

Bijlage B. Maatregelen luchtkwaliteit Haarlem

Selectie van maatregelen in het NSL

Nadat het Beleidsplan Luchtkwaliteit 2006 vooral nader uit te werken opties voor maatregelen aangaf, is een meer definitieve keuze gemaakt bij het opstellen van het RSL Noordvleugel. Met beperkte aanpassingen bij de opname daarvan in het NSL in 2009.

Die maatregelen zijn, behalve op een gunstig effect op de luchtkwaliteit in Haarlem zelf, ook beoordeeld in bredere context, op hun bijdrage aan regionale en nationale gedragsveranderingen en voorbeeldwerking. Vanuit het uitgangspunt dat een verandering in mindsetting -bijvoorbeeld richting meer fietsgebruik- pas echt doorzet indien (vrijwel) alle gemeentes de verbeteringen die nodig of mogelijk zijn op hun grondgebied oppakken.

Daarnaast was bij opstelling van het NSL belangrijk dat een maatregel of beleid ook binnen de aanvankelijke NSL-looptijd kon worden gerealiseerd (hoofddoel van het NSL was voldoen aan de grenswaarden in 2015). En financiering moet reëel mogelijk zijn, vanuit bestaand budget of vanuit subsidiemogelijkheden.

Een belangrijk gegeven is dat maatregelen voor de luchtkwaliteit vaak ook aan andere beleidsdoelen bijdragen, waarvoor soms makkelijker besluitvorming plaatsvindt en financiering gevonden wordt. Dit geldt onder meer voor bereikbaarheid. Zo was beïnvloeding van de modal split in het HVVP primair een oplossing voor een bereikbaarheidsprobleem. Samenloop met andere *milieuvoordelen* betreft vaak klimaat (CO₂-uitstoot); geluid en grondstoffengebruik.

Door de meervoudige beleidsdoelen is het ook vrijwel onmogelijk een realistische inschatting te maken van kosten gemaakt (puur) voor de luchtkwaliteit.

De maatregelen uit het NSL zijn vrijwel allemaal als gerealiseerd te beschouwen. Voor concreet omschreven projecten betekent dit dat zij voltooid zijn (aanleg Schoterbrug). Voor maatregelen geformuleerd als beleid betekent dit dat dit beleid inderdaad is toegepast binnen de (oorspronkelijke) looptijd van het NSL.

NSL-maatregelen die vervolgd worden

In tabel B-1 zijn de maatregelen opgesomd die worden voortgezet. Vooral wat betreft het stimuleren van fiets en OV kan de aanpak voortgezet worden met nieuwe of resterende uitvoeringsprojecten. Toelichting op de voortgezette maatregelen:

- Er resteert nog een reeks uit te voeren projecten uit het Uitvoeringsprogramma Fiets. Ook zal de fietssnelweg Haarlem –Amsterdam verder worden aangelegd. Samen met Velsen wordt overlegd over een tweede fietssnelweg, langs de Westelijke Randweg. Voor wat betreft fietsparkeren zal de capaciteit bij het station verder worden opgevoerd door efficiëntere benutting (weten van weesfietsen). Onderzocht wordt het beperken van gratis parkeren tot 24 uur en daarna betalen. In het Centrum wordt de fietsparkeergelegenheid uitgebreid met een nieuwe stalling in de omgeving van de Botermarkt, en een voor de Raaks.
- Wat betreft het bevorderen van OV wordt verder gegaan met het verbeteren van haltes en uitrollen van de dynamische reizigers informatie DRIS. Daarnaast wordt het HOV door Haarlem Noord verder uitgerold, te beginnen met het opheffen van knelpunten.
- Ook bevordering van milieuvriendelijk personeelsvervoer wordt voortgezet, waarvan een persoonlijk duurzaam reisadvies deel zal uitmaken.
- Afstemming van VRI's blijft een maatregel om files te verminderen, zoals bij de Schoterbrug.
- Het vergroenen van het gemeentelijk wagenpark wordt voortgezet in die zin dat Spaarnelanden al een plan heeft opgesteld voor het door haar beheerde wagenpark : Duurzaam Wagenpark.
- Haarlem blijft zijn best doen voor schone concessies voor het openbaar vervoer, door de concessieverleners te adviseren en voorkeuren uit te spreken. Over een gunning van het OV Haarlem-IJmond loopt op dit moment een procedure. Bij besteding van de gunning zal dit vervoer weer overwegend met groen gas plaatsvinden, voor een klein deel met relatief schone

