



Haarlem

Gemeente Haarlem, Stadszaken

Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Raadsfractie Groen Links,
t.a.v. Mevr. Anita de Jong

Datum 19 januari 2010
Ons kenmerk STZ/MIL/2009/239232
Contactpersoon Marc Plantaz
Doorkiesnummer 023-5113517
E-mail mahgplantaz@haarlem.nl
Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 38 RvO inzake stand van zaken Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Geachte mevrouw de Jong

Op 27 november 2009 heeft u namens de fractie van Groen Links vragen gesteld ex artikel 38 RvO inzake de stand van zaken m.b.t. de Haarlemse afspraken in het Regionaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Noordvleugel (verder afgekort tot RSL). Met deze brief geven wij antwoord op uw vragen. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt.

1. Hoe wordt het effect op de luchtkwaliteit van bovenstaande maatregelen gemeten?

Directe meting van het effect op de luchtkwaliteit van *individuele* maatregelen vindt niet plaats. Voor maatregelen met een in een groter gebied optredend effect zou dat ook niet mogelijk zijn (denk bijvoorbeeld aan maatregelen gericht op bevordering fiets of OV, veranderingen in de verkeerscirculatie, gebruik van schonere brandstoffen). En specifieke maatregelen gericht op een effect op één enkele locatie (=wegvak) zijn niet opgenomen in het RSL pakket voor Haarlem.

Alvorens in te gaan op uw andere vragen willen wij kort schetsen hoe in Nederland de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en effecten van grote ontwikkelingen én van maatregelen worden gevolgd en geverifieerd.

In Nederland wordt de luchtkwaliteit vastgesteld door een combinatie van metingen met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en modelberekeningen. Hiermee worden ook beleidsprognoses opgesteld. Voor het bepalen van de effecten van het NSL (en de onderliggende RSL's) en de toetsing of tijdig aan de richtlijn voldaan wordt is het zogeheten Saneringstool ontwikkeld door het Rijk. Hiermee wordt tot op wegvakniveau de luchtkwaliteit overal in Nederland vastgesteld, inclusief

industriële en agrarische bijdragen. Naast de gemeten concentraties en trends uit het meetnet, zijn in dit Saneringstool ook de voorgenomen ontwikkelingen (bijv. bouwprojecten) en de maatregelen van de deelnemers verwerkt in de prognoses. Deze systematiek is geaccepteerd -en wordt als voorbeeld gezien- door de Europese Commissie, die op grond daarvan akkoord is gegaan met het NSL. De jaarlijkse nationale rapportages luchtkwaliteit aan Europa worden inmiddels ook uitgevoerd met een jaarlijkse update van het Saneringstool, de Rapportagetool, die de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar vaststelt.

Daarnaast gaat vanaf 2010 een systematiek om de voortgang van het NSL te monitoren van start. Deelnemers van het NSL / RSL moeten daarin de voortgang van hun ontwikkelingen en maatregelen melden en wijzigingen of aanpassingen doorgeven. Hiertoe is er een actualisatievariant van het Saneringstool. Aan de hand hiervan en de recentste metingen van het landelijk meetnet worden prognoses opnieuw doorgerekend om te toetsen of het NSL "op schema ligt" voor het tijdig, overall in Nederland voldoen aan de grenswaarden. Voor fijnstof geldt de datum van 11 juni 2011, voor stikstofdioxide is dat 1 januari 2015. Blijkt dat deze data niet gehaald dreigen te worden, dan kunnen extra maatregelen worden doorgevoerd of kunnen nalatige deelnemers worden aangezet hun toezegging alsnog gestand te doen.

De totaaleffecten van de gezamenlijke maatregelen van de lokale overheden zijn met behulp van het Saneringstool ingeschat en beschreven in het rapport van het NSL van 10 juli 2009. Korthedshalve verwijzen wij hiernaar (zie site VROM, onderwerp luchtkwaliteit, NSL). Hierin wordt ook nadere uitleg gegeven over de systematiek van de monitoring.

De effecten op de luchtkwaliteit van de maatregelen worden in het saneringstool uitgedrukt als vermindering van het aantal resterende km grenswaardeoverschrijding ná toepassing van de Europese en nationale maatregelen. Hierdoor is het niet mogelijk het effect van de lokale maatregelen sec (wanneer die overige maatregelen niet zouden plaatsvinden) te herleiden.

De invoer van maatregelen in het Saneringstool vindt op verschillende manieren plaats, afhankelijk van het type maatregel. Veelal zijn zij verwerkt via de verkeerscijfers, soms in de berekening van de uitstoot of de omrekening naar concentraties.

Voor Haarlem zijn de maatregelen waar mogelijk verwerkt in het Haarlemse verkeersmodel 2004/2015 met prognose 2015. De resultaten zijn overgenomen in het Sanerings/Rapportagetool van het Rijk. Dit omvat voornamelijk de verkeersstructuurmaatregelen (bereikbaarheid Waarderpolder) en de uiteenlopende overige HVVP maatregelen ter stimulering van gebruik fiets en OV boven de auto. Maatregelen die niet via het verkeersmodel konden worden uitgedrukt zijn niet op andere wijze in het Saneringstool verwerkt, omdat het effect globaal is. Ook het effect van de aardgasbussen is zekerheidshalve niet verwerkt in de lokale Haarlemse gegevens van het saneringstool. Dit om een dubbeling te voorkomen met een meer regionaal effect van schone brandstoffen, in te brengen door de voornaamste OV-concessieverleners (m.n. Provincie Noord-Holland). Haarlem neemt deel aan het monitoringsysteem, dat echter nog in opstartfase is.

Samenvattend:

- er vindt géén directe meting van effecten van individuele maatregelen op de luchtkwaliteit plaats
- controle op de ontwikkeling van de luchtkwaliteit overal in Nederland vindt wel plaats via metingen met het landelijke meetnet in combinatie met modelberekeningen.
- de voortgang van de maatregelen en ontwikkelingen wordt bijgehouden via een monitoringstructuur met rapportage aan VROM van de voortgang en ontwikkelingen bij NSL-partijen, verwerking in de prognoses, en hernieuwde toetsing hiermee aan de grenswaarden. Zonodig kan hierop bijstelling volgen.
- De Haarlemse maatregelen zijn verwerkt via het verkeersmodel 2004/2015 dat in de landelijke berekeningen luchtkwaliteit (Saneringstool, Rapportagetool, Monitoringtool) is verwerkt.

2. *Hebben bovenstaande maatregelen aantoonbare verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg?*

Zo ja kunt u aangeven hoeveel de verbetering is t.o.v. de 0-meting?

Zo nee hoe denkt u het gewenst effect dan te bereiken?

Uit het antwoord en de toelichting onder 1 volgt dat een directe kwantificering van effecten van individuele maatregelen in termen van luchtkwaliteit niet mogelijk is. Deze worden in hun samenhang, samen met maatregelen op Europees en Rijksniveau berekend en toetsingscriterium is uiteindelijk of tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden.

De berekeningen met inbegrip van de opgenomen maatregelen laten zien dat Haarlem met het lopende HVVP beleid ruim op tijd zal voldoen aan de grenswaarden, ook zonder rekenschap voor aardgastractie.

3. *Kunt u aangeven of en zo ja wanneer Haarlem denkt te voldoen aan de Europese richtlijn?*

Haarlem voldoet volgens de rapportageberekeningen nu reeds aan de per medio 2011 ingaande normen voor PM10. Voor NO2 zal volgens de Saneringstoolberekeningen vóór 2015 overal in Haarlem voldaan worden aan de per 2015 te respecteren norm voor NO2 (naar verwachting 2012/2013). Aan de tot 2015 geldende verruimde norm wordt nu reeds overal ruimschoots voldaan.

4. *Kunt u voor elk van de genoemde maatregelen aangeven wat de stand van zaken is?*

Een nauwkeurige opgave hiervan is op dit moment niet voorhanden. De gemeente neemt deel aan het eerdergenoemde monitoring programma van het Rijk, waarvan de rapportagesystematiek voor de maatregelen nog in ontwikkeling is. De criteria daarvoor zal het College aanhouden bij een uit te voeren inventarisatie.

Meer globaal kunnen wij wel aangeven dat de *maatregelen bereikbaarheid Waarderpolder* op schema liggen (Schoterbrug, Oostweg gerealiseerd, fly-over binnen schema voor 2012). De sluiting van de Waarderbrug wordt vervangen door een beperking tot één richting voor auto's en geen vrachtverkeer. Dit heeft geen

invloed op het tijdig halen van de grenswaarden luchtkwaliteit en de formulering zal in het NSL / RSL worden aangepast.

De stimulering van OV en fiets, gebaseerd op ondermeer het HVVP en voor wat betreft het OV in nauwe samenspraak met de Provincie (Regionet), is een langlopend project met zeer veel deelprojecten om knelpunten aan te pakken. Voor wat betreft de fiets is uitgangspunt het Uitvoeringsprogramma Fiets. Uitbreiding van busdiensten (met name zuidtangent) is al in 2006/2007 gerealiseerd, en diverse busbanen zijn aangelegd en bushaltes verbeterd. Op dit moment is er geen aanwijzing dat doelstellingen niet gehaald kunnen worden.

Verbeteren of aanleggen van transferpunten is in studie.

Uitbreiding van zones met hoger parkeertarief voor 2^e en 3^e auto vindt geleidelijk plaats.

Bevordering van milieuvriendelijk personeelsvervoer is reeds lang lopend beleid, evenals de *vervanging van het eigen wagenpark* van de gemeente door *aardgasvoertuigen*. Overige stimulering van aardgastractie (o.a. *extra vulpunt*) blijft een zaak van lange adem waar de gemeente al jaren veel moeite voor doet en waarbij tevens toepassing van biogas wordt nagestreefd in het kader van Haarlem Klimaatneutraal.

Ook het *stimuleren van autodata* verloopt naar verwachting (tot stand brengen greenwheelplekken).

Optimalisering van verkeerslichten is doorgevoerd voor de Waarderpolder en Bolwerkenroute, de Schipholweg is in onderzoek.

5. *Hoe en door wie worden genoemde maatregelen gecontroleerd op hun bijdrage aan de doelstelling van het RSL?*

Zie vraag 1 en 2. Haarlem neemt deel aan het monitoringsysteem dat vanaf 2010 gaat lopen.

6. *Wat is het gevolg van de eventuele heropening van de Waarderbrug, in relatie tot de in het RSL genoemde sluiting van de Waarderbrug?*

De heropening van de Waarderbrug leidt niet tot overschrijdingen en heeft geen relevant effect op de luchtkwaliteit. Zie onze nota heropenstelling Waarderbrug d.d. 12 januari 2010 en onderliggende onderzoeken.

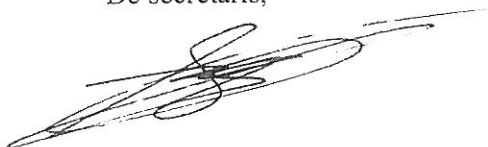
7. *Hoe is het college van plan de versnelling van de ZuidTangent te realiseren nu de provincie de subsidie van 1 milj. euro heeft ingetrokken?*

Bedoeld is waarschijnlijk een mogelijke subsidie van 100 miljoen euro voor een tunnel. Een extra versnelling zoals wellicht te bereiken met een tunnel is uitdrukkelijk niet als verplichte maatregel opgenomen in het RSL (wel als eventuele aanvullende optie zonder uitvoeringsplicht, een zogeheten *secundaire* maatregel). De wel verplichte "primaire" maatregel versnelling zuidtangent ziet op maatregelen zoals busbanen. Deze liggen op schema.

Met vriendelijke groet,

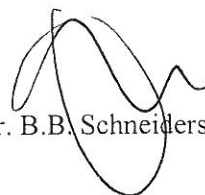
Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

J.Scholten l.s.

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, featuring a large, prominent loop and a smaller loop to the right, ending in a short horizontal stroke.

mr. B.B. Schneiders