

Bijlage D:

Verwerking participatie reacties Beleidsplan luchtkwaliteit

Nu geen Beleidsplan luchtkwaliteit wordt opgesteld is het wenselijk aan te geven hoe wordt omgegaan met de participatiereacties ingebracht voorafgaand aan de Startnotitie voor dit beleidsplan.

Een deel van deze participatiereacties betrof vragen, die in de Startnotitie al werden beantwoord. Hiervoor wordt verwezen naar de Startnotitie.

De meeste participatiereacties betroffen onderwerpen voor het beleidsplan en aandachtspunten voor het maken van keuzes daarin. Deze zullen worden meegewogen bij het verwerken van de luchtkwaliteit bij het opstellen van de SOR en het Duurzaam Mobiliteitsmodel –waarin de fiets een belangrijke plaats inneemt-, en later in de Omgevingsvisie, Programma en Omgevingsplan. Ook hiervoor wordt korthedshalve verwezen naar de Startnotitie.

In enkele gevallen is door ontwikkelingen sinds de Startnotitie afwikkeling inmiddels mogelijk of wordt het onderwerp behandeld in deze informatienota. Deze participatiereacties zijn in onderstaande tabel D opgenomen.

Tabel D-1 Afwikkeling (deels) openstaande participatiereacties voorafgaand aan Beleidsplan Luchtkwaliteit (nummering uit Startnotitie)

	Participant	Vraag	Antwoord Startnotitie	Afronding
m.2	Wijkraad NAB 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.	Inmiddels is het LML meetpunt te Haarlem verplaatst naar de Schipholweg
m.4	Henk Verboon Milieudefensie	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.	RIVM zag geen meerwaarde in een 2 ^e meetpunt te Haarlem.
m.7	Wijkraad Parkwijk- Zuiderpolder 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	Besproken in overleggen over buisjesmetingen in werkgroep fijnstof Oost
m.8	Henk Verboon Milieudefensie	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 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.	Vastlegging beleid gevoelige bestemmingen wordt nieuwe maatregel. Zie deze nota.
S.1.1	Wijkraad Sporhelden- buurt, 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.	Situatie in Oost is nader besproken in overleggroep Fijnstof Haarlem Oost, in voorbereidingen op buisjesmetingen door Oost
S.2.1	Wijkraad Binnenstad Haarlem, dhr	Aandacht besteden aan luchtvervuiling van dieselmotoren rondvaartboten en toeristenschepen op Spaarne en taxis die urenlang	Onderzocht zal worden hoe gedragsbeïnvloeding kan worden bereikt. Mogelijkheden via regelgeving zijn gering.	Reactie zal separaat worden beantwoord

	Bas Strikker	(gedurende het weekend) hun motoren laten draaien voor de Hema aan de Krocht wachtend op klanten		
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.	Besproken in bijlage C en A van deze nota.
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)	Aanvullend beleid voor gevoelige bestemmingen worden bestuurlijk vastgelegd zie deze nota
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	Beoordeling effecten nieuwbouw is onderdeel van wettelijke plantoetsing
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 vervoerders voor diesel. Nijmegen schreef aardgas rechtstreeks voor. (Groen) aardgas biedt de beste transitie naar elektrisch rijden en waterstof op de lange termijn.	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 elektrisch rijden. Het Beleidsplan zal aandacht besteden aan krachtenvelden en beïnvloeding concessie-eisen.	Concessie is inmiddels gegund, momenteel beroepsprocedure daartegen (Zie bijlage B)
S.6.6	Milieudefensie	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.	Meewegen in Duurzaam Mobiliteitsmodel Indien MD dit wenst agenderen in periodieke overleg gemeente/MD.
S.7.1	Fietsersbond,	Fiets past uitstekend in duurzame transitie naar	De gemeente onderkent het belang van	Verwerken in Duurzaam Mobiliteitsmodel

	Jaap Moermans	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 Fietzersbond 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.	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 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.	Meenemen in Duurzaam Mobiliteitsmodel / SOR , Omgevingsvisie etc.
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 aan fiets boven autoverkeer. 3. Uitbreiding van het fietsnet.	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 opgenomen.	Meenemen in Duurzaam Mobiliteitsmodel/SOR, Omgevingsvisie etc.