diesels maar ook met een aantal elektrische bussen. In de loop van de 10 jaar van de concessie zou dan worden toegewerkt naar zero emissie (nihil-uitstoot).

Voor de toekomstige concessie voor Randstadnet (Rnet, voorheen Zuid-tangent, concessieverlener Stad Regio Amsterdam) is de inzet onder meer dat er een begin gemaakt wordt met een systeem gebaseerd op batterij-trolley bussen ('Trolley 2.0'). Deze bussen zouden (tot) aan de rand van de stad opgeladen moeten worden en dan verder binnen de stad op accu rijden.

- Wat betreft het rijden op schone brandstoffen in het algemeen geldt dat er momenteel voldoende vulpunten voor groen gas zijn; de autokoper is nu aan zet en de gemeente zal aan de promotie van groen gas geen hoge prioriteit geven. Op het terrein van elektrisch rijden zal Haarlem in 2016 nog een aantal laadpalen kunnen plaatsen van eerder gereserveerd subsidiebudget voor NSL-maatregelen. Maar daarna zal de gemeente een meer faciliterende rol kiezen (Brief duurzame mobiliteit en elektrisch rijden aan Commissie beheer 15 december 2015). Voor het plaatsen van laadpalen zijn inmiddels voldoende marktpartijen actief. Bovendien is op dit moment de verwachting dat de techniek van trage laadpalen spoedig door veel snellere systemen of door waterstofrijden wordt verdrongen. De gemeente zal wel een snellaadstation bevorderen langs een van de hoofdtoegangswegen.

Enkele maatregelen blijven wel beleid, maar worden niet meer expliciet benoemd als maatregelen luchtkwaliteit omdat er op dit moment geen concrete uitvoeringsplannen in zicht zijn.

Zo zijn er geen plannen voor een nieuw transferium, en kunnen hogere parkeertarieven voor de 2 en 3^e auto als standaard beleid beschouwd worden. Autodelen wordt steeds meer gerealiseerd door burgers die hun prive-auto via internet aanbieden in plaats van door verhuurbedrijven. De gemeente zal dit wel faciliteren met voorlichting maar haar rol is beperkt.

Nieuwe maatregelen

Daarnaast zal Haarlem in de komende periode enkele nieuwe maatregelen oppakken en in het NSL opnemen:

- *Zero Emissie Stadslogistiek*

De gelijknamige landsbrede Green Deal is door Haarlem ondertekend in oktober 2015.

Samen met betrokken organisaties en andere partijen wordt sindsdien gewerkt aan het bereiken van een emissieloze stedelijke bevoorrading in het jaar 2025. Een brief met een activiteitenplan voor aanpak van onze stedelijke distributie was daarvoor al op 1 juni 2015 door Wethouder Sikkema aan de Commissie beheer gestuurd. Tot de mogelijke oplossingsrichtingen behoort, naast verbeteren van bevoorradingsroutes en efficiënter combineren van leveringen, een systeem met bevoorrading van de binnenstad met kleine(re), elektrische auto's, vanuit een overlaadstation in de Waarderpolder. Ook de invoering van een *milieuzone* of varianten daarop zal opnieuw onderzocht worden in het kader van deze Green Deal. Hiervan is eerder afgezien vanwege te geringe opbrengst voor de luchtkwaliteit in verhouding tot hoge handhavingskosten. Een nieuw onderzoek met nauwkeurige recente gegevens en de nieuwe context zal mogelijk tot positievere conclusies leiden.

- *Pilot met DVM op basis van luchtkwaliteitsmetingen met 'smartsensoren'.*

Het hoofddoel van deze pilot is het opdoen van ervaring met zelflerende open data netwerken, gekoppeld aan smart sensoren die de luchtkwaliteit meten en gegevens zelf doorzenden. In dit geval in een toepassing om routekeuze richting binnenstad te beïnvloeden afhankelijk van de luchtkwaliteitssituatie. In eerste instantie via een route-advies app, later mogelijk ook via de VRI's, om wegen met te hoge luchtverontreiniging te ontlasten. Voor het luchtkwaliteitsbeleid ligt het belang vooral in het verkennen van de prestaties en mogelijkheden van deze smart sensoren. Wanneer goedkope smart sensoren met voldoende nauwkeurigheid en stabiliteit op de markt komen, zouden zij bijvoorbeeld ook kunnen worden toegepast / geadviseerd voor lokale metingen door en voor burgers.

- *Bestuurlijk vastleggen beleid gevoelige bestemmingen*

Naar aanleiding van een motie in de 2^e Kamer heeft de VNG opgeroepen tot aanvullend

gemeentelijk beleid met betrekking tot gevoelige bestemmingen. De AmvB gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit stelt namelijk alleen beperkingen aan vestiging van scholen en kinderopvang langs *rijkswegen of provinciale wegen*, en alleen bij overschrijding van normen. Haarlem hanteert als interne richtlijn dat over nieuwvestiging of uitbreiding van scholen of kinderopvang langs drukke wegen (>10.000 motorvoertuigen per dag) GGD-advies wordt gevraagd. Het college zal dit in een collegegerichtlijn ook bestuurlijk vastleggen.

Tabel B.1 Overzichtslst maatregelen luchtkwaliteit Haarlem 2016-2019 (tot invoering Omgevingswet)

Maatregel	Aanpakwijze	Wijze van voortzetten of nieuw
<i>Stimulering fiets in plaats van auto</i>	Breed maatregelenpakket ter verbetering fietsinfrastructuur; knelpunten routes aanpakken;	Continueren Uitvoeringsprogramma Fiets afronden fietssnelweg Hlm-Amst Onderzoeken 2 ^e fietssnelweg langs Delftlaan.
	Veel fietsparkeerplekken; goede aansluiting op OV;	Continueren m.n. in Centrum: Fietsenstalling Raaks en omg. Botermarkt
<i>Stimulering gebruik OV in plaats van auto</i>	Maatregelen ter verbetering en versnelling busroutes en verhoging comfort	Continueren: uitrollen HOV Noord Rnet; uitrol Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS) afronden
<i>Bevorderen milieuvriendelijk personeelsvervoer door bedrijven en gemeente</i>	Gemeente: fietsplan voor voordelige fiets personeel woon-werk; stimuleren fietsgebruik werk; Personeelsvervoerbedrijven: via reguliere taak Wet mieubeheer (Wm).	Continueren, o.a. persoonlijk duurzaam reis advies
<i>Afstemming Verkeersregelinstallaties</i>	Onderlinge afstemming VRI installaties op drukke verkeersroutes	Verdere verbetering met name kruising schoterbrug/JGK
<i>Groene concessies OV</i>	Beïnvloeding / advisering eisen concessieverleners. Waar mogelijk schone brandstoffen	Nieuwe concessie is in procedure. Ook deel elektrisch
<i>Gemeentelijk wagenpark op aardgas</i>	Bij reguliere vervanging keuze voor aardgasauto	Vervolg bij Spaarnelanden : plan Duurzaam Wagenpark
<i>Zero emission stadslogistiek</i>	Routering verbeteren, slimme overslag en hercombineren bestellingen voor aflevering met schone auto's, eventueel optie milieuzone	Nieuw: Onderzoek en realisatie schone stadsdistributie binnen green deal
<i>Dynamisch verkeers management op basis van luchtkwaliteit</i>	Inbreng luchtkwaliteit in regionaal dynamisch verkeersmanagement	Nieuw: Pilot DVM met smartsensoren luchtkwaliteit
<i>Aanscherping beleid gevoelige bestemmingen</i>	Advies GGD vragen bij vestiging of uitbreiding van scholen en kinderopvangvoorzieningen	Nieuw: Bestuurlijk vastleggen in collegegerichtlijn

Financieel

Subsidie NSL

In het kader van het NSL heeft het Rijk (via de provincies) aan de deelnemers subsidie verstrekt als bijdrage aan de kosten van de uitvoering van maatregelen. Haarlem heeft uit twee rondes subsidies ontvangen, op basis van het aantal km weglengte met overschrijding grenswaarden. In 2008 ontving Haarlem E 205.000,- om te besteden aan maatregelen in het NSL. In een volgende ronde ontving Haarlem hiervoor E 481.000,-, met als voorwaarde dat tenminste hetzelfde bedrag uit eigen Haarlemse middelen dient te worden besteed aan NSL-maatregelen. Na enkele malen verlenging dient de besteding definitief plaats te vinden voor einde 2016.

Haarlem heeft deze middelen besteed aan de bevordering van het fietsgebruik en aan rijden op schone brandstoffen. Een overzicht van deze maatregelen en het bedrag uit de subsidie staat in tabel B-2.

Tabel B.2 Besteding NSL-subsidie voor maatregelen luchtkwaliteit (per 31 december 2015)

<i>Project</i>	Dekking vanuit subsidie NSL
<i>Laadpalen</i>	€ 58.499,92
<i>Groen Gas</i>	€ 5.000,00
<i>Fietspont Spaarneveer</i>	€ 65.639,93
<i>Fietsoversteek Prins Bernhardlaan</i>	€ 44.910,00
<i>Fietsstraat Albert Schweitzerlaan Oost</i>	€ 85.150,23
<i>Verbeteren/uitbreiden Fietsparkeren Jacobijnenstraat/Botermarkt</i>	€ 126.884,85
<i>Verbeteren fietspad Prins Bernhardlaan - Zomervaat</i>	€ 23.061,00
<i>Verbeteren fietspad Prins Bernhardlaan – Schipholweg Quickwin 2</i>	€ 26.783,00
<i>Verbeteren fietspad Prins Bernhardlaan Berlageplein – Pr Beatrixplein</i>	€ 36.400,00
<i>Verbeteren fietspad Prins Bernhardlaan – Ter hoogte van Schipholweg</i>	€ 20.900,00
<i>Verbeteren fietspad Prins Bernhardlaan - Dr. Schaepmanstr tot V.Zeggelenplein</i>	€ 38.700,00
<i>Onderzoek fietsparkeren Raaks</i>	€ 3.350,00
<i>Onderzoek fietsparkeren V&D</i>	€ 4.866,40
<i>Turfmarkt tweezijdig fietspad</i>	€ 58.640,67
<i>Aanmeerplaats Spaarneveer</i>	€ 17.717,00
<i>Fietspad Spijkerboorpad</i>	€ 20.750,00
<i>Nog nodig voor laadpalen 2016 en onderzoek maatregelen 2016</i>	€ 50.000,00

Met de NSL-subsidie is op deze wijze een aantal projecten/verbeteringen mogelijk gemaakt waarvoor aanvankelijk geen of onvoldoende financiering beschikbaar was. Het totaal aan kosten van alle in het kader van het NSL uitgevoerde maatregelen is vele malen groter. De overige dekking kwam uit andere subsidies (veelal BDU Kleine Infrastructuur) of uit eigen middelen van de gemeente, veelal door combinatie met onderhoudswerkzaamheden of met infrastructuurprojecten die (ook) vanuit andere doelstellingen dan luchtkwaliteit plaatsvonden. De kosten zijn dan ook niet alléén voor de luchtkwaliteit gemaakt.

Deze ‘meelift’-aanpak zal ook in de komende jaren worden voortgezet, aangezien vanuit het verlengde NSL geen nieuwe subsidie meer te verwachten is.