



gemeente
Haarlemmermeer

Toelichting op het Decentraal Uitvoeringsplan SLA Haarlemmermeer 2025

TOELICHTING OP HET UITVOERINGSPLAN SLA
HAARLEMMERMEER 2025



Inhoudsopgave

Bestuurlijke samenvatting.....	2
Leeswijzer	3
1. Inleiding.....	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging	4
1.3. Relatie met andere beleidsopgaven	4
1.4. Normen en advieswaarden voor luchtkwaliteit	5
1.5. Financiën.....	6
2. Thema Mobiliteit.....	7
2.1. Verplichte maatregelen – Mobiliteit.....	7
2.2. Aanvullende maatregelen – Mobiliteit	7
3. Thema Mobiele Werktuigen	9
3.1. Verplichte maatregelen – Mobiele Werktuigen.....	9
3.2. Aanvullende maatregelen – Mobiele Werktuigen.....	9
4. Thema Industrie	11
4.1. Verplichte maatregelen – Industrie	11
4.2. Aanvullende maatregelen – Industrie	12
5. Thema Houtstook.....	13
5.1. Verplichte maatregelen – Houtstook.....	13
5.2. Aanvullende maatregelen – Houtstook	14
6. Thema Binnenvaart en Havens	15
6.1. Verplichte maatregelen – Binnenvaart en Havens	15
7. Thema Landbouw.....	16
7.1. Verplichte maatregelen – Landbouw.....	16
8. Thema Citizen Science en Participatie	17
8.1. Verplichte maatregelen – Citizen Science en Participatie.....	17
8.2. Aanvullende maatregelen – Citizen Science en Participatie.....	17
9. Algemene Bepalingen SLA.....	19

Bestuurlijke samenvatting

Alle deelnemers aan het Schone Lucht Akkoord (SLA), waaronder onze gemeente, moeten jaarlijks een Decentraal Uitvoeringsplan (DUP) indienen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Dit document dient als een ondersteunende bijlage op het DUP, omdat het DUP zelf een Excel-bestand is en daardoor minder toegankelijk om te lezen. Deze bijlage geeft een gedetailleerd overzicht van maatregelen die we in 2025 nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het eerste DUP van ons wordt uiterlijk op 1 maart 2025 ingediend bij het ministerie van IenW.

Op 1 november 2023 hebben wij het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend (311910). Dit akkoord is een samenwerking met de Rijksoverheid, provincies en vele andere gemeenten om de luchtkwaliteit in Nederland structureel te verbeteren. Ons doel is om de lucht in 2030 schoner te maken door de concentraties van schadelijke stoffen zoals stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}) terug te dringen tot de niveaus die door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in 2005 zijn geadviseerd.

Het specifieke doel van het Schone Lucht Akkoord is om in 2030 een gezondheidswinst van 50% te realiseren ten opzichte van 2016. Dit betekent een substantiële vermindering van het aantal ziekten en sterfgevallen die samenhangen met luchtvervuiling. Het SLA richt zich op verschillende bronnen van luchtvervuiling, zoals verkeer, industrie, mobiele werktuigen en houtstook. Voor elk van deze thema's worden maatregelen genomen die, zowel de luchtkwaliteit verbeteren, als de gezondheid van onze inwoners beschermen.

Voor ons zijn de thema's mobiliteit, industrie en houtstook belangrijk, aangezien deze de grootste bijdrage leveren aan luchtverontreiniging. Daarnaast speelt citizen science en participatie een belangrijke rol in het betrekken van inwoners bij het meten van luchtkwaliteit en het vergroten van bewustwording. Hieronder volgt een beknopt overzicht van de belangrijkste maatregelen die we willen implementeren op deze gebieden:

Mobiliteit

- Het opnemen van SLA-gezondheidsdoelen in relevant mobiliteitsbeleid;
- Het stimuleren van fietsen als alternatief voor autoverkeer;
- Het plaatsen van elektrische laadpalen om het gebruik van elektrisch rijden te vergemakkelijken;
- Strengere eisen bij aanbestedingen en inkoop om luchtvervuiling te verminderen;
- Het invoeren van een Zero Emission-zone op Schiphol-Centrum.

Industrie

- Intensivering van toezicht en handhaving door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG), in lijn met de Uitvoerings- en Handhavingsstrategie 2024-2027 OD NZKG.

Houtstook

- Inwoners voorzien van informatie om ze bewust te maken van de gezondheidsrisico's van houtrook;

- Inwoners seizoensgebonden tips geven over verantwoord stoken;
- Gebruik van meetmethoden in samenwerking met de GGD om de impact van houtrook op de gezondheid te monitoren;
- Onderzoek naar regelgeving onder de Omgevingswet voor het gebruik en de plaatsing van houtkachels in nieuwbouwwijken.

Citizen Science en Participatie

- Start van een fijnstofmeetproject met scholieren van het Kaj Munk College, waarbij zij luchtkwaliteit meten tijdens het fietsen. Bij succes wordt uitbreiding naar andere scholen overwogen.
- Onderzoek naar deelname aan het Hollandse Luchten-project, zodat inwoners actief kunnen bijdragen aan het monitoren van luchtkwaliteit.
- Verkenning van mogelijkheden om extra meetstations in het zuidelijke deel van Haarlemmermeer te plaatsen.

De kosten voor de uitvoering worden geraamd op € 100.000. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- Personele kosten: €80.000 (0,7 fte);
- Kosten voor informatievoorziening en communicatie (thema's houtstook en citizen science & participatie): €20.000.

Deze kosten worden gedekt uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel A: inwoners ervaren zo min mogelijk sociale- en gezondheidsproblemen en ontwikkelen een verantwoorde leefstijl, van het programma 'Maatschappelijke Ontwikkeling' taakveld 7.1.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 geeft een inleiding waarin de specifieke doelen van het SLA worden beschreven, de relatie met de gemeentelijke doelstellingen, de ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteitswetgeving en -normen, en de financiële consequenties van de uitvoering van de maatregelen. Ook wordt een toelichting gegeven op de subsidie die SLA-deelnemers kunnen aanvragen.

In hoofdstuk 2 tot en met 9 wordt per SLA-thema de focus van de gemeentelijke inzet voor 2025 uiteengezet.

De inhoud van hoofdstuk 1 zal geen deel uitmaken van het Decentraal Uitvoeringsplan SLA, dat bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal worden ingediend.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op 1 november 2023 hebben wij het Schone Lucht Akkoord (SLA) officieel ondertekend (311910). Hiermee sluiten wij ons aan bij een landelijk netwerk van deelnemers, waaronder de Rijksoverheid, alle provincies en veel andere gemeenten. Het SLA omvat een pakket aan maatregelen gericht op een blijvende verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland. Het akkoord streeft ernaar om in 2030 de advieswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) uit 2005 van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te bereiken.

De SLA-maatregelen richten zich specifiek op verschillende sectoren en thema's, zoals mobiliteit, mobiele werktuigen, industrie, houtstook, binnenvaart en havens, landbouw, en citizen science en participatie. Luchtvaart valt momenteel niet onder het SLA. Deze gerichte aanpak heeft als doel om structureel luchtvervuiling in Nederland te verminderen en de volksgezondheid te verbeteren.

1.2. Gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging door de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}) vormt een aanzienlijk gezondheidsrisico. Vervuilde lucht kan longziekten (zoals astma, COPD en longkanker) en hart- en vaatziekten veroorzaken of verergeren. Ook kunnen ongeboren kinderen gezondheidsproblemen ontwikkelen door de lucht die hun moeder inademt. Er wordt bovendien vermoed dat luchtvervuiling een rol speelt bij aandoeningen zoals diabetes en dementie. Dit effect wordt geassocieerd met langdurige blootstelling aan fijnstof, maar er is nog onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing om het als 'oorzakelijk' te classificeren (zie [Luchtkwaliteit - fijnstof | RIVM](#)). Iedereen kan ziek worden door vervuilde lucht, maar de kans daarop is groter voor kinderen, ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen of hart- en vaatziekten. Zij zijn extra gevoelig voor de schadelijke effecten van luchtverontreiniging.

In Nederland leidde luchtverontreiniging in 2016 tot een gemiddeld acht maanden kortere levensverwachting. Bovendien sterven jaarlijks ongeveer 11.000 mensen vroegtijdig door luchtverontreiniging. Het SLA heeft als doel een gezondheidswinst van 50% te realiseren in 2030 ten opzichte van 2016. De verwachte impact van deze maatregelen omvat een gezondheidswinst van circa vier maanden en het voorkomen van 5.000 tot 6.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar. Schone lucht is van belang voor iedereen, aangezien negatieve gezondheidseffecten ook kunnen optreden wanneer de luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke grenswaarden.

1.3. Relatie met andere beleidsopgaven

De doelen en maatregelen uit het SLA sluiten aan op andere belangrijke beleidsplannen van Haarlemmermeer, zoals de doelstellingen uit onze [Omgevingsvisie 2040](#). We willen bereiken dat:

- De luchtkwaliteit verbetert, zodat mensen gezond blijven.
- Kinderen geen astma of andere luchtwegklachten ontwikkelen.
- Kwetsbare groepen, zoals mensen met zwakke longen, niet worden blootgesteld aan te hoge fijnstofconcentraties.

- Luchtkwaliteit wordt meegenomen bij de ontwikkeling van ander beleid, zoals mobiliteits-, energie- en ruimtelijk beleid.
 - We samenwerken met andere partijen om gezondheidswinst te realiseren, waarbij we het GGD-advies hanteren om geen gevoelige bestemmingen te bouwen binnen 50 meter van wegen met minimaal 10.000 voertuigen per dag.
 - Lucht, bodem, ondergrond, oppervlaktewater en grondwater zo schoon mogelijk blijven.
 - Vervuilende mobiliteit afneemt en duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.
- De leefomgeving toekomstbestendig, gezond en aantrekkelijk blijft voor onze inwoners.

1.4. Normen en advieswaarden voor luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit in Nederland wordt beoordeeld op basis van verschillende normen, zoals de Europese grenswaarden en de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Het onderscheid tussen deze twee normen is van belang in het kader van SLA.

Stof	Wettelijke EU-grenswaarden	WHO-advieswaarden (2005)	WHO-advieswaarden (2021)	Nieuwe EU-grenswaarden (2030)
NO ₂	40 µg/m ³	40 µg/m ³	10 µg/m ³	20 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³	20 µg/m ³	15 µg/m ³	20 µg/m ³
PM _{2,5}	25 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³	10 µg/m ³

De Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn vastgelegd in [EU-richtlijn 2008/50/EG](#) en vormen de basis voor de Nederlandse wetgeving. Sinds 1 januari 2024 vallen deze regels onder de nieuwe Omgevingswet. Deze grenswaarden zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen, maar zijn een compromis tussen wat technisch haalbaar is en wat politiek en economisch uitvoerbaar wordt geacht. Dit betekent dat de Europese grenswaarden de gezondheid niet optimaal beschermen, aangezien schadelijke gezondheidseffecten al kunnen optreden bij blootstelling onder deze grenswaarden.

De advieswaarden van de WHO zijn gebaseerd op de meest recente wetenschappelijke inzichten over gezondheidseffecten van luchtvervuiling. Deze advieswaarden bieden een hogere mate van bescherming, maar ze zijn niet wettelijk verplicht. De WHO stelde in 2005 advieswaarden op voor luchtverontreinigende stoffen zoals fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂). In 2021 zijn deze waarden verder aangescherpt, omdat onderzoek heeft aangetoond dat zelfs lage concentraties luchtvervuiling schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid.

Een belangrijke ontwikkeling voor de komende jaren is dat de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit verder worden aangescherpt en steeds dichter aansluiten bij de wetenschappelijke richtlijnen van de WHO, zoals ook blijkt uit de bovenstaande tabel. De overeenkomst tussen de Europese Raad en het Parlement stelt aangescherpte grenswaarden en streefwaarden voor 2030 vast voor een aantal vervuilende stoffen met ernstige gevolgen voor de menselijke gezondheid, waaronder fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂).

Het SLA richt zich op het structureel verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland en hanteert momenteel nog de WHO-advieswaarden uit 2005 als doelstelling. Hoewel het kabinet erkent dat de aangescherpte WHO-waarden uit 2021 gezonder zijn, worden deze als zeer moeilijk haalbaar beschouwd voor 2030 zonder ingrijpende maatregelen, zoals een landelijk houtstookverbod, aanzienlijk minder wegverkeer en een inkrimping van de veestapel. Om die reden blijft het SLA voorlopig gericht op de waarden uit 2005. Wel zet het SLA alvast stappen richting de aangescherpte WHO-advieswaarden uit 2021 en de nieuwe EU-richtlijnen vanaf 2030, waarover de Europese Raad en het Parlement in 2024 een akkoord hebben bereikt.

De metingen van de luchtkwaliteit in Haarlemmermeer worden gedaan in Oude Meer, Hoofddorp en Badhoevedorp. Ook het meetstation in Ookmeer (Amsterdam Osdorp) is relevant voor Haarlemmermeer. De resultaten laten zien dat in 2023 op alle meetlocaties werd voldaan aan de wettelijke EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit. Aan de WHO-advieswaarden (2021) werd niet voldaan. Dit geldt overigens voor grote delen van Nederland.

1.5. Financiën

De kosten voor de uitvoering worden geraamd op € 100.000. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- Personele kosten: €80.000 (0,7 fte);
- Kosten voor informatievoorziening en communicatie (thema's houtstook en citizen science & participatie): €20.000.

Deze kosten worden gedekt uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel A: inwoners ervaren zo min mogelijk sociale- en gezondheidsproblemen en ontwikkelen een verantwoorde leefstijl, van het programma 'Maatschappelijke Ontwikkeling' taakveld 7.1.

Voor partijen die het SLA hebben ondertekend is de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SpUk SLA) beschikbaar met een landelijk budget van €5 miljoen. Dit budget is incidenteel beschikbaar gesteld voor 2025. In 2026 en verder is geen budget beschikbaar gesteld door het Rijk. Op dit moment hebben wij nog geen aanvraag gedaan voor de SpUk SLA, omdat deze subsidie een cofinanciering van 50/50 vereist. We verkennen op dit moment of we in dit kader een koppeling kunnen leggen met bestaande initiatieven die bijdragen aan verschillende beleidsdoelen, waaronder mobiliteit, duurzaamheid, klimaat en stikstof.

2. Thema Mobiliteit

Verkeer is een van de grootste bronnen van luchtvervuiling, met name door stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof. Wij onderzoeken de mogelijkheden om oude dieselmotoren te vervangen en schonere vervoersopties te stimuleren. Dit sluit aan bij nationale doelstellingen om op termijn gezondere lucht en betere leefomstandigheden te creëren.

Onze gemeente zet in op een reeks verplichte en aanvullende maatregelen om de luchtvervuiling door verkeer te verminderen. Van het uitbreiden van fietsinfrastructuur en elektrisch rijden tot het elektrificeren van ons gemeentelijke wagenpark, al deze maatregelen zijn erop gericht de gezondheid van inwoners te verbeteren en de luchtkwaliteit te waarborgen.

2.1. Verplichte maatregelen – Mobiliteit

1. Gezondheid in verkeers- en vervoersplannen

Onze gemeente verwerkt de gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) in haar Omgevingsvisie 2040. Aangezien al het gemeentelijke beleid is gebaseerd op deze visie, houdt dit in dat alle verkeers- en vervoersplannen gericht zijn op het bevorderen van een gezonde leefomgeving en het verbeteren van de luchtkwaliteit.

2. Emissie-eisen in aanbestedingen

Ons inkoopbeleid heeft als doelstelling dat alle inkoopactiviteiten op een maatschappelijk verantwoorde wijze plaatsvinden met oog voor duurzaamheid. Bij aanbestedingen van onze gemeente zullen eisen of gunningscriteria gericht zijn op het minimaliseren van luchtverontreinigende stoffen.

3. Emissie-eisen in vergunningen

Het toevoegen van emissie-eisen aan vergunningen- en ontheffingenbeleid dient nader te worden verkend in aanloop naar de invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's.

4. Regionale samenwerking

Onze gemeente werkt samen met de provincie Noord-Holland om de doelen van het SLA te integreren in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Dit richt zich op schonere mobiliteit in de regio, met een specifieke focus op het verminderen van luchtvervuiling.

5. Effectstudies luchtmissies

Bij nieuwe bouwprojecten of grote infrastructuurontwikkelingen voert onze gemeente milieueffectrapportages (MER) uit om de gevolgen voor de luchtkwaliteit te beoordelen. Hiermee waarborgen we dat gezondheidseffecten van luchtverontreiniging vroegtijdig worden meegewogen.

2.2. Aanvullende maatregelen – Mobiliteit

6. Invoeren Zero-Emissiezone Schiphol-Centrum (bestel- en vrachtauto's)

Vanaf 1 januari 2026 komt de uitstootvrije zone op Schiphol-Centrum. Alleen zakelijke voertuigen die geen schadelijke gassen uitstoten mogen deze zone uiteindelijk in. De bestel-

en vrachtauto's rijden dan op elektriciteit of waterstof. Het doel is de luchtkwaliteit te verbeteren in de omgeving van en op Schiphol.

7. STOMP-principe voor mobiliteit

Onze gemeente past het STOMP-principe toe bij toekomstige mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat lopen, fietsen en openbaar vervoer de voorkeur krijgen boven privéauto's. Het doel is om een verkeerssysteem te creëren dat de luchtvervuiling zo veel mogelijk vermindert.

8. Stimuleren fietsgebruik

Om actieve mobiliteit, zoals lopen en fietsen, te stimuleren, investeren wij in veilige en toegankelijke fietsinfrastructuur. Dit verlaagt niet alleen de uitstoot, maar verbetert ook de gezondheid van onze inwoners.

9. Elektrisch rijden en laadinfrastructuur

Wij blijven investeren in het uitbreiden van het netwerk van laadpalen om elektrisch rijden te stimuleren. De focus ligt op het creëren van laadpleinen op drukbezochte plekken. Dit maakt elektrisch rijden toegankelijker voor inwoners en bedrijven.

10. Zero-emissie openbaar vervoer

In 2025 moeten alle nieuw aangeschafte bussen en voertuigen voor doelgroepenvervoer uitstootvrij zijn. Onze gemeente werkt samen met de Vervoerregio Amsterdam om deze voertuigen te implementeren.

11. Volledig elektrisch wagenpark

Wij hebben als doel om ons wagenpark volledig elektrisch te maken. Van de 27 voertuigen zijn er momenteel 15 volledig elektrisch. We onderzoeken de mogelijkheden, bijvoorbeeld door middel van de SpUk SLA, om de resterende voertuigen te vervangen door elektrische alternatieven.

12. Duurzame hotelshuttles

In 2020 hebben wij samen met de luchthaven en Koninklijke Horeca Nederland Haarlemmermeer (KHN) de intentie uitgesproken om een nieuw, uitstootvrij shuttlebussysteem op te zetten. Dit gezamenlijke transportsysteem, met elektrisch vervoer tussen de airport hotels en de luchthaven, draagt bij aan de leefbaarheid en verduurzaming in onze gemeente.

3. Thema Mobiele Werktuigen

Mobiele werktuigen, zoals bouwmachines, heftrucks en aggregaten, zijn een belangrijke bron van luchtvervuiling, ondanks hun beperkte aantal. Het doel van onze gemeente is om de uitstoot van schadelijke stoffen door deze machines drastisch te verminderen. Veel van de huidige mobiele werktuigen zijn verouderd en hebben geen effectieve filters, wat leidt tot hoge uitstoot. Daarom is het essentieel dat we de komende jaren overstappen op schonere, emissieloze alternatieven. De overgang naar emissieloze werktuigen moet haalbaar en betaalbaar zijn, en we streven ernaar deze verandering zo snel mogelijk door te voeren.

3.1. Verplichte maatregelen – Mobiele Werktuigen

1. Emissie-eisen in aanbestedingen

Bij het inkopen van mobiele werktuigen hanteren wij al de [Maatschappelijk Verantwoord Inkopen](#) (MVI)-criteria, waarbij duurzaamheid centraal staat. Hiermee willen we striktere milieueisen hanteren voor nieuwe aanbestedingen. Dit betekent dat we, waar mogelijk, alleen werktuigen zullen aanschaffen die voldoen aan de strengste emissienormen. Ook onderzoeken we de mogelijkheden om in toekomstige aanbestedingen alleen elektrisch of emissieloos materieel toe te staan.

2. Emissie-eisen in vergunningen

Wij streven ernaar om emissie-eisen te integreren in de vergunningen voor mobiele werktuigen die worden gebruikt bij evenementen, bouwprojecten en groenbeheer. Vooral in gebieden met een hoge blootstelling aan luchtvervuiling, zoals stedelijke zones, is dit van belang. We werken samen met marktpartijen en volgen de landelijke ontwikkelingen om deze eisen effectief in te voeren.

3.2. Aanvullende maatregelen – Mobiele Werktuigen

3. Ondertekenen SEB-convenant (Schoon en Emissieloos Bouwen)

Wij onderzoeken de mogelijkheid om ons aan te sluiten bij het [Schoon en Emissieloos Bouwen](#)-convenant (SEB). Dit landelijke programma biedt concrete stappen om de bouwsector schoner en stiller te maken door de uitstoot van machines te verminderen. Dit zou bijdragen aan zowel de luchtkwaliteit als de gezondheid van onze inwoners.

4. Onderzoeken vaste stroompunten voor evenementen

Bij veel evenementen worden generatoren en aggregaten gebruikt om stroom op te wekken, wat slecht is voor de luchtkwaliteit. Wij onderzoeken hoe vaste stroompunten (zoals walstroom) kunnen worden gebruikt als alternatief. Het doel is om het gebruik van stroompunten aantrekkelijker en toegankelijker te maken voor organisatoren van evenementen.

5. Gebruik van de Milieukostenindicator (MKI) bij aanbestedingen

Wij onderzoeken de toepassing van de Milieukostenindicator (MKI) bij toekomstige aanbestedingen, zoals wegen- en bruggenbouw. Deze indicator kan helpen om projecten te gunnen aan partijen die schonere mobiele werktuigen gebruiken, wat de luchtkwaliteit verder zal verbeteren.

6. Inzet van duurzaam werkmaterieel

Wij stimuleren de transitie naar uitstootvrije mobiele werktuigen door actief in te zetten op elektrificatie en alternatieve aandrijvingen. Dit geldt voor werkmaterieel zoals heftrucks en andere mobiele werktuigen binnen de gemeentelijke vloot.

4. Thema Industrie

De aanpak van luchtverontreiniging binnen de industrie gaat in het Schone Lucht Akkoord (SLA) verder dan enkel het beperken van fijnstof, ammoniak en stikstofoxiden. Ook andere vervuilende stoffen, zoals kooldioxide (CO₂), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (VOS) en zware metalen (bijvoorbeeld lood), worden meegenomen. Voor de uitvoering van deze maatregelen zijn verschillende overheden verantwoordelijk: sommige worden uitgevoerd door provincies en gemeenten, terwijl het Rijk andere maatregelen beheert.

Binnen het SLA ligt de nadruk voor de industrie op strenge vergunningseisen en verbeterd toezicht en handhaving, waarbij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) een sleutelrol vervult. De OD NZKG verleent namens onze gemeente industriële vergunningen onder de Omgevingswet en voert toezicht uit bij bedrijven die de luchtkwaliteit beïnvloeden.

Uitvoerings- en Handhavingsstrategie – OD NZKG

De [Uitvoeringsstrategie vergunningen, toezicht en handhaving 2024-2025](#) (VTH) biedt het strategisch beleidskader voor VTH-taken in onze gemeente. Het uitvoeringsprogramma beschrijft de activiteiten voor vergunningverlening, toezicht en handhaving in 2024 en 2025. De strategie richt zich op de fysieke leefomgeving en de veiligheid en leefbaarheid in de openbare ruimte. Veel VTH-taken zijn ondergebracht bij de OD NZKG, die hiervoor een uniforme Uitvoerings- en Handhavingsstrategie heeft opgesteld in afstemming met de gemeente. De U&H-strategie van de OD NZKG voor 2024-2027 richt zich op het verlagen van de uitstoot van fijnstof en stikstof door bedrijven, met nadruk op afstemming met de WHO-advieswaarden en gezondheidsdoelen.

Programma “Gezonde Leefomgeving” – Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft daarnaast het programma Gezonde Leefomgeving geïntroduceerd, dat gezondheid centraal stelt in ruimtelijke ordening en beleidsbesluiten. Binnen dit programma wil de provincie uitstoot en hinder door schadelijke stoffen verminderen en stelt zij haar vergunningen en handhavingsinstrumenten zo in dat de gezondheidswinst voor de inwoners maximaal is.

Europese Richtlijn Industriële Emissies

Ook op Europees niveau worden nieuwe normen voorbereid. Zowel de [Europese Richtlijn Industriële Emissies](#) als de Richtlijn Luchtkwaliteit worden herzien en zullen binnen enkele jaren in Nederland worden doorgevoerd. Deze nieuwe kaders zullen bijdragen aan het verlagen van industriële emissies en een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland.

Door deze integrale aanpak binnen het SLA, de Omgevingswet, provinciale programma's en Europese richtlijnen wordt gestreefd naar een gezondere leefomgeving met minder industriële uitstoot.

4.1. Verplichte maatregelen – Industrie

1. Emissie-eisen in vergunningen

Conform de Uitvoerings- en Handhavingsstrategie 2024-2027 van de OD NZKG wordt milieu-gerelateerde gezondheid een belangrijker aandachtspunt. De OD NZKG zet proactiever in op het beoordelen van milieueffecten bij vergunningsaanvragen van nieuwe initiatieven en geeft

prioriteit aan de actualisatie van bestaande vergunningen die het meest bijdragen aan de doelen van het SLA en/of de grootste reductie van de uitstoot van gevaarlijke stoffen realiseren.

2. **Aanscherpen van vergunningsbeleid en versterken van toezicht en handhaving**

Wij hebben de bevoegdheid voor vergunningen voor industriële activiteiten en werken hierbij nauw samen met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG). In de Uitvoerings- en Handhavingsstrategie 2024-2027 wordt vastgelegd hoe vergunningen en toezicht verder worden aangescherpt om uitstoot naar de lucht te beperken.

3. **Acties op basis van pilotresultaten**

Momenteel loopt er een pilot in de industrie gericht op het identificeren van effectieve maatregelen om de uitstoot te beperken. Bij positieve resultaten overwegen wij, in afstemming met de OD NZKG, deze inzichten op te nemen in het vergunningenbeleid en breed toe te passen binnen de industrie.

4.2. Aanvullende maatregelen – Industrie

4. **Actieve deelname in de SLA-themagroep industrie**

Wij zetten ons in om kennis en strategieën te delen door actief deel te nemen aan de SLA-themagroep industrie. Deze samenwerking is gericht op het gezamenlijk verminderen van schadelijke industriële uitstoot in Nederland, met een focus op stikstofoxiden, fijnstof en Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) zoals PFAS en zware metalen.

5. Thema Houtstook

Veel mensen vinden een houtkachel of open haard gezellig, vooral in de koudere maanden. Het is echter niet bij iedereen bekend dat de rook schadelijk kan zijn voor de gezondheid. Bij het verbranden van hout ontstaat rook die fijnstof bevat. Dit fijnstof is niet alleen schadelijk voor de persoon die stookt, maar ook voor anderen in de omgeving. De keuze om wel of niet te stoken is persoonlijk, maar het is belangrijk om goed geïnformeerd te zijn over de mogelijke gezondheidsrisico's.

De maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) zijn erop gericht om de negatieve gezondheidseffecten van houtstook te verminderen. Het SLA focust daarbij op houtstook binnenshuis, met extra aandacht voor communicatie, zodat mensen bewuster en gezonder kunnen omgaan met het gebruik van houtkachels en open haarden.

5.1. Verplichte maatregelen – Houtstook

1. Informatie houtstook

Wij ontwikkelen een basisbeleid voor houtstook met een nadruk op informatie. Door inwoners actief te voorzien van stooktips en informatie, bijvoorbeeld via de website en sociale media, vergroten wij de bewustwording over de impact van houtrook op de gezondheid. Dit beleid gaat in per het volgende stookseizoen en is gericht op het stimuleren van verantwoord stookgedrag zonder dwang.

2. Communicatie over gezondheidseffecten

Voor zowel de zomer- als winterseizoenen publiceren wij berichten met tips voor verantwoord stoken. In de winter richten we ons op het gebruik van de open haard, terwijl we in de zomer aandacht besteden aan vuurkorven en barbecues. Deze berichten, gebaseerd op nationaal communicatiemateriaal, informeren inwoners over de gezondheidsrisico's en de juiste stookmethodes.

3. Gebruik van de Toolkit Houtstook

Onze gemeente kan de door het RIVM ontwikkelde [Toolkit Houtstook](#) benutten als basis voor eigen berichtgeving tijdens het stookseizoen. Dit kan helpen om lokaal aan te sluiten op landelijke communicatie en consistentie te waarborgen.

4. Inzet van meetmethoden

In samenwerking met de GGD kijken wij naar meetmethoden om de lokale gezondheidsschade van houtstook objectief vast te stellen. Zodra de nieuwe meetmethode van het Rijk beschikbaar is, zal Haarlemmermeer deze toepassen om de mate van overlast en gezondheidsschade in kaart te brengen.

5. Communicatie van Stookalerts¹

Wij onderzoeken de meest effectieve kanalen om het Stookalert, dat burgers informeert over de beste momenten om te stoken, te delen met inwoners.

¹ Naar aanleiding van de vernieuwde Stookwijzer en het lanceren van de app, is het stookalert gepauzeerd. Er is namelijk overlap ontstaan in de mogelijkheden van beide instrumenten. Het RIVM zal in overleg met het

6. Behandeling van meldingen via de Stookwijzer

Bij meldingen van houtrookoverlast die via de landelijke Stookwijzer binnenkomen, adviseren wij de melder eerst zelf in gesprek te gaan met de veroorzaker van de overlast. Als er signalen van aanhoudende overlast binnenkomen bij de gemeente, zullen we in overleg met het gebiedsmanagement bekijken op welke manier we breder aandacht kunnen besteden aan het thema.

7. Pilotproject en burgeronderzoek

Wij overwegen in 2025 een pilot te starten, vergelijkbaar met het project in de IJmondregio, om de impact van houtstook beter in kaart te brengen. Dit project zou onder meer burgers betrekken in samenwerking met TNO en Waag om roet- en rookuitstoot te meten en de gezondheidsimpact te analyseren. De financiering kan mogelijk uit SpUk-gelden komen.

5.2. Aanvullende maatregelen – Houtstook

8. Onderzoek naar regelgeving binnen de Omgevingswet

Wij kunnen het gebruik van houtkachels niet verbieden, maar onderzoeken of regels kunnen worden gesteld aan het gebruik en de plaatsing van houtkachels en schoorstenen onder de Omgevingswet, bijvoorbeeld het verbieden van rookkanalen in nieuwbouwwijken. De mogelijkheden en haalbaarheid hiervan worden nader bekeken in de komende maanden, via deelname aan de themagroep houtstook.

6. Thema Binnenvaart en Havens

De luchtkwaliteit rond vaarwegen kan slechter zijn dan in andere gebieden door uitstoot van de binnenvaart. In het Schone Lucht Akkoord (SLA) worden deelnemende partijen met veel scheepvaart gestimuleerd om over te stappen op schonere motoren, zero-emissie-technologieën en walstroom, wat grote gezondheidsvoordelen kan opleveren. Voor Haarlemmermeer is dit thema minder relevant, omdat onze gemeente geen grote haven heeft en de provincie Noord-Holland het beheer en onderhoud van vaarwegen in dit gebied verzorgt. Maatregelen ter vermindering van uitstoot in de binnenvaart worden daarom vooral op provinciaal, nationaal en internationaal niveau genomen.

6.1. Verplichte maatregelen – Binnenvaart en Havens

1. **Verplichting gebruik van walstroom**

Hoewel wij geen haven voor binnenvaart hebben, voert het Hoogheemraadschap van Rijnland wel werkzaamheden uit in lokale wateren, zoals de Ringvaart. Wij overwegen om in overleg met het Hoogheemraadschap het gebruik van walstroom te stimuleren om de inzet van vervuilende generatoren te verminderen.

2. **Stimuleren van walstroom**

Wij onderzoeken of walstroom als alternatief voor generatoren kan worden ingezet bij baggerwerkzaamheden die het Hoogheemraadschap uitvoert. Dit kan de uitstoot tijdens werkzaamheden in ons gemeentegebied beperken.

3. **Aanbestedingscriteria voor infrastructurele werkzaamheden**

Bij aanbestedingen voor gemeentelijke infrastructurele projecten wordt rekening gehouden met het verminderen van milieueffecten, zoals luchtverontreiniging.

4. **Aanbestedingscriteria voor diensten en recreatievaart**

Hoewel er weinig veerboten en geen watertaxi's in onze gemeente zijn, blijft het aanbestedingsbeleid gericht op het minimaliseren van luchtvervuiling voor de beperkte recreatievaart.

5. **Routekaart voor zero-emissie binnenhavens**

Omdat wij geen binnenhavens hebben, is deze maatregel niet van toepassing.

7. Thema Landbouw

In veel regio's in Nederland is de landbouw een belangrijke bron van luchtemissies, vooral door ammoniak- en fijnstofuitstoot uit veehouderijen. Deze uitstoot draagt bij aan de stikstofdepositie in natuurgebieden. Voor Haarlemmermeer is dit thema minder relevant, omdat wij relatief weinig intensieve veehouderijen hebben. Landelijke maatregelen voor stikstofreductie, zoals het programma [Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035](#), spelen wel een ondersteunende rol bij het verminderen van landbouwemissies.

7.1. Verplichte maatregelen – Landbouw

1. Sanering van intensieve veehouderijen

Wij hebben geen varkenshouderijen of andere intensieve veehouderijen, dus deze maatregel is niet relevant.

2. Brongerichte reductie van landbouwemissies

Het Rijk maakt sectorafspraken met de landbouw om emissies bij de bron aan te pakken. Wij hebben slechts een kleine landbouwsector en worden daarom niet actief betrokken bij de sectorplannen.

3. Sectorafspraken voor fijnstofreductie

Het RIVM heeft pluimvee-intensieve gebieden in kaart gebracht; Haarlemmermeer valt hier niet onder en wordt daarom niet vermeld in het sectorplan voor fijnstofreductie in de pluimveesector.

4. Informeren van toezichthouders

Omdat wij weinig intensieve landbouw hebben, zullen wij de komende maanden onderzoeken of er aanvullende informatie nodig is voor toezichthouders over emissiearme stallen.

5. Crisis- en herstelwet-experimenten (CHW)

In het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet zijn enkele innovatieve experimenten aangewezen voor veehouderijen, maar deze zijn niet van toepassing op ons.

6. Aanpassing van emissie-eisen

Wij volgen de aanstaande wijzigingen in de emissie-eisen en zullen de gevolgen hiervan beoordelen zodra de nieuwe regels van kracht worden.

7. Gebruik van meetsensoren

Het Rijk is verantwoordelijk voor verdere implementatie van meetsensoren in de landbouw. Wij zullen onderzoeken hoe wij hiermee kunnen omgaan zodra het Rijk concrete invulling geeft aan deze maatregel.

8. Thema Citizen Science en Participatie

Bij een complex onderwerp als luchtkwaliteit is samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen, bewoners, bedrijven en organisaties essentieel. Citizen science (burgerwetenschap) en participatie spelen hierbij een belangrijke rol, omdat ze het bewustzijn over luchtkwaliteit vergroten en inwoners de kans geven zelf metingen uit te voeren en resultaten te analyseren. Zo kunnen inwoners actief deelnemen aan het gesprek over luchtkwaliteit, op basis van eigen bevindingen, en bijdragen aan gemeentelijke en landelijke doelen voor schonere lucht.

Hollandse Luchten

Het project [Hollandse Luchten](#), opgezet door de provincie Noord-Holland, is een goed voorbeeld van burgerwetenschap in actie. Het project biedt bewoners, overheden en bedrijven de kans om samen te werken aan het verzamelen en interpreteren van luchtkwaliteitsdata. In 2024 zijn verschillende meetgroepen actief, zoals in de regio's IJmond, Zaanstad en Haarlem, waarbij burgers met ondersteuning van experts zoals het RIVM, GGD en TNO hun omgeving monitoren. In Haarlemmermeer zijn ook enkele inwoners actief bezig met luchtkwaliteitsmetingen, al nemen zij momenteel niet deel aan dit project.

De data die wordt verzameld binnen Hollandse Luchten wordt openbaar gedeeld via de projectwebsite en het [Samen Meten](#)-platform van het RIVM. De inzichten en methodieken die het project oplevert worden intern gedeeld en ook met andere deelnemers aan het SLA via de Themagroep Participatie. Hollandse Luchten heeft zowel nationaal als internationaal bekendheid gekregen als voorbeeldproject voor open data en burgerwetenschap, en biedt een model dat ook toepasbaar kan zijn bij andere milieuvraagstukken.

8.1. Verplichte maatregelen – Citizen Science en Participatie

1. Citizen Science in het onderwijs

Wij zijn in 2024 gestart met het snuffelfiets-fijnstofmeetproject op het Kaj Munk College in Hoofddorp. In dit project meten scholieren tijdens het fietsen fijnstofniveaus in de lucht, zodat ze op een interactieve manier leren over het belang van schone lucht.

8.2. Aanvullende maatregelen – Citizen Science en Participatie

2. Onderzoeken deelname Hollandse Luchten

We verkennen of en hoe onze gemeente zich kan aansluiten bij het burgerwetenschapsproject Hollandse Luchten, een initiatief van de provincie Noord-Holland dat burgers actief betreft bij het meten van luchtkwaliteit in hun eigen omgeving. Dit project biedt ons de mogelijkheid om samen met bewoners, kennisinstellingen en bedrijven data te verzamelen en beter inzicht te krijgen in lokale luchtkwaliteitsniveaus. Daarnaast versterkt dit project het sociaal-maatschappelijk draagvlak voor maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit, doordat inwoners zelf betrokken worden bij het meten en monitoren van hun leefomgeving.

3. Verkennen plaatsen extra meetpunt(en) in Haarlemmermeer

Op dit moment wordt de luchtkwaliteit in Haarlemmermeer op drie locaties gemeten: Hoofddorp, Oude Meer en Badhoevedorp. In het zuidelijke deel van Haarlemmermeer zijn

geen meetpunten aanwezig. We verkennen de mogelijkheden om extra meetstations in dit deel van onze gemeente te plaatsen.

9. Algemene Bepalingen SLA

Het Schone Lucht Akkoord (SLA) bevat verschillende verplichte algemene bepalingen:

1. Uitvoering SLA

Wij zorgen ervoor dat de doelstellingen en maatregelen van het SLA systematisch worden geïntegreerd in andere relevante gemeentelijke visies, strategieën en programma's.

2. Aanpak hoogblootgestelde locaties

In het SLA is afgesproken dat, naast een generieke aanpak, er een specifieke aanpak wordt ontwikkeld voor hoogblootgestelde gebieden en hooggevoelige groepen. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Velsen en de IJmondregio werken samen om de luchtkwaliteit in de IJmondregio te verbeteren. Deze pilot, gestart in 2022, is eind 2024 afgerond. De pilot toont aan dat het aanpakken van de belangrijkste lokale bronnen van luchtvervuiling het meest effectief is, omdat deze met lokaal beleid te beïnvloeden zijn en de grootste verlaging van uitstoot en concentraties opleveren. Een maatregelpakket gericht op meerdere lokale bronnen kan aanzienlijke gezondheidswinst opleveren. Daarnaast blijkt dat het gelijktijdig aanpakken van verschillende soorten luchtvervuiling, vooral de reductie van stikstofdioxide en fijnstof, een veel groter positief effect op de gezondheid heeft dan het richten op slechts één van deze stoffen. Dit jaar onderzoeken wij hoe wij deze bevindingen kunnen toepassen om de luchtkwaliteit in Haarlemmermeer te verbeteren.

3. Aanpak hooggevoelige groepen

Het beleid voor gevoelige bestemmingen is in ontwikkeling. Voordat dit beleid wordt vastgesteld, brengen we de consequenties in kaart voor de huidige ruimtelijke opgaven van Haarlemmermeer. Dit beleidsvoorstel is gebaseerd op GGD-advies en voorkomt dat nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd binnen 25 meter van drukke binnenstedelijke wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal), binnen 150 meter van snelwegen, en binnen 50 meter van provinciale wegen.

4. Implementatie SLA

De doelstellingen van het Schone Lucht Akkoord zijn al opgenomen in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040. Gezien het belang van verkeer als bron van emissies, onderzoeken we hoe ons huidige verkeers- en vervoersbeleid kan worden herzien om de SLA-doelstellingen op te nemen. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet zullen we ook bekijken hoe deze doelstellingen kunnen worden geïntegreerd in het Omgevingsplan Haarlemmermeer.

5. Draagvlak SLA

Wij verkennen de mogelijkheden om inwoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven te betrekken bij de uitwerking van relevante maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord, bijvoorbeeld door het organiseren van bijeenkomsten.

6. Ambitieuw internationaal luchtbeleid

Relevante organisatieonderdelen worden geïnformeerd over mogelijke aanscherpingen van

de Europese richtlijn luchtkwaliteit. We inventariseren wat de gevolgen van deze aanscherpingen kunnen zijn voor onze lokale werkzaamheden, zoals op het gebied van verkeer en woningbouw.

7. Effectief gebruik internationale regelingen

Internationale routes en mogelijkheden zijn vaak tijdrovend en hebben een beperkte kans van slagen. Daarom geven we hier momenteel geen voorrang aan. Wel blijven we de mogelijkheden monitoren voor het gebruik van internationale regelingen en innovatiefondsen om de verbetering van de luchtkwaliteit te versnellen.