

Bijlage C: Aanvullende onderwerpen luchtkwaliteit Haarlem

Het college stelt geen nieuw Beleidsplan luchtkwaliteit op nu het NSL wordt verlengd tot aan de invoering van de Omgevingswet. Op enkele actuele onderwerpen binnen het thema luchtkwaliteit wordt hieronder kort ingegaan, als aanvullende informatie aan de Commissie.

Plantoetsingen

Behalve de deelname aan het NSL en uitvoeren van maatregelen heeft de gemeente ook een wettelijke taak om toekomstige ontwikkelingen te toetsen (art 5.16 Wm). Zodat ook in de toekomst overschrijdingen voorkomen worden. In de afgelopen jaren is een groot aantal bestemmingsplannen en projectbesluiten van uiteenlopende omvang getoetst (bijvoorbeeld projecten Schoterbrug/Oostweg, Land in zicht, Bestemmingsplan Waarderpolder, Herinrichting Stationsplein, project 023). Alle voldeden aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wm, al zijn daarover soms bezwaarprocedures gevoerd. Daarnaast is de luchtkwaliteit mede beoordeeld in haalbaarheidsonderzoeken naar voltooiing van een buitenring om Haarlem, onderdeel van de Regionale Bereikbaarheidsvisie. Reeds uitgevoerd zijn deze studies voor de Oostelijke Randweg (verbreding Waarderweg) en de Mariatunnel. De luchtkwaliteit blijkt geen belemmering, maar wordt ook niet relevant verbeterd. Momenteel loopt onderzoek naar doorstromingsverbetering op de kruising Schipholweg/Amerikaweg en Boerhaavelaan/Amerikaweg. Op stapel staat een beoordeling van de luchtkwaliteitseffecten van de Structuurvisie Openbare Ruimte en het in verband hiermee opgestelde Duurzaam Mobiliteitsmodel.

Tot aan de Omgevingswet zullen de toetsingsvoorschriften niet veranderen, en Europese grenswaarden worden voorlopig niet aangepast. De huidige regels bieden geen wettelijk handvat om aan *strengere* normen te toetsen, om gezondheidseffecten verder te verminderen. De Omgevingswet zal wel mogelijk maken om voor gebieden binnen een gemeente strengere streefwaarden te hanteren.

Beleid indicatieve metingen

Metingen van toetsingskwaliteit, zoals in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, zijn zeer kostbaar en Haarlem voert daarom geen eigen metingen uit. Indicatieve metingen met zogeheten ‘Palmbuisjes’, (alléén voor stikstofdioxide) zijn goedkoper maar minder nauwkeurig en daarom niet wettelijk aanvaard voor toetsingsmetingen. Zij hebben vooral signaalwaarde of de concentratie op een plek voldoende ruim onder de grenswaarde ligt, dan wel of plekken met slechtere luchtkwaliteit wel voldoende naar voren komen uit de modelberekeningen.

Een aantal steden hebben met dit oogpunt meetnetten opgezet met deze buisjes (o.a. Amsterdam, Den Haag, Utrecht e.a.). Haarlem kiest niet voor het opzetten van zulke metingen van gemeentewege omdat de beperking tot signaleringsfuncties te weinig meerwaarde oplevert. Wel zijn door Milieudefensie in 2014 ‘buisjesmetingen’ uitgevoerd langs drie wegen in Haarlem. Deze metingen gaven verschillen met berekeningen maar bevestigden dat ruim wordt voldaan aan de grenswaarden. (Zie verder website www.Milieudefensie.nl).

En in 2015 hebben wijken in Haarlem Oost op zeven locaties ook zulke metingen uitgevoerd. Deze zijn met instemming van de gemeente bekostigd uit het budget voor bewonersondersteuning van deze wijken. Op dit moment zijn nog geen definitieve resultaten gecommuniceerd.

Ook eventuele nieuwe wijkinitiatieven op vergelijkbare bekostigingsbasis elders in de stad zal de gemeente welwillend tegemoet treden.

Voor de toekomst is de verwachting dat ook elektronische ‘smart sensoren’ naar een vergelijkbare nauwkeurigheid en prijs als deze buisjestechniek zullen groeien. Diverse toepassingen binnen gemeentelijk beleid zowel als voor metingen door burgers zijn dan mogelijk. De gemeente onderzoekt de huidige prestaties en praktijktoepassing in de pilot Dynamisch verkeers management met smart sensoren voor de luchtkwaliteit (zie ook bijlage B).

Ultrafijnstof en roet

Algemene overtuiging is dat vooral de allerkleinste deeltjes fijnstof de meeste gezondheidseffecten hebben, vooral omdat zij het diepst in de longen doordringen en mogelijk tot in de bloedbaan.

Nauwkeuriger voorspelling van gezondheidseffecten wordt daarom verwacht van specifiek meten en

modelleren van deze fijnste deeltjes. Een benadering is het meten en toetsen van het gehalte 'roet', pure koolstof (elementair koolstof, EC). De andere betreft het gehalte ultrafijnstof, dat nóg kleiner is dan roet. EC en ultrafijnstof komen vooral vrij bij verbrandingsprocessen, met name in het wegverkeer. Onlangs is een aantal (26) meetpunten van het LML uitgebreid met zulke metingen, echter niet het meetpunt in Haarlem. Tevens zijn er op dit moment nog geen normen voor beide stoffen en staan dosis-effectrelaties onvoldoende vast. In afwachting van nauwkeuriger gegevens en een helder toetsingskader biedt het beoordelen van roet of ultrafijnstof op dit moment nog te weinig meerwaarde voor het Haarlemse beleid. De ontwikkelingen worden wel nauw gevolgd.

Schiphol

Onderzoek van TNO en GGD Amsterdam, later bevestigd door onderzoek in opdracht van RIVM, heeft uitgewezen dat ultrafijnstof behalve langs wegen ook rond vliegvelden verhoogd is. Dit komt door uitstoot van vliegtuigen, vooral bij starten en taxiën. Deze invloed is verreweg het grootst dichtbij het vliegveld en de startbanen. Maar ook in Haarlem treedt enige verhoging op (circa 10 keer minder dan dichtbij Schiphol). Over de gezondheidseffecten van dit type ultrafijnstof zijn nauwelijks gegevens. Het RIVM voert nader onderzoek hiernaar uit. Een mogelijke optie voor aanvullende informatie is uitbreiding van de vierjaarlijkse gezondheidsmonitor van de GGD (in 2016). Haarlem en andere betrokken gemeenten zijn hierover in overleg met de GGD Kennemerland over verwachte inzichten en meerkosten..

Houtrook

Bij het stoken van hout (kachels, haarden, vuurkorven) komt vaak veel fijnstof vrij. Met name longpatiënten ondervinden hiervan gezondheidsklachten en op brede schaal is houtrook een bron van hinder en burencorrupties. Met name de Longstichting vraagt regelmatig om meer aandacht hiervoor. Zorgvuldig stookgedrag (letten op windrichting, schoon, droog, verfvrij hout) kan de overlast sterk beperken. Landelijke wetgeving om dit af te dwingen is er niet, en gemeentelijke regelgeving biedt hiervoor ook in Haarlem slechts een zwakke basis. Effectieve handhaving zou daarnaast ook een groot beslag leggen op de beschikbare capaciteit. Vooralsnog richt beleid over houtrook zich daarom op voorlichting via folders en websites (vooral GGD).

Doelen Duurzaamheidsprogramma

Luchtkwaliteit is een van de milieufactoren van speerpunt 6 Ruimtelijke kwaliteit en Leefbaarheid uit het Duurzaamheidsprogramma 2015-2019. Hoewel de directe invloed van de gemeente op de luchtkwaliteit beperkt is (aanvoer van buiten Haarlem, afhankelijkheid van weersomstandigheden) wil het college deze toch opnemen in de indicatoren voor de Duurzaamheidsmonitor en een doel formuleren. Op basis van de modelprognoses voor 2020 mag een voortschrijdende verbetering verwacht worden van de concentraties langs de Schipholweg met ca. 25% voor wat betreft NO₂ en 10% voor PM10 in 2020. Dit wordt als doel voor 2019 aangehouden.

Als tweede indicator wordt de belevingsscore voor de luchtkwaliteit opgenomen (nu nog in termen van overlast luchtverontreiniging). Hiervoor is in het Duurzaamheidsprogramma een verbetering met 0,5 punt als doel voor 2019 gesteld. Uitgaande van huidige score 3,9, (op een schaal met 10= zeer veel overlast), betekent dit een daling naar 3,4 als streefdoel voor 2019.

Ambitie voor de langere termijn (2025) is het overal in Haarlem voldoen aan de gezondheidsadvieswaarden van de WHO (zie bijlage A).