



**Nota van Antwoord Kabinetsstandpunt Verlengen
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**
Reactie van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op de
inspraakreacties

Datum 17-12-2013
Status Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
2597 JH Den Haag
Postbus 20901
2500 Den Haag

Inhoud

1.	INLEIDING	4
2.	ALGEMENE REACTIES OP VERLENGING VAN HET NSL	5
	2.1 DOEL EN OPZET VAN HET NSL	5
	2.2 HET BELANG VAN VERLENGING VAN HET NSL	6
	2.3 MAATREGELEN.....	7
3.	GEZONDHEID.....	9
4.	METEN EN REKENEN.....	11
5.	MAATREGELEN VOOR HET IJMONDGEBIED	14
6.	CONCLUSIE	16
	BIJLAGE	17

1. Inleiding

Van 26 september tot 6 november 2013 heeft het ontwerpbesluit Verlengen NSL ter inspraak gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze op de inhoud van het ontwerpbesluit schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Er zijn in totaal 20 verschillende zienswijzen binnengekomen, waarvan ongeveer de helft van burgers en de helft van stichtingen en andere organisaties (zie bijlage). Vanaf 9 december 2013 zijn de gebundelde zienswijzen in te zien op www.centrumpp.nl. Uit de reacties kwam naar voren dat er vragen en zorgen bestaan over toereikendheid van het maatregelenpakket in het NSL en de betrouwbaarheid van de berekeningen. Ook zou er te weinig oog zijn voor het gezondheidsaspect van luchtkwaliteit. In mijn reactie op de binnengekomen zienswijzen geef ik antwoord op deze vragen.

De onderwerpen van de inspraakreacties zijn ingedeeld in 4 thema's: algemene reacties op verlenging van het NSL, reacties betreffende de gezondheidsaspecten van het luchtkwaliteitsbeleid, reacties op het gebied van meten en rekenen en reacties over het IJmond gebied. Deze thema's zullen achtereenvolgens aan de orde komen.

2. Algemene reacties op verlenging van het NSL

Zienswijzen 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op enkele algemene punten uit de zienswijzen. Deze hebben betrekking op twijfels over de uitgangspunten van het NSL, vragen en zorgen wat betreft de verlenging van het NSL en de effectiviteit van het maatregelenpakket in het NSL ten aanzien van verbetering van de luchtkwaliteit.

2.1 Doel en opzet van het NSL

Het NSL is destijds opgesteld om uitvoering te geven aan de Europese verplichting om tijdig te voldoen aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Het was duidelijk geworden dat ons land naar verwachting niet overal zou kunnen voldoen aan de vanaf 2010 geldende NO₂-norm voor de jaargemiddelde concentratie en de vanaf 2005 geldende fijn stof grenswaarde. Dit was ondermeer het gevolg van de bijzondere geografische positie van Nederland. De bevolkingsdichtheid en mobiliteit zijn hoog en de mogelijkheden voor nationaal bronbeleid beperkt, met name voor het verkeer. Bovendien worden de concentraties verontreinigende stoffen in Nederland in grote mate beïnvloed door bijdragen vanuit het buitenland. De ligging van Nederland, in het hart van het dichtstbevolkte gebied van Europa, tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Duitsland, is hier debet aan. Ook de internationale zeescheepvaart op de Noordzee vormt een belangrijke bron van verontreinigende stoffen. Het feit dat niet tijdig werd voldaan aan de grenswaarden was niet alleen ongewenst uit oogpunt van bescherming van gezondheid, maar ook omdat vervolgens door rechterlijke uitspraken nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geen doorgang meer konden vinden. De nieuwe EU-richtlijn voor de luchtkwaliteit uit 2008 gaf ruimte om aan de hand van een concreet plan met maatregelen te laten zien dat binnen gestelde grenzen alsnog aan de grenswaarden voor PM₁₀ (11 juni 2011) en NO₂ (1 jan 2015) zou kunnen worden voldaan. Op basis van het NSL is in 2009 voor heel Nederland uitstel verkregen voor het tijdstip waarop aan deze normen moest worden voldaan (derogatie). Nederland steekt daarmee gunstig af tegen de andere EU-lidstaten die in de meeste gevallen voor (een deel van) hun grondgebied geen plannen konden overleggen om derogatie te rechtvaardigen. Het NSL is, Europees gezien, ook uniek in de wijze waarin het door inspanningen van de gezamenlijke overheden (rijk, provincies en gemeenten) tot stand is gekomen. De generieke maatregelen van de nationale overheid vormden met de regionale en gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen de basis voor het NSL. Door de onderlinge afstemming, de afspraken over gezamenlijke (geharmoniseerde) monitoring en de substantiële financiële inzet op alle niveaus is een resultaat behaald, dat méér is dan de som der delen.

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat er in de uitvoering van het NSL een te

sterke focus is op het halen van de normen. Het voldoen aan de normen staat inderdaad centraal in het NSL, omdat langs die weg de hoofddoelen voor het NSL – en deze gelden ook voor de verlenging van het NSL – kunnen worden bereikt:

- a) verbetering van de luchtkwaliteit ten behoeve van de bescherming van de gezondheid (zie ook paragraaf 3 over Gezondheid);
- b) bieden van ruimte voor nieuwe ruimtelijke projecten, evenals een bijdrage aan de onderbouwing daarvan.

In de zienswijzen wordt herhaaldelijk aandacht gevraagd voor specifieke fracties van fijn stof zoals PM_{2,5}, roet en ultrafijn stof en ook voor landbouwbestrijdingsmiddelen die de luchtkwaliteit - en daarmee de gezondheid - nadelig kunnen beïnvloeden. Deze componenten krijgen inderdaad geen expliciete aandacht in het NSL of de NSL-monitoring. Dit hangt samen met de doelstelling voor het NSL die zich er op richt dat bestaande EU-grenswaarden niet meer worden overschreden. Dit betekent in de praktijk dat het NSL zich met name richt op PM₁₀ en NO₂. Voor PM_{2.5} worden geen overschrijdingen verwacht van de bestaande EU-grenswaarden en voor roet en ultrafijn stof bestaat nog geen EU-normstelling waaraan getoetst kan worden. De maatregelen die in het kader van het NSL zijn en worden ingezet, zoals onder andere de subsidieregelingen voor roetfilters, maar ook diverse lokale maatregelen gericht op minder of schoner verkeer hebben ook een gunstig effect op de concentraties voor deze stoffen.

2.2 Het belang van verlenging van het NSL

In een aantal zienswijzen worden specifieke vragen gesteld omtrent de verlenging van het NSL. Er wordt aangegeven een evaluatie van het huidige NSL nodig is voor besloten wordt tot verlenging. Een besluit tot verlenging van het NSL zou laten zien dat risicogebieden onvoldoende worden beheerst en de mate van toezicht tekort schiet. Door enkelen wordt de vraag gesteld of verlenging van het NSL nodig is voor een tweede derogatie.

De voortgang van het NSL wordt jaarlijks geëvalueerd door middel van de monitoringsrapportages van het RIVM. Deze rapportages wijzen uit dat het NSL een effectief middel is gebleken voor de verbetering van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid. Toch blijkt ook dat we er nog niet zijn: we kampen op een aantal plekken nog steeds met knelpunten. Pas in 2016, als alle gegevens over het voorgaande jaar beschikbaar zijn, is er zekerheid of Nederland in 2015 aan de grenswaarde voor stikstofdioxide voldoet. Mede daarom is in overleg met de provincies en gemeenten besloten dat het wenselijk is om de programmatische aanpak voor te zetten tot 1 januari 2017, wanneer er duidelijkheid is over het halen van de grenswaarden. Bij dit besluit speelt nog een aantal andere overwegingen een rol:

- Verlenging maakt het mogelijk om de komende jaren een vinger aan de pols te houden op locaties waar de concentraties NO₂ en PM₁₀ net onder

- de grenswaarde liggen en om snel te reageren in geval van overschrijding.
- Het met het NSL samenhangende juridische instrumentarium (o.a. programmatoetsing, de nibm-grondslag) is in de afgelopen jaren zeer waardevol gebleken. Continuering daarvan is gewenst.
 - De samenwerking tussen overheden in het kader van het NSL is een voorwaarde gebleken voor verbetering van de luchtkwaliteit. Het is daarom wenselijk deze samenwerking voort te zetten.
 - Door verlenging hebben NSL partners de mogelijkheid om de komende jaren te bezien op welke manier het luchtkwaliteitsbeleid kan worden ingebed in de op handen zijnde wijziging van het stelsel van het omgevingsrecht.

Het doel van verlenging is en blijft om tijdig aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Verlenging houdt niet in dat er later aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit mag worden voldaan (een tweede derogatie): dit blijft uiterlijk 1 januari 2015.

In enkele zienswijzen van burgers komt de zorg naar voren dat een verlenging van het NSL (opnieuw) beperking van de beroepsmogelijkheden zou betekenen. Verlenging van het NSL betekent inderdaad dat de werking van het programma onveranderd blijft en dat daar na vaststelling geen bezwaar en beroep tegen open staat. Dat laat onverlet dat burgers in het kader van concrete projecten hun bezwaar- en beroepsrecht behouden.

Een enkeling geeft aan dat het ontwerpbesluit Verlengen NSL onduidelijk en daardoor voor een burger moeilijk te volgen is. Dat begrijp ik. Soms is niet te vermijden dat teksten door inhoud en lengte aan leesgemak verliezen. Het is een aandachtspunt.

2.3 Maatregelen

In diverse zienswijzen wordt aangegeven dat er weinig vertrouwen is in de toereikendheid van het maatregelenpakket in het NSL ten aanzien van verbetering van de luchtkwaliteit.

Ik zie daar geen reden voor. Met het NSL is door de gezamenlijke overheden een robuust maatregelenpakket neergezet dat vanaf 2009 in uitvoering is genomen. Er is een wettelijke verplichting om de maatregelen in het NSL ook daadwerkelijke te nemen (uitvoeringsplicht).

Bij de aanvang van het NSL is berekend dat we met dit pakket de normen gaan halen. De jaarlijkse monitoring zorgt voor bewaking van de uitvoering van de maatregelen en laat zien of de grenswaarden worden gehaald. In het NSL zitten zowel maatregelen met een landelijke werking als maatregelen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit op regionale en lokale schaal. Door de combinatie van brongerichte en locatiespecifieke maatregelen is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd. De trend van het schoner worden van het

wagenpark zet zich door en zal zorgen voor een geleidelijke afname van de voertuigemissies. Ook op regionaal en lokaal niveau is stevig ingezet met een uitgebreid palet aan maatregelen.

Dankzij de monitoring van het NSL weten we waar de knelpunten zitten en waar die door worden veroorzaakt. Op dit moment bestaan er nog knelpunten in de grote steden. Mijn inzet is erop gericht om in samenwerking met deze steden te komen tot een maatregelenpakket om ook deze resterende knelpunten gericht aan te pakken. Ik heb daartoe deze zomer met de steden Rotterdam, Amsterdam, Utrecht, Arnhem, Eindhoven en Den Haag overleg gehad. Resultaat is dat er een gezamenlijk plan met aanvullende maatregelen wordt opgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarin zitten oa. generieke maatregelen, gericht op het verder ontmoedigen van vervuilende dieselauto's en stimuleren van schone technieken (elektrisch, waterstof) en schone brandstoffen. De steden hebben ieder een substantieel pakket aanvullende maatregelen in het plan opgenomen, waaronder uitbreiding van milieuzones, verschoning van de bussen naar de Euro 6 norm, stimuleren van de aanschaf van schonere voertuigen en lokaal verbeteren van de verkeersdoorstroming.

In enkele zienswijzen wordt de zorg uitgesproken dat er onvoldoende compensatie is voor niet-uitgevoerde maatregelen. Ook zouden er ten onrechte ruimtelijke projecten zijn uitgevoerd die niet waren opgenomen in het NSL. Wanneer maatregelen niet worden uitgevoerd heeft dat vaak te maken met het feit dat deze maatregelen in de praktijk niet haalbaar blijken. Dankzij de NSL systematiek zijn daar andere maatregelen tegenover gesteld opdat het halen van de grenswaarden niet in gevaar wordt gebracht. Wanneer extra ruimtelijke projecten worden uitgevoerd buiten het NSL zal moeten worden aangetoond dat de normen niet worden overschreden.

3. Gezondheid

Zienswijzen 5, 6, 7, 9, 12, 13, 16, 17, 19, 20

In de zienswijzen wordt de zorg geuit dat de overheid bij de opstelling en uitvoering van het NSL te weinig oog zou hebben voor de gezondheid. Bovendien richt het zich op het halen van normen voor PM10 en NO2, terwijl gezondheidsschadelijke componenten van fijn stof, zoals PM2.5, roet en ultrafijn stof niet aan bod zouden komen. Verlenging van het NSL zou deze tekortkomingen alleen maar in stand houden.

Het hoofddoel van het luchtkwaliteitsbeleid is het verminderen van de mogelijke gezondheidsschade als gevolg van luchtverontreiniging. Voor het NSL is dit doel vertaald in het bereiken van een luchtkwaliteit, die voldoet aan de Europese grenswaarden. Het beperken van de mogelijke gezondheidsschade vormde immers ook de basis voor de Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit. De huidige grenswaarden zijn nog niet het beleidsmatige einddoel voor schone en gezonde lucht. De advieswaarden van de WHO voor met name fijn stof liggen lager dan deze grenswaarden. De huidige Europese grenswaarden kunnen wel worden beschouwd als een belangrijke tussenstap richting gezonde lucht. Vandaar dat er veel inspanning is en wordt besteed aan het bereiken van een situatie in 2015 waarin overal in Nederland een luchtkwaliteit wordt gegarandeerd die hieraan voldoet.

Het beleid is er op gericht dat de concentraties overal onder de grenswaarden liggen. Als ook op zwaarbelaste locaties aan de norm wordt voldaan, betekent dit in de praktijk dat de concentraties elders in Nederland, waar de belasting meestal lager is, ruim onder de grenswaarden liggen en de risico's voor de gezondheid evenredig lager zullen zijn. Hoewel het NSL zich met name richt op het voldoen aan de normen voor NO2 en PM10, is reeds bij de aanvang van het NSL onderkend dat er fracties zijn binnen fijn stof (PM10) die extra aandacht verdienen gezien hun schadelijkheid (zie het NSL, hoofdstuk 4 over "Luchtkwaliteit en gezondheid"). In EU-kader zijn in 2008 nieuwe grenswaarden toegevoegd gericht op de kleinere deeltjes, PM2.5. Overschrijdingen van deze grenswaarden voor PM2.5 worden op basis van metingen en berekeningen niet verwacht, zodat PM2.5 geen expliciete aandacht heeft gekregen in het kader van het NSL of de verlenging van het NSL. In de uitlaatmissies van het verkeer zijn met name de roetdeeltjes en het ultrafijne stof uit oogpunt van gezondheid een punt van zorg. De maatregelen die zijn genomen voor PM10 en NO2 hebben zodanig effect dat daardoor ook aan de grenswaarden voor PM2.5 kan worden voldaan en een verbetering optreedt voor specifieke schadelijke fracties zoals roet.

Terecht is gesteld dat het noodzakelijk is te blijven werken aan verlaging van de concentraties van luchtvervuiling. Deze opgave geldt zowel op internationaal, nationaal als lokaal niveau. Europese normstelling voor roet of ultrafijn stof wordt niet op korte termijn verwacht. Voldoende informatie over de huidige concentraties van deze stoffracties ontbreekt in de EU-lidstaten, zodat een beoordeling van de haalbaarheid van grenswaarden niet mogelijk is. Echter ook zonder EU-grenswaarden kan de roetconcentratie helpen om meer gericht gezondheid mee te wegen in beleidsbeslissingen omtrent luchtkwaliteit. Gemeenten hebben bij herhaling gewezen op het belang daarvan. Daarom heeft IenM gezorgd dat de benodigde gegevens beschikbaar zijn om roetconcentraties te kunnen berekenen, inclusief het effect van verkeersmaatregelen.

Eén van de zienswijzen stelt dat het tijd wordt een stevige gezondheidsambitie te formuleren. Bij de gestelde doelen voor het NSL (en daarmee voor de verlenging van het NSL) komt dat niet vanzelfsprekend aan de orde. De ambitie bij de verlenging van het NSL is met name gericht op het bereiken van een luchtkwaliteit die voor iedereen in Nederland voldoet aan de huidige Europese grenswaarden. Een gezondheidsambitie vind ik evenwel belangrijk. Ik wil daar op geëigende momenten aandacht aan besteden. De inbreng van maatschappelijke partners zal ik daar graag bij betrekken.

4. Meten en rekenen

Zienswijzen 5, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 19

In verschillende zienswijzen wordt de betrouwbaarheid van berekeningen voor de bepaling van de luchtkwaliteit in twijfel getrokken en wordt er voor gepleit om op meer locaties metingen uit te voeren omdat die betrouwbaarder zouden zijn.

In het algemeen is het zo dat de luchtkwaliteit zowel door meting als door berekening kan worden vastgesteld. Metingen geven de actuele situatie weer op de betreffende meetlocatie. Berekeningen kunnen voor nagenoeg alle locaties worden uitgevoerd, zowel voor huidige situatie als voor toekomstige situaties.

Het RIVM beheert het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Dit meetnet bestaat uit ca 60 meetlocaties waar de concentraties van verschillende luchtvervuilende stoffen worden gemeten. De meetlocaties liggen zowel in drukke straten als in rustige delen van de stad en in het buitengebied. Het aantal meetlocaties is beperkt omdat er hoge kosten mee zijn gemoeid. De laatste jaren worden in veel gemeenten NO₂-metingen met zogenoemde Palmesbuisjes uitgevoerd. Deze metingen zijn minder nauwkeurig dan de LML-metingen en voldoen niet aan (Europese) kwaliteitsvereisten, maar zijn veel goedkoper. De resultaten zijn niet geschikt voor juridische toetsing, maar zijn wel goed bruikbaar om een redelijk beeld van de NO₂-concentraties in een gebied te krijgen.

Omdat metingen alleen de actuele situatie weergeven en het aantal meetpunten beperkt is, zijn voor het verkrijgen van een goed beeld van de luchtkwaliteit in heel Nederland, nu en in de toekomst, berekeningen nodig.

Voor berekeningen is, net als bij metingen, in Europese en Nederlandse regelgeving vastgelegd hoe en waar deze moeten plaats vinden. Het komt er op neer dat de luchtkwaliteit moet worden bepaald op locaties waar mensen verblijven. Ook de afstand tot de weg waarlangs de luchtkwaliteit moet worden bepaald, is vastgelegd. Dit maakt een goede vergelijking van de luchtkwaliteit tussen verschillende locaties mogelijk.

In 2012 en 2013 heeft het RIVM een groot onderzoek uitgevoerd naar de overeenkomst tussen gemeten en berekende concentraties nabij wegen. Hiervoor zijn meetgegevens van het RIVM, DCMR, GGD Amsterdam en verschillende gemeenten en provincies gebruikt. Uit dit onderzoek is gebleken dat de berekende en gemeten concentraties gemiddeld dicht bij elkaar liggen

en dat de toegepaste wettelijke rekenmethoden ruimschoots voldoen aan de EU-vereisten.

Dit neemt niet weg dat zowel metingen als berekeningen onzekerheden kennen van enkele microgrammen. Dit kan betekenen dat er op een specifieke locatie een duidelijk verschil zit tussen metingen en berekeningen. Er kan dan niet zondermeer worden gesteld welke waarde de werkelijkheid het dichtst benadert. Zienswijzen die benadrukken “meten is weten” gaan aan de onzekerheid die onlosmakelijk ook aan metingen zijn verbonden voorbij. Overigens is het wel zo dat er situaties zijn die buiten het formele toepassingsbereik - zoals vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit - van de rekenmodellen vallen. In die situaties zullen metingen een betrouwbaarder beeld geven dan berekeningen.

De suggestie die in een zienswijze wordt gedaan om een gemeten concentratie te verhogen met de onzekerheid en pas dan te toetsen aan de grenswaarde, kan ik niet honoreren. Dat zou immers neer komen op het hanteren van een scherpere grenswaarde dan de Europese richtlijn voorschrijft en dat is niet de lijn die dit kabinet voorstaat. Bovendien geldt dat de onzekerheid - zowel voor metingen als berekeningen - in principe tweezijdig is: er kan zowel van een onderschatting als van een overschatting van de bepaalde concentratie sprake zijn.

In verschillende zienswijzen wordt er op aangedrongen dat er (veel) meer metingen moeten worden uitgevoerd. Voor de monitoring van het NSL wordt door het RIVM jaarlijks de luchtkwaliteit door middel van berekeningen in kaart gebracht. Deze berekeningen worden gebaseerd op de meest recente lokale informatie van wegbeheerders zoals gemeenten, provincies en rijk. Op deze manier wordt bekeken of het NSL nog op koers ligt of dat bijsturing nodig is, bijvoorbeeld door het nemen van extra maatregelen. Ten behoeve van de monitoring wordt op meer dan 300.000 locaties de luchtkwaliteit berekend. Het is duidelijk dat het praktisch en financieel onmogelijk is om op al die locaties metingen uit te voeren. Er is dan ook voor gekozen om de monitoring NSL te baseren op berekeningen en daarbij wel de kwaliteit van de rekenmodellen voortdurend te bewaken. Op deze wijze zal ook worden vastgesteld of na afloop van het verlengde NSL op alle locaties aan de geldende grenswaarden wordt voldaan. Resultaten van dan beschikbare metingen kunnen hier eveneens bij worden betrokken.

In een zienswijze wordt aangegeven dat er geen controle is op de berekeningen en invoergegevens die door de wegbeheerders worden aangeleverd. De verschillende wegbeheerders zijn inderdaad zelf verantwoordelijk voor de gegevens die zij aanleveren. Het RIVM onderzoekt jaarlijks steekproefsgewijs de kwaliteit van de aangeleverde gegevens. De bevindingen worden in het NSL-

monitoringsrapport vermeld. Alle gegevens van alle wegbeheerders controleren is praktisch niet uitvoerbaar en past ook niet in de bestuurlijke verhoudingen in Nederland die van eigen verantwoordelijkheid van de verschillende overheidslagen uitgaat. Alle voor de berekeningen aangeleverde gegevens zijn via de Monitoringstