



Informatienota

Onderwerp: Informatienota luchtkwaliteitsbeleid

BBV nr: 2016/82132

1. Inleiding

De luchtkwaliteit is belangrijk voor de gezondheid en de leefkwaliteit. Net als elders in de Randstad en in veel andere middelgrote steden, is in Haarlem de luchtkwaliteit matig te noemen. Er is wel al een flink stuk verbetering: inmiddels wordt overal in Haarlem ruim aan de wettelijke normen voldaan. De gehalten van met name fijnstof liggen echter nog ruim boven de advieswaarden voor de gezondheid van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De Haarlemmers zelf geven de luchtkwaliteit een zesje (Omnibus 2014), en ongeveer één derde deel van de inwoners ervaart tenminste enige hinder van luchtverontreiniging (GGD Gezondheidsmonitor 2012).

De luchtkwaliteit blijft dan ook onverminderd een belangrijk onderdeel van ons milieu- en duurzaamheidsbeleid.

Haarlem werkt al meer dan 15 jaar aan een betere luchtkwaliteit

Onze gemeentelijke maatregelen richten zich vooral op een schonere, duurzame mobiliteit. De eigen bijdrage van Haarlem aan de luchtverontreiniging bestaat namelijk vrijwel geheel uit verkeersuitstoot.

Eerste hoofdlijn is het bevorderen van een modal shift: een verschuiving van de vervoerswijzekeuze (modal split) naar duurzamere vormen dan de auto. Fiets en OV worden daartoe aantrekkelijk gemaakt: goede, comfortabele verbindingen en overstapmogelijkheden tussen vervoermiddelen, voldoende (fiets)parkeergelegenheid, duurzaam OV (liefst op groen gas of electriciteit).

Een tweede hoofdlijn is het bevorderen dat de auto's schoner worden (rijden op groen gas en elektriciteit: Haarlem zorgt voor voldoende vulpunten en laadpalen).

Een derde hoofdlijn is aanpassen van het wegennetwerk: minder verkeer door woongebied en betere doorstroming (aanleg Schoterbrug/fly-over route, verkeerslichten optimaliseren).

Het Haarlemse Verkeers- en Vervoer Plan (HVVP, 2003) en onze vroege inzet voor aardgasrijden (vanaf 2000) vormden voor deze aanpak een stevige basis, bevestigd in een Beleidsplan Luchtkwaliteit Haarlem (2006).

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Voor verbetering van onze luchtkwaliteit is nationale en regionale samenwerking onmisbaar. Op het grootste deel van de luchtverontreiniging in Haarlem kunnen wij zelf immers geen directe invloed uitoefenen, omdat dit van elders wordt aangevoerd. En met nationale regelgeving en breed nationaal/regionaal afgestemd beleid kunnen veel effectievere stappen worden gezet naar schone auto's en stimuleren van OV en fiets dan als gemeente alleen.

Haarlem heeft daarom vanaf het eerste uur deelgenomen aan de voorbereidingen voor een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), en alle maatregelen afgestemd en ingebracht in het regionale deelprogramma RSL Noordvleugel (B&Wnota 2008/50279). Het NSL vormt sindsdien de basis voor het Haarlemse luchtkwaliteitsbeleid.

Aanleiding voor deze informatienota

De looptijd van het NSL zou aanvankelijk eind 2014 eindigen. Daarom werden in 2012 voorbereidingen gestart om een nieuw Beleidsplan Luchtkwaliteit op te stellen voor de periode erna (B&Wnota 2013/233778). Vervolgens is het NSL echter meermaals verlengd, inmiddels tot aan de invoering van de Omgevingswet, in 2018-2019.

Met deze informatienota wil het college de Commissie informeren waarom het in deze situatie, in afwachting van de Omgevingswet, een nieuw Beleidsplan luchtkwaliteit niet noodzakelijk vindt om effectief aan de luchtkwaliteit te werken. Tevens wordt ingegaan op een aantal actuele beleidsaspecten. Tenslotte wordt aangegeven hoe de resterende participatiereacties op de Startnotitie Beleidsplan luchtkwaliteit worden verwerkt.

2. Kernboodschap

Na een eerdere verlenging tot 2017 (B&Wnota 2013/159147) heeft het kabinet nu het voornemen om het NSL te verlengen tot de invoering van de Omgevingswet. Dit om de laatste overschrijdingen in Nederland weg te werken, verdere verbeteringen onder de grenswaarden te bereiken en een soepeler overgang naar de Omgevingswet mogelijk te maken.

Voor het college staat voorop dat het Haarlemse beleid en de maatregelen voor de luchtkwaliteit komende jaren onverminderd moeten worden voortgezet. Ook nu in Haarlem al enkele jaren wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden (zie bijlage A). De Wereldgezondheidsorganisatie adviseert voor een aantal stoffen namelijk veel strengere waarden dan de wettelijke grenswaarden. Het college heeft de ambitie dat Haarlem in 2025 zal voldoen aan die WHO-advieswaarden. Daarvoor blijft voortgaande verbetering in Haarlem nodig door Haarlems beleid, in aanvulling op nationaal beleid.

Voor de voortzetting van het Haarlemse beleid echter, bieden de in het NSL op hoofdlijnen geformuleerde maatregelen ook voor komende jaren voldoende basis (zie ook bijlage B). Voor aanvullingen in dezelfde lijn of invulling met nieuwe uitvoeringsprojecten is een apart beleidsplan niet nodig.

Eventuele nieuwe maatregelen en aanpakrichtingen *buiten* die NSL-kaders kunnen het meest efficiënt worden ontwikkeld en vastgelegd tegelijk met nieuw verkeers- en mobiliteitsbeleid. Contouren daarvoor worden momenteel ontworpen in een Duurzaam Mobiliteitsmodel, in het kader van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). Ook de luchtkwaliteit wordt daarbij meegewogen.

De beste gelegenheid voor de nadere uitwerking van nieuwe luchtkwaliteitsmaatregelen, in samenhang met mobiliteits- en bereikbaarheidsoplossingen én met andere milieu- en ruimtefactoren, zullen straks de planfiguren uit de Omgevingswet bieden. In deze wet staan integrale afweging en vastlegging van alle fysische aspecten centraal, te realiseren in samenspraak met inwoners en maatschappelijke groeperingen. De planfiguren *Omgevingsvisie*, *Programma* en *Omgevingsplan* vormen de instrumenten hiervoor op opeenvolgend detailniveau. Daarbij zal ook een mogelijkheid bestaan tot differentiatie in streefwaarden tussen gebieden binnen een gemeente (bepaalde gebieden strenger dan wettelijk).

Op dit moment zijn de vormvereisten en procedures voor deze planfiguren echter nog onvoldoende bekend om hierop nu al effectief vooruit te lopen.

Nu het NSL komende jaren voldoende basis blijft bieden voor luchtkwaliteitsbeleid, en de Omgevingswet straks betere voorzieningen biedt voor integraal ontwerp en vastlegging ervan, ziet het college af van een nieuw Beleidsplan luchtkwaliteit.

3. Consequenties

Maatregelen in het NSL worden met nieuwe uitvoeringsprojecten voortgezet

De meeste maatregelen in het NSL zijn op hoofdlijnen geformuleerd, als te voeren beleid: bijvoorbeeld bevordering fietsgebruik (vooral via verbetering fietsnetwerk en fietsparkeergelegenheid). Afhankelijk van kansen zoals actuele bouw-, infra- of onderhoudsprojecten (riolering, wegdek) en/of beschikbare budgetten worden deze maatregelen ingevuld met 'uitvoeringsprojecten'. Zo vormt voor verbetering van het fietsnetwerk het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur een globale leidraad. Een groot aantal projecten daaruit is inmiddels afgerond, maar er resteren er nog voldoende. Ook zijn nieuwe fietsinfraprojecten buiten dit programma opgepakt.

De meeste van deze maatregelen zullen ook in de komende jaren met nieuwe uitvoeringsprojecten worden voortgezet, zie ook bijlage B.

De maatregelen Bereikbaarheid Waarderpolder (Schoterbrug, Oostweg, fly-over en aanpassing Waarderbrug) waren wel nauw omschreven in het NSL en zijn afgerond.

Drie nieuwe maatregelen worden toegevoegd aan het huidige NSL

- De eerste maatregel omvat het project 'Zero Emission Stadslogistiek'. Doel is de bevoorrading van de binnenstad te verbeteren om de emissie van luchtverontreiniging te verminderen, met als einddoel voor 2025 een geheel emissievrije bevoorrading. Opties zijn ondermeer het aanpassen van routes, optimaal combineren van afleveringen, overslag op schonere voertuigen de binnenstad in, instellen van een milieuzone.
- De tweede maatregel omvat een pilot voor dynamisch verkeers management gestuurd op luchtkwaliteit die wordt gemeten met smart sensoren. Doel is primair ervaring op te doen met sturing van verkeersstromen op luchtkwaliteit (in eerste instantie via reisadviezen) en met prestaties van smart sensoren en open data management daarbij.
- De derde maatregel is het bestuurlijk vastleggen van aangescherpt beleid voor gevoelige bestemmingen. Kern is dat bij vestiging of relevante uitbreiding van gevoelige bestemmingen (onderwijs en kinderopvang) langs drukke wegen verplicht een GGD-advies wordt gevraagd.

Enkele aanvullende actuele thema's in het luchtkwaliteitsbeleid worden in bijlage C besproken.

Over een aantal aanvullende actuele onderwerpen en ontwikkelingen binnen het luchtkwaliteitsbeleid, die in een beleidsplan luchtkwaliteit behandeld zouden worden, wil het college de commissie graag informeren. Zij zijn samengevat in bijlage C.

4. Vervolg

De nieuwe maatregelen worden formeel toegevoegd in het NSL

Voor toevoegingen van nieuwe maatregelen aan het NSL is instemming van de Minister van I&M nodig. De daarvoor geldende meldingsprocedure zal worden toegepast voor de drie nieuwe maatregelen.

Afwikkeling beantwoording participatiebijdragen

Bijdragen van een aantal participanten zouden volgens de Startnotitie Beleidsplan luchtkwaliteit in het Beleidsplan Luchtkwaliteit verwerkt of beantwoord worden. Nu dit laatste vervalt wordt in bijlage D de afwikkeling van de participatie bijdragen aangegeven.

5. Bijlagen

Bijlage A	Situatie luchtkwaliteit in Haarlem
Bijlage B:	Maatregelen luchtkwaliteit Haarlem
Bijlage C:	Aanvullende onderwerpen luchtkwaliteitsbeleid
Bijlage D:	Verwerking participatiereacties Beleidsplan Luchtkwaliteit

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester