstuk 4. Maatregelen luchtkwaliteit Haarlem

- Voortgang lopende maatregelen (uit Concept Beleidsplan Luchtkwaliteit en NSL)
- Planning afronding lopende maatregelen (detaillering uitwerking)
- Nieuwe maatregelen (incl. nieuwe invullingen lopende NSL-maatregelen)
- Verwachte effecten op de luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 Aanpak CO₂

- Achtergrondinformatie eigenschappen, bronnen en effecten
- Beleidskaders
- Aanpak in Haarlem: Haarlem Klimaat Neutraal (opzet, doelen, samenvatting voortgang)
- Samenloop tussen maatregelen luchtkwaliteit en CO₂ reductie.

Planning

Na de vaststelling van de startnotitie als voorlopig werkplan, stelt de gemeente een concept Beleidsplan op, daarbij rekening houdend met de participatiereacties (bijlage b). De planning is erop gericht dat het College in het derde kwartaal dit concept kan vaststellen gevolgd door een inspraakronde. De vaststelling van het definitieve plan vindt dan vóór eind 2013 plaats.

Bijlage b: Rapportage participatie Startnotitie Beleidsplan luchtkwaliteit

1. Inleiding

De gemeente gaat een nieuw beleidsplan luchtkwaliteit opstellen. In de voorbereiding hiervoor is een participatieronde gehouden. De gemeente kan dan bij het opstellen van het beleidsplan beter rekening houden met vragen, opmerkingen en voorstellen van inwoners en belangengroepen. Als handvat voor de participatie diende het concept van de Startnotitie voor het beleidsplan, met ondermeer een opgave van voorgenomen onderwerpen voor het plan. Maar ook andere vragen of opmerkingen over de luchtkwaliteit waren welkom.

De participatie heeft –na verlenging- opengestaan tussen 20 april en 1 juli 2012. Op 2 mei is tevens een openbare participatie-bijeenkomst georganiseerd. Algemene kennisgeving heeft plaatsgehad via uitnodigingen tot schriftelijke reacties en/of bijwonen van de bijeenkomst, in de Stadskrant en op de Haarlem-site. Voorts ontvingen de vertegenwoordigers van alle wijkraden en relevante belangengroepen een uitnodiging per brief en per e-mail.

Hierna volgt eerst een verslag van de participatie-avond op 1 mei 2012 in de Fabriciuskamer van het Stadhuis. Dit verslag beschrijft het verloop van de avond en geeft een samenvatting van de vragen en reacties in tabelvorm. Daarin staat ook het (voorlopige) antwoord van de gemeente en een eventuele verdere verwerking in het beleidsplan. Het verslag eindigt met een nadere samenvatting van de discussie naar aanleiding van deze vragen/reacties.

In Vervolgens komen de *schriftelijke* reacties aan bod.

2. Verslag Participatie-avond op 1 mei 2012

Aanwezig: Wim Kleist, L. Springerlaan 28, 2033 IC Haarlem, Wijkraad Parkwijk/Zuiderpolder

w.kleist@planet.nl;

Jacques Amand, Wijkraad NAB, corrie.amand@gmail.com;

Jan Scholten, Wijkraad NAB, Zuider Buitenspaarne 65, 2012 AG Haarlem;

Rolf Baron, Wijkraad Rozenprieel, rolf.baron@gmail.com;

Henk Verboon, h.verboon@kpnplanet.nl;

Ingrid Hamer, Stadsdeelregisseur Oost ;

Peter Onel, afdeling Milieu, Coördinator Leefomgeving, voorzitter;

Marc Plantaz, Medewerker Leefomgeving (luchtkwaliteit) afdeling Milieu;

Hanneke Laffra, afdeling Milieu, verslag.

Peter Onel heet de aanwezigen welkom, stelt de medewerkers van de gemeente voor, en geeft nog eens kort weer wat het doel is van deze participatie en van de Startnotitie.

Op de Startnotitie kan tot en met 19 mei gereageerd worden, schriftelijk of per e-mail, eventueel telefonisch. Vanavond kan ook mondeling van gedachten gewisseld worden; het verdient de voorkeur indien deelnemers hun reactie, suggestie of vraag ook nog kort schriftelijk willen samenvatten. Daarvoor zijn ook reactieformulieren aanwezig tijdens deze vergadering.

Van de vergadering wordt een verslag gemaakt dat over 2 weken wordt toegestuurd, men kan dan daarop nog een week reageren.

Marc Plantaz geeft vervolgens een presentatie waarin de luchtkwaliteit en het doel van de startnotitie en het Beleidsplan Luchtkwaliteit worden toegelicht. De sheets van de presentatie zijn aan de aanwezigen ter beschikking gesteld.

De gegevens over 2010 en prognoses voor 2011, 2015 en 2020 geven aan dat Haarlem overal voldoet aan de gestelde normen (de 'grenswaarden'). Voor fijnstof zitten we ruim onder de norm, voor NO2 zijn de marges minder groot langs enkele grote, drukke wegen.

Na afloop of tijdens de presentatie werden de volgende vragen gesteld:

Tabel 1. Overzicht van vragen en reacties tijdens de participatie avond

	Aanwezige	Vraag	Antwoord	Verwerking
m.1	Wim Kleist	Hoeveel en waar zijn de meetpunten in Haarlem?	Er is 1 meetpunt, aan de Amsterdamsevaart.	Beantwoord, zie ook volgende reacties
m.2	Jacques Amand	Op de Schipholweg zijn tijdens files veel auto's die stationair draaien, dit heeft een negatief effect op luchtkwaliteit en dus op gezondheid. Kan hier een meetpunt komen?	RIVM bepaalt waar een meetpunt komt. De GGD wordt betrokken bij het opstellen van het beleidsplan luchtkwaliteit. Bij vragen over eventuele risicosituaties worden zij geraadpleegd en omgekeerd overleggen zij ook met de gemeente.	Voorlopig beantwoord; zie ook discussie; Laatste stand van zaken komt in beleidsplan
m.3	Rolf Baron	Sheet met de afbeelding van de hoogste concentraties vervuiling. D Po-vlakte is logisch, veel industrie, en achter hoog gebergte, maar waarom is het bij ons in de Randstad zo hoog. Dit ondanks de wind die vaak uit het westen komt.	Lucht over zee is niet per definitie schoon; ook Engeland en zeeschepen dragen bij aan vervuiling. De Randstad is zelf zeer dicht bevolkt, met een dicht wegennet, en veel industrie en scheepvaart (Rotterdam, Antwerpen). De schoonste aangevoerde lucht van zee is eigenlijk bij N-W wind.	Vraag beantwoord. Uitleg komt ook in Beleidsplan
m.4	Henk Verboon	Heeft op andere basis gesprekken gevoerd met hoofd afdeling Milieu. Hierin kwam een 2 ^e meetpunt in Haarlem ook ter sprake, en het hoofd milieu vond het een goed voorstel.	We zullen dit polsen bij het RIVM bij volgend gesprek, maar het is de vraag of daar kans op is. Zie ook hieronder. We zullen proberen zo veel mogelijk voor Haarlem binnen te halen.	Voorlopig beantwoord. Aspecten rond metingen wordt in beleidsplan teruggekomen, met laatste stand van zaken
m.5	Ingrid Hamer	(Extra) meetpunten luchtkwaliteit zijn kennelijk zeer moeilijk (o.a. kosten, representativiteit). Maar is het niet zo dat verkeerstellingen ook al een beeld kunnen geven	Ja, dat klopt, telgegevens worden trouwens ook verwerkt in de verkeersmodellen op basis waarvan de luchtkwaliteitsberekeningen	Beantwoord. Aspecten rond metingen komen in Beleidsplan

		van de situatie en ontwikkelingen op moeilijke locaties. Tellingen zijn eenvoudiger en leveren ook actuele gegevens waarmee luchtkwaliteitsberekeningen actueel kunnen worden gehouden.	worden gemaakt. Ook voor specifieke plekken worden wel berekeningen op basis van tellingen gedaan. Probleem met metingen (direct lucht of verkeerstellingen+berekenen lucht) is dat die geen prognoses opleveren. Daarvoor blijft altijd verkeersmodel+ berekenen luchtkwaliteit noodzakelijk.	
m.6	Wim Kleist	Zijn de berekeningen openbaar?	Ja, elk jaar worden van het vorige jaar de concentraties berekend met het Monitoringstool, en relevante toekomstjaren bijgewerkt (o.a. 2015, 2020). Het Rijk maakt op basis daarvan ook een jaarrapport aan de EU. De berekeningen zijn te vinden op site http://mt2011.nsl-monitoring.nl/ (jaar 2011 vanaf oktober beschikbaar). Hier kan je de stand bekijken van de drukste wegen, waaronder ook Fly-over in Haarlem (nu nog prognose).	Beantwoord. Uitleg en actuele vindplaats komt ook in Beleidsplan
m.7	Wim Kleist	Is er een 0-meting van de situatie voor komst van de Fly-over?	De 0-situatie directe omgeving fly-over is de achtergrondconcentratie. De effecten langs de Amsterdamsevaart van de Fly-over: 2010 is vóór de bouw, en de gegevens van 2015 (prognose) laten het verschil laten zien. Vanaf 2013 kunnen we ook echt terugkijken op 2012	Beantwoord, zie ook discussie Op Haarlem-Oost wordt ingezoomd in Beleidsplan.
m.8	Henk Verboon	Bij basisschool Zuidwester heeft een verbouwing plaatsgevonden. Noodlokaal is weg, dit was een buffer tegen verkeer van W-Randweg, binnen 50 m van weg heeft nieuwbouw plaatsgevonden. Is dit geen bedreiging voor volksgezondheid?	De luchtkwaliteit voldoet er aan alle normen, ook al op buitengrens (wegkant) terrein, dus met en zonder noodlokalen. Er is dus geen bijzondere of bedreigende situatie. In zijn algemeenheid zouden we nieuwbouw op langere termijn liever op ruimere	Vraag voorlopig beantwoord (zie ook discussie). Beleid gevoelige bestemmingen onderdeel Beleidsplan

			afstand van drukke wegen bouwen (zie ook hieronder). Maar daar is niet altijd de ruimte voor, en naast luchtkwaliteit kunnen andere factoren juist weer positief zijn aan een locatie.	
m.9	Henk Verboon	Kabinet Rutte heeft hogere max. snelheid toegestaan op sommige wegen, en meer spitsstroken enz. Heeft dit nadelig effect op luchtkwaliteit, en is hier rekening mee gehouden?	Het is niet van toepassing op wegen op of vlakbij Haarlems grondgebied. Het is Rijksbeleid waar we geen invloed op hebben. Indien het zou doorwerken in de achtergrondconcentraties komt het automatisch uit de Monitoringtool naar voren. Als dit overschrijdingen zou opleveren, moeten de overheden gezamenlijk daar maatregelen tegen nemen. Tot dusver is dat nog niet aan de orde.	Beantwoord. Snelheidsverhoging is verwerkt in invloed Rijkswegen op achtergrondconcentraties
m.10	Wim Kleist	Vindt de voorstellen om voor 2 ^e en 3 ^e auto hoger tarief voor parkeervergunning te heffen en stimulering OV geen maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Wel om de gemeentekas te spekken, en het OV wordt steeds slechter.	De relatie met luchtkwaliteit is dat duurder parkeren zal meetellen bij de afweging om al of niet de 2 ^e of 3 ^e auto aan te schaffen.	Beantwoord. Uitleg en evaluatie van maatregelen, ook OV, onderdeel Beleidsplan.
m.11	Henk Verboon	Vraagt aan hoeveel mensen/instanties de uitnodiging voor deze participatieavond is gezonden.	Ca. 60 x.	Beantwoord.

Discussie n.a.v. de vragen:

Het RIVM is eigenaar en beheerder van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit met ca. 60 meetpunten over heel Nederland op verschillende typen locaties (regionale achtergrond, stedelijke achtergrond en 'straatstations' direct langs drukke wegen: in Haarlem is een straatstation). Opm: daarnaast hebben de Provincie NHolland (Tata), Amsterdam en DCMR (Rijnmond) een aantal meetpunten. Via de website van het RIVM <http://www.lml.rivm.nl/> kan iedereen de actuele (maar nog ruwe, niet geijkte) meetgegevens bekijken en ook waarden uit voorgaande perioden downloaden, ook voor Haarlem (station 537).

Haarlem is geen opdrachtgever of bekostiger van het meetpunt; RIVM bepaalt zelf zijn locaties zodanig dat deze tezamen een zo goed en gedetailleerd mogelijk beeld van de luchtkwaliteit en variaties daarvan in Nederland geven. Kosten van 1 meetpunt liggen in een orde van € 100.000,- /jaar. We hebben RIVM tijdig aangegeven dat de fly-over er zou komen en de Amsterdamsevaart

minder druk zou worden, en alternatieve locaties (circa 5 opties) genoemd. RIVM bleek om andere redenen al een verplaatsing op enig moment te overwegen. Wil daarbij de adviezen van de gemeente wel horen en meewegen, maar wil nadrukkelijk zelfstandig kiezen waar (zelfs Haarlem staat niet vast) en wanneer, op basis van inpassing in het totale netwerk. Men heeft aangegeven het deze zomer nader met de gemeente te bespreken.

Voor het projectbesluit /bouwvergunning van de Fly-over zijn gevolgen luchtkwaliteit getoetst in de “goede ruimtelijke onderbouwing”.

Bij het verbeteren van de luchtkwaliteit speelt dat auto's en vrachtauto's enerzijds geleidelijk steeds schoner worden (vooral Europese eisen), maar het autobezit en gereden kilometers nog steeds stijgen, wat het effect van de schonere uitstoot weer deels teniet doet.

De luchtkwaliteitsnormen zijn door de EU vastgesteld en in de nationale wetten overgenomen. Hieraan toetst de gemeente bouwplannen zoals de fly-over voor de toekomstige situatie, en jaarlijks wordt doorerekend wat de actuele stand van zaken en verwachtingen is (“monitoring”). Vanaf 2015 is de norm voor NO₂ 40 µg/m³ als jaargemiddelde, tot dan is dat 60. Voor fijnstof geldt 40 µg/m³ vanaf medio 2011 (jaargemiddeld); en daarnaast een etmaalwaarde die niet vaker dan 35 keer overschreden mag worden.

In elke gemeente wordt op dezelfde manier gekeken naar deze stoffen. Eventuele aanpassingen van normen of normen voor nieuwe stoffen zijn lange termijn zaken.

Het nieuwe Beleidsplan loopt goeddeels parallel met de 2^e helft van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL 2009-2015). We kunnen daardoor de voortgang evalueren, maatregelen nader invullen, eventueel planning bijstellen. Bekeken wordt of er wijzigingen in beleid wenselijk en/ of mogelijk zijn. Het maatregelenlijstje van het NSL is wel bepalend. Diverse nieuwe ontwikkelingen/plannen zijn nog onvoldoende duidelijk (en vallen ook na de NSL-periode). Wel kan soms worden gekeken o.b.v. de te verwachten hoofdeffecten. Later wordt definitief getoetst bij besluiten over bouw- en bestemmingsplannen.

Haarlem en andere NSL-deelnemers hebben zich verplicht de maatregelen uit het NSL uit te voeren. Een van deze maatregelen is het stimuleren van de fiets ipv de auto. Daarbij is steeds uitgangspunt geweest dat fietsverbeteringen gecombineerd worden met andere werken (bijv riolering, wegreconstructies). Er is geen apart budget voor luchtkwaliteit (op een klein bedrag na), wel zijn er vaak diverse andere subsidies voor fiets- en ov-verbeteringen.

Peter Onel vertelt dat voor het bepalen van de geluidbelasting, er in principe ook altijd op basis van berekeningen gewerkt wordt. Momenteel wordt weer de 5-jaarlijkse inventarisatie voor heel Haarlem gedaan. Verkeersintensiteiten (auto, trein) komen uit het verkeersmodel, dat overigens wel weer wordt gekalibreerd met een groot aantal verkeerstellingen. Het verkeersmodel, met de telgegevens erin verwerkt, wordt ook gebruikt bij de berekeningen voor lucht.

Wij willen graag onderzoeken of we *nieuwbouw* van gevoelige bestemmingen zoals scholen binnen 50m van een drukke weg kunnen inperken, of tenminste binden aan een adviesaanvraag bij de GGD. Amsterdam heeft een dergelijk beleid.

Indien bijvoorbeeld door landelijke maatregelen de effecten op de luchtkwaliteit verslechteren zodat normen overschreden worden, moeten er in NSL-verband gezamenlijk compenserende maatregelen

getroffen worden om de overschrijdingen te voorkomen/op te heffen. Om dat bij te houden dient de jaarlijkse monitoring (zie boven) voor is ook de jaarlijkse toetsing.

Jan Scholten zegt dat in Haarlem Oost dit onderwerp erg leeft. Dit komt omdat er 2 drukke wegen hier de stad in komen.

Peter Onel beëindigt de bijeenkomst, hij bedankt iedereen voor de aanwezigheid. Tot en met 19 mei kunnen er reacties binnen komen op de startnotitie. Het conceptverslag van deze vergadering wordt over 2 weken verspreid per e-mail onder de aanwezigen. Zij kunnen dan nog gedurende een week daarop reageren met opmerkingen of aanvullingen bij het verslag. Svp uw opmerkingen doorgeven aan hclaffra@haarlem.nl

3. Schriftelijke bijdragen aan de participatie

De termijn voor participatiebijdragen liep oorspronkelijk van 20 april tot 19 mei. Op nadrukkelijk verzoek vanuit de wijken, in verband met vakanties, is de termijn verlengd tot 1 juli. De verlenging is per-email doorgegeven aan de contactpersonen van de eerdere aanschrijvingen over de participatie.

Binnen de verlengde termijn zijn xxx participatiebijdragen ontvangen, alleen schriftelijk, zoals ook verzocht in de uitnodigingen tot participatie. Er zijn geen reacties buiten de termijn ontvangen.

Tabel 2 geeft een overzicht van de respondenten. Tabel 3 biedt een samenvatting van de reacties per respondent en geeft aan hoe deze wordt verwerkt in het Beleidsplan.

Tabel 2 Afzenders schriftelijke participatiereacties

ref. nr.	Datum	Participant	contactpersoon	Contactgegevens
S.1	20 april 2012	Wijkraad Sportheldenbuurt	Dhr. Gerrit Vooges	g.Vooges@gmail.com
S.2	23 april 2012	Wijkraad Binnenstad Haarlem	Dhr. Bas Strikker	g.Vooges@gmail.com
S.3	2 mei 2012	GGD Kennemerland	Mevr. Loes Staal (Mevr. Rinske Keuken)	Rkeuken@ggdkennerland.nl
S.4	9 mei 2012	Elan Wonen	dhr. Joram Grünfeld	Meester Lottelaan 301 Postbus 1646 2003 BR Haarlem jgr@elanwonen.nl
S.5	16 mei 2012	Rover Haarlem	dhr. Léon Tebbens	Haarlem@Rover.nl
S.6	17 mei 2012	Milieudefensie afd. Haarlem	dhr. Henk Verboon	H.Verboon3@kpnplanet.nl
S.7	20 mei 2012	Fietsersbond	dhr. Jaap Moermans	haarlem@fietsersbond.nl Leidsevaart 302 2014 HH Haarlem
S.8	19/22 juni 2012	Wijkraad Dietsveld Vogelbuurt	dhr. Bram Verrips	bramverrips@hotmail.com

Tabel 3 Samenvatting van de schriftelijke participatiebijdragen Startnotitie Beleidsplan Luchtkwaliteit.

Ref. nr.	Participant	Vraag/reactie	Antwoord gemeente	Verwerking
S.1.1	Wijkraad Sportheldenbuurt, dhr G.Vooges	Aandacht besteden aan luchtkwaliteit langs de Oudeweg, als dichtbevolkte wijk vlakbij een snelweg	De luchtkwaliteit langs de Oudeweg komt aan de orde bij de bespreking van de situatie in Haarlem Oost, in samenhang met de Amsterdamse Vaart, fly-over en Oostradiaal / Structuurvisie Openbare Ruimte. Opgemerkt wordt dat de Oudeweg geen snelweg is.	Oudeweg wordt meegenomen in bespreking situatie Haarlem Oost in Beleidsplan Luchtkwaliteit
S.2.1	Wijkraad Binnenstad Haarlem, dhr Bas Strikker	Aandacht besteden aan luchtvervuiling van dieselmotoren rondvaartboten en toeristenschepen op Spaarne en taxis die urenlang (gedurende het weekend) hun motoren laten draaien voor de Hema aan de Krocht wachtend op klanten	Onderzocht zal worden hoe gedragsbeïnvloeding kan worden bereikt. Mogelijkheden via regelgeving zijn gering.	Opties onderzocht in beleidsplan.
S.3.1	GGD Kennemerland, mevr Loes Staal /Rinske Keuken	Benoem ultrafijnstof als waarschijnlijk meest schadelijke fractie van fijn stof; Geef aan dat NO2 slechts een gidsstof is voor het schadelijke mengsel. Terugdringen NO2 betekent daarom niet minder schadelijkheid mengsel.	Gemeente onderschrijft dit; het zal in de inleiding over gezondheidseffecten worden verduidelijkt. In het beleidsdeel zullen ontwikkelingen rond ultrafijnstof/roetindicator worden geëvalueerd.	Wordt verwerkt in Beleidsplan

S.3.2		Besteed speciale aandacht aan gevoelige bestemmingen, met verwijzing naar oproep Staatssecretaris, ingevolge een kamermotie, dat gemeentes GGD vaker advies moeten vragen bij bouw gevoelige bestemmingen ook nabij gemeentelijke wegen. Deel daartoe een structurele rol toe aan de GGD (zie afspraken Amsterdam). Instemming met toelichting dat ook onder de norm gezondheidsschade mogelijk is.	Gemeente zal samen met de GGD Kennemerland nagaan hoe structurele rol GGD bij vorm kan krijgen en in welke situaties. (zie ook vragen van /discussie met Milieudefensie op Participatie-avond)	Wordt uitgewerkt in Beleidsplan
S.4.1	Elan Wonen, Joram Grünfeld	Instemming met Conceptopzet, met name voorgenomen aandacht voor relatie luchtkwaliteit met nieuwbouwmogelijkheden (zoals tweede fase zuidstrook Slachthuisbuurt)	Is verwerkt in concept opzet	Relatie nieuwbouw-luchtkwaliteit wordt uitgewerkt in Beleidsplan
S.5.1	Rover Haarlem, Léon Tebbens	Opnieuw inzetten op aardgasbussen, met speciale aandacht voor nieuwe concessie IJmond (miv 2016). Aardgasbussen zijn niet alleen in belang luchtkwaliteit (lagere NOx uitstoot), maar ook voor groen imago OV en daarmee voor motivatie reizigers. Zorgen dat concessie-eisen goed geformuleerd worden; niet slechts emissie-eisen want dan kiezen	Aardgasrijden / groene concessies zijn onderdeel NSL-maatregelenpakket Haarlem. Evaluatie en invulling maatregelen maakt deel uit van het Beleidsplan. De gemeente onderschrijft genoemde argumenten vóór aardgas en blijft zich daarvoor inzetten naast electrisch rijden. Het	Uitwerking in Beleidsplan bij evaluatie en realisatie maatregelen.

		vervoerders voor diesel. Nijmegen schreef aardgas rechtstreeks voor. (Groen) aardgas biedt de beste transitie naar elektrisch rijden en waterstof op de lange termijn.	Beleidsplan zal aandacht besteden aan krachtenvelden en beïnvloeding concessie-eisen.	
S.6.1	Milieudefensie, Henk Verboon	Concept startnotitie is een gevaarlijke verdraaiing van de werkelijkheid. Ze suggereert ten onrechte dat Haarlem op de goede weg is, uitvoering van het conceptbeleidplan onderweg is en de luchtkwaliteit beter wordt. Eveneens onterechte suggestie dat NSL zorgt voor een landelijk afnemende trend zodat Haarlem kan rekenen op een steeds schonere omgevingslucht.	De gemeente verschilt hierover van inzicht met participant. Berekeningen en metingen luchtkwaliteit laten zien dat de luchtkwaliteit geleidelijk verbetert en –mede door de sindsdien genomen NSL maatregelen- veel minder ongunstig zijn dan de prognoses uit 2005. In het beleidsplan luchtkwaliteit zal dit verder onderbouwd worden. Haarlem draagt daaraan ook een lokaal steentje bij en voert zijn NSL-maatregelen uit. De evaluatie van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en van de maatregelen maakt deel uit van het Beleidsplan.	Voorlopig antwoord Verdere uitwerking in Beleidsplan
S.6.2		Ten onrechte trekt de notitie de conclusie dat het beleidsplan voornamelijk een voortzetting van het	De gemeente onderschrijft deze uitleg van de startnotitie niet. Wel is een gegeven dat er weinig	Voorlopig antwoord Verdere uitwerking in beleidsplan

		oude moeten zijn, waarmee het steeds beter zou gaan met de luchtkwaliteit in Haarlem.	ruimte is voor nieuwe maatregelen. Bij het formuleren van ambities die verder gaan dan de wettelijke eisen voor de luchtkwaliteit zullen deze moeten worden afgewogen tegen andere wensen van inwoners en belangen- groepen, ook t.a.v. de leef-, woon- en werkomgeving. Het Beleidsplan zal daarin een balans proberen te vinden.	
S.6.3		Het oude concept uit 2005 was al onvoldoende en is nauwelijks uitgevoerd. Ook het NSL leidt niet tot landelijk schonere lucht. Haarlem voert zijn verplichtingen in het NSL vrijwel niet uit, en is daarmee mede oorzaak van het falen van het NSL. (Bij participatiereactie zit commentaar per maatregel waarom deze volgens participant niet uitgevoerd zou zijn).	De gemeente deelt deze opinies niet. Zoals de startnotitie beoogde te verhelderen vormden het concept uit 2005 en het NSL/RSL overigens samen de basis voor het uitgevoerde en nog lopende beleid. Dat was als geheel een ambitieus programma. De evaluatie in het nieuwe beleidsplan zal verhelderen wat er wel en wat er (nog) niet is uitgevoerd. De commentaren per maatregel van participant	Voorlopig antwoord Verdere uitwerking met evaluatie maatregelen is onderdeel Beleidsplan.
S.6.4		Gevolg (van het falende NSL, red.) is dat	Nederland en ook Haarlem als	Beleidsplan zal situatie en

		Nederland, inclusief Haarlem, nu al tot de meest vervuilde landen van de EU behoort en steeds verder achterop zal raken als het zo nonchalant met zijn luchtkwaliteit blijft omgaan.	onderdeel van de Randstad ligt helaas in zeer dichtbevolkt gebied met hoge economische en industriële activiteit en daarmee samenhangende hoge mobiliteit. De slechte luchtkwaliteit is dus geen nieuw ('nu al') verschijnsel. De beleidsaanpak in het NSL is juist een richtinggevend voorbeeld binnen Europa, die ook zijn vruchten afwerpt in een verbetering van de luchtkwaliteit.	beleid Nederland tov andere EU landen in vogelvlucht bespreken.
S.6.5		De Startnotitie zou drastisch moeten worden herzien om een goed beleidsplan op te leveren. Een goed luchtkwaliteitsplan zou wegens de grote invloed van het verkeer uit moeten gaan van een stop op de verdere groei daarvan, conform het HVVP.	De gemeente is niet overtuigd door de onderbouwing van de kritiek op de Startnotitie niet en acht deze niet onderbouwd (zie punten S5.1-S.5.4 hiervoor). Voor wat betreft een stop groei autoverkeer als uitgangspunt: zie punt S.5.2, het Beleidsplan zal tegenstrijdige belangen en wensen mede afwegen in de te stellen ambities en de maatregelen om die te bereiken. Startnotitie loopt daar niet op	Startnotitie blijft in hoofdlijn conform concept. Eventuele bijstelling ambities en maatregelen is onderwerp voor Beleidsplan, niet voor Startnotitie.

			vooruit.	
S.6.6		Diverse detail-uitwerkingen en onderbouwingen en opmerkingen en suggesties	De gemeente zal in het Beleidsplan nader aangeven hoe zij de verschillende kanttekeningen, opmerkingen en suggesties heeft meegenomen.	Verwerking of beantwoording in Beleidsplan.
S.7.1	Fietsersbond, Jaap Moermans	Fiets past uitstekend in duurzame transitie naar schone mobiliteit vervoer. Is het enige 'zero-emission vehicle', - geen schadelijke stoffen, geen CO2, geen lawaai- en concurreert op de korte afstand goed met de auto. Maar fietser moet dan zelf niet aan ongezonde emissies door auto worden blootgesteld. Daarom: De Fietsersbond beveelt dan ook aan om 2 sporen te bewandelen: 1. Verschuiving modal split van auto naar fiets 2. Ontvlechten van fietsroutes van de hoofdwegen auto.	De gemeente onderkent het belang van bevorderen fietsverkeer. Dit krijgt dan ook al veel aandacht in de maatregelen van Haarlem (en NSL). De positie van de fietser als blootgestelde krijgt in de regelgeving en het beleid weinig aandacht, mede vanwege de (relatief) kortdurende blootstelling. Mede hierdoor ontbreekt een duidelijk wettelijk kader. De gemeente zal op de positie van de fietser nader ingaan in het beleidsplan. Ontvlechten is in vele gevallen ook vanwege veiligheids-overwegingen beter. In zoverre behoort het al tot het aantrekkelijker maken van het	Voorlopig antwoord Verwerking in Beleidsplan

			fietsverkeer.	
S.7.2		Benut in Beleidsplan ook resultaten uit Fietsbalans 2, waaronder PM2,5 en ultrafijnstof metingen langs wegen. Deze bevestigen belang ontvlechting en scheiden fiets/gemotoriseerd verkeer. Op grond daarvan aantal aanbevelingen voor beleidsplan en maatregelen.	De gemeente zal aan de Fietsbalans aandacht besteden in het Beleidsplan. Ook op de concrete aanbevelingen voor ontvlechtingen en hun plaats in lopende en nieuwe maatregelen zal worden ingegaan.	Fietsbalans en conclusies bespreken in Beleidsplan
S.7.3.		De maatregel 'stimulering fiets' en verwijzing naar het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur is geen concrete maatregel, want Uitvoeringsprogramma verwijst weer naar andere programma's en is daarvan afhankelijk. Liever concrete maatregelen, zoals 1. Verbetering van de bestaande fietsroutes en voorzieningen. a. Comfort en veiligheid b. Uitbreiding fietsenstallingen c. Comfortabele verharding (asfalt) d. Knips voor het autoverkeer 2. Bij kruisingen voorrang geven	Het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur is juist genoemd omdat daarin een aantal concrete locaties genoemd worden. De voorgestelde formuleringen zijn eerder beleidsuitgangspunten. De gemeente zal deze in de bespreking van fietsbeleid/maatregelen verwerken (na weging). Voor het NSL zijn ze te weinig concreet, al kunnen ze wel in de omschrijving van bevordering fietsgebruik boven auto worden	Uitgangspunten fietsmaatregelen in Beleidsplan

		aan fiets boven autoverkeer. 3. Uitbreiding van het fietsnet.	opgenomen.	
S.7.4		Maak maatregelen concreet en meetbaar: wat gaat de gemeente doen, en wat is het te behalen resultaat. Bijvoorbeeld: aanleg Schotersingelbrug. Resultaat: kortere wachttijden (voor alle verkeer) bij Kennemerbrug, minder uitstoot, fietsers minder blootgesteld aan schadelijke stoffen. Participant is bereid andere concrete maatregelen aan te leveren.	De gemeente streeft ernaar de maatregelen in het beleidsplan concreter te maken, mede als een soort uitvoeringsplan van globaler geformuleerde NSL maatregelen. Objectieve meetbaarheid van effecten op uitstoot en blootstelling is vaak moeilijk te realiseren. Er zal in het Beleidsplan aandacht aan worden gegeven. Verdere suggesties voor locaties zijn welkom.	Maatregelen in Beleidsplan zo concreet mogelijk formuleren; aandacht voor aspect meetbaarheid
S.7.5		Diverse opmerkingen bij maatregelen overzicht NSL. -2^e VPL Schalkwijk niet uitgevoerd (suggestie: overal VPL) - Parkeernormering 3^e auto: moet overheid daar wel parkeerruimte voor bieden - VRI: betere doorstroming voor auto's maar soms ten nadele van OV en fiets. En	In het Beleidsplan wordt op de opmerkingen nader ingegaan	Verwerking in evaluatie maatregelen in Beleidsplan

		er is geen sturend VRI beleid		
S.8.1	Wijkraad Dietsveld Vogelbuurt, Bram Verrips	Mist een bovenliggende visie op luchtkwaliteit, waarop het beleidsplan geënt kan worden. Nu lijkt het er op dat nodig is omdat het vorige plan aan vervanging toe is en omdat er wettelijke verplichtingen zijn. Als zo'n visie er is zou die prominenter naar voren mogen komen.	In het Beleidsplan zal een visie meer nadruk krijgen, in de vorm van een ambitie: willen we meer doen dan verplicht, en welke prioriteiten.	Uitwerking in Beleidsplan
S.8.2		Stuk zegt dat meer asfalt zorgt voor een betere doorstroom en zo voor een verbeterde luchtkwaliteit. Maar kan ook meer verkeer aantrekken (voorbeeld Schoterbrug tav verkeer Velserbroek).	De betreffende bewering is niet gevonden. Maar gemeente onderkent dat dit soms een dilemma kan zijn bij doorstromingsmaatregelen (ook afstemming VRI's). Dat zal in het inleidend deel in het Beleidsplan benoemd worden. Of de Schoterbrug dat effect heeft is overigens onderwerp van discussie	Voorlopig antwoord Aandachtspunt in Beleidsplan

Bijlage c: Haarlemse maatregelen luchtkwaliteit in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Tabel 1: Haarlemse maatregelen in het NSL. Het nieuwe beleidsplan luchtkwaliteit zal hiervan een nadere invulling en eventueel aanvulling vormen.

Maatregel	Toelichting
Stimulering gebruik fiets in plaats van auto	- Breed maatregelenpakket ter verbetering fietsinfrastructuur; veel fietsparkeerplekken; - goede aansluiting op OV; knelpunten routes aanpakken; - Inclusief 2^e VPL Schalkwijk.
Stimulering gebruik OV in plaats van auto	Maatregelenpakketten ter verbetering en versnelling busroutes (met name versnelling en dienstenuitbreiding Zuidtangent).
Stimulering overstap naar OV of fiets aan stadsrand	Aanleg/verbeteren van transferpunten.
Bevorderen milieuvriendelijk personeelsvervoer door bedrijven en gemeente	- Gemeente: fietsplan voor voordelige fiets personeel woon-werk; - stimuleren fietsgebruik werk; - Personeelsvervoer bedrijven: via reguliere taak Wm.
Stimuleren autodating	Uiteindelijk zeker 50 plekken (Greenwheels). Gemeente stelt deze beschikbaar.
Parkeernormering: 2 ^e en 3 ^e auto hoger tarief	Bij parkeervergunningen hoger tarief voor 2 ^e en 3 ^e auto ontmoedigt autobezit
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 éénrichtingverkeer Waarderbrug zonder vrachtverkeer) vangen tezamen de autonome groei en de groei Waarderpolder op en verbeteren tevens de leefbaarheid in woongebied met name Spaarndamseweg.
Afstemming Verkeersregelininstallaties	- Onder andere op Bolwerkenroute en in Waarderpolder (WP als onderdeel Oostweg); - Onderzoek mogelijkheden Schipholweg.
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.
Gemeentelijk wagenpark op aardgas	Bij reguliere vervanging wordt aardgasauto gekozen.
Voorlichting en bevordering uitbreiding infrastructuur aardgasvulstations.	Inzet op (extra) vulstation, met levering groen gas, in Waarderpolder.

Toelichting:

De tabel is letterlijk overgenomen uit het NSL. Hierbij kan de volgende toelichting worden gegeven:

Breed maatregelen pakket ter verbetering van de fietsinfrastructuur: Dit heeft gestalte gekregen in het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur

Milieuvriendelijk personeelsvervoer door bedrijven en gemeente: dit kan onder andere vorm krijgen in een bedrijfsvervoerplan waarin wordt aangegeven hoe het personeel van en naar zijn werk gaat, of daarin knelpunten optreden en wat het bedrijf daaraan doet.

VPL = Vervoers Prestatie op Locatie. Onderzoek hoe bij stedelijke vernieuwing het verkeers- en vervoersysteem op een milieuvriendelijke, duurzame, energie-efficiënte wijze kan worden georganiseerd, met name door bevordering fietsgebruik. Mogelijk volstaat ipv een volledig nieuw VPL de aanvulling van het 1^e.

CVV = Collectief Vraagafhankelijk Vervoer: Vervoer van deur tot deur op afroep met een deeltaxi

EEV= Enhanced Environmentally friendly vehicle: Strengste, niet wettelijk verplichte Europese uitstootnormen (ter stimulering van schonere voertuigen).

Bijlage d: Achtergrondinformatie en wettelijk kader luchtkwaliteit

Relevante stoffen

Voor een aantal stoffen in de buitenlucht die bij blootstelling eraan schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van mens en milieu zijn Europese normen en regels vastgesteld. Deze zijn in de Nederlandse wetgeving overgenomen, in de Wet milieubeheer (Wm). Voor vrijwel al deze stoffen wordt in Nederland (ruim) voldaan aan die normen. Uitzondering vormen de stoffen fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2), waarvoor overschrijding van de normen op sommige plaatsen in Nederland nog niet is uitgesloten. Beide stoffen zijn vooral het gevolg van verbrandingsprocessen, zowel in de industrie als in het verkeer. In Haarlem vormt het verkeer verreweg de voornaamste lokale bron; deze plaatselijke uitstoot voegt zich bij de verontreiniging aangevoerd uit bronnen op grote afstand (de achtergrondconcentratie).

De toename van het broeikasgas CO_2 heeft voor een belangrijk deel dezelfde bronnen en wordt daarom eveneens besproken in het beleidsplan.

Fijnstof (PM_{10}) bestaat uit deeltjes van allerlei samenstelling, kleiner dan 10 micrometer ($1\ \mu m = 10^{-6}\ m$; PM staat voor particulate matter, deeltjesvormig materiaal). Door hun kleine diameter kunnen ze diep in de luchtwegen terechtkomen. Daar kunnen schadelijke bestanddelen ook in de bloedbaan worden opgenomen. De voornaamste gezondheidseffecten zijn dan ook klachten van de luchtwegen en hart- en bloedvaten, vooral bij risicogroepen (ouderen, jonge kinderen, CARA-patiënten). Bronnen zijn verschillend; vooral producten van verbranding (roetdeeltjes) zijn schadelijk mede doordat hun diameter het kleinst is. Vanaf medio 2011 moet overal in Nederland aan de norm voldaan worden. De verwachting is dat de laatste knelpunten (overschrijdingen) nét tijds opgelost zullen blijken te zijn. In Haarlem voldoet de fijnstof-concentratie al enkele jaren aan de norm.

De concentratie NO_2 in de buitenlucht is eveneens gerelateerd aan luchtwegklachten. Dit gas ontstaat vooral als gevolg van verbrandingsprocessen. De norm voor NO_2 geldt vanaf 1 januari 2015, en de verwachting is dat ook hieraan overal in Nederland tijdig voldaan kan worden, hoewel dit voor wat betreft de vier grootste steden wellicht nog een extra inspanning vraagt. In *Haarlem* echter voldoen ook de waarden voor NO_2 aan de norm. De marge is langs enkele zeer drukke wegen nog wel vrij krap.

CO_2 valt eigenlijk buiten het kader van de 'luchtkwaliteit'. Het is van nature in aanzienlijke mate aanwezig in de atmosfeer als onderdeel (grondstof en product) van de levenskringen. Teveel CO_2 in de buitenlucht is schadelijk, maar niet vanwege effecten bij blootstelling, maar vanwege effecten op het klimaat (broeikaseffect). Die effecten zijn afhankelijk van de totale wereldwijde concentratie van CO_2 en lokale of regionale uitstoot is niet herkenbaar in plaatselijke concentraties of effecten.

Ook voor CO_2 geldt echter dat de ongewenste stijging van de concentratie vooral voortvloeit uit verbrandingsprocessen. Maatregelen ter beperking van uitstoot door verkeer, energieproductie en verwarming verminderen daardoor veelal zowel de uitstoot van CO_2 als van de luchtkwaliteitsstoffen NO_2 en fijnstof.

Regelgeving voor CO_2 maakt geen deel uit van de luchtkwaliteitseisen in de wetgeving (Wm). Wel zijn voorschriften betreffende energiebesparingsmaatregelen (Wm, bouwregelgeving) *indirect* gericht op reductie van CO_2 -uitstoot.

Wettelijk kader en gemeentelijke taken

De wettelijke regelingen voor de luchtkwaliteit staan in de Wet milieubeheer, titel 5.2

Luchtkwaliteitseisen. Hierin zijn de hierboven genoemde Europese normen (de *grenswaarden*) opgenomen, en de datum waarop ze van kracht worden. Tevens bevat dit deel van de Wm voorschriften hoe de concentratie van de stoffen periodiek gecontroleerd (*gemonitord*) en *gerapporteerd* moet worden. Mocht daaruit blijken dat er overschrijdingen voorkomen of dreigen, dan geeft de Wm voorschriften voor een *plan* met maatregelen om die ongedaan te maken. Bij nieuwe ontwikkelingen (woningbouw, bedrijven, verkeer) moet vooraf *getoetst* worden of aan de normen voldaan zal (blijven) worden.

Die *toetsing* vormt een essentieel deel van de regelgeving luchtkwaliteit. Een bestemmingsplan, projectbesluit, Tracébesluit (voor grote wegen), of milieuvergunning mag geen ontwikkeling mogelijk maken die tot overschrijdingen zou kunnen leiden.

In principe bestaat dit onderzoek uit het doorrekenen van de te verwachten luchtkwaliteit die optreedt na realisatie van de ontwikkeling en toetsing aan de grenswaarde. Om te voorkomen dat voor elk individueel project persé een uitgebreide berekening en rapportage moet worden gemaakt is in de huidige milieuregelgeving een grootte-criterium geïntroduceerd.

Voor kleinere ontwikkelingen –beneden het criterium- is nadere berekening en toetsing niet nodig omdat de effecten te gering zijn (“Niet In Betekenende Mate” invloed, NIBM).

Voor grotere projecten, (‘In betekenende mate’ invloed, IBM) is er de mogelijkheid ze op te nemen in een nationaal programma, het eerder genoemde NSL. Door berekeningen met daarin zowel al deze ontwikkelingen als alle in het NSL opgenomen maatregelen is vastgesteld dat overal en tijdig aan alle grenswaarden voldaan wordt en blijft worden. Een eenmaal opgenomen IBM project hoeft daarna niet meer afzonderlijk getoetst te worden.

Individuele toetsing van projecten aan de grenswaarden blijft daarnaast eveneens mogelijk.

De toetsingen vormen een belangrijk en omvangrijk onderdeel van de gemeentelijke werkzaamheden op het gebied van de luchtkwaliteit.

Het NSL (met regionale deelprogramma’s RSL) is met de eraan gekoppelde NIBM/IBM systematiek en de borging van maatregelen en ontwikkelingen, de belangrijkste wets- en beleidsaanpassing van de afgelopen jaren. De deelnemende overheden hebben zich verplicht de opgenomen maatregelen uit te voeren en de omvang van de opgenomen IBM-projecten niet te overschrijden. Voor relevante wijzigingen is toestemming van de minister nodig.

Omdat Haarlem deelneemt aan het NSL, vormt dit programma naast de Wm het voornaamste kader en startpunt voor het luchtkwaliteitsbeleid van Haarlem, inclusief de erin opgenomen grote projecten (Herstructurering Waarderpolder; Schalkwijk 2000+) en de maatregelen.

Maatregelen

Uitstoot door het wegverkeer is verreweg de belangrijkste lokale bron van luchtverontreiniging in Haarlem. Onze luchtkwaliteitsmaatregelen zijn daarom vooral erop gericht het autoverkeer te beperken (bevorderen fiets en OV) of om woongebied heen te leiden en de doorstroming te verbeteren (Schoterbrug / Oostweg, fly-over, afstemming verkeerslichten). Vele maken deel uit van het Haarlems Verkeer en Vervoerplan. Ook zet Haarlem al lange tijd sterk in op schone brandstoffen (auto’s op aardgas of elektriciteit). Een overzicht van de Haarlemse maatregelen die zijn opgenomen in het NSL (looptijd tot 2015) is reeds gegeven in bijlage a. Dit pakket zal –voor zover nog niet uitgevoerd- worden opgenomen in het nieuwe beleidsplan met een nadere uitwerking en eventuele aanvullingen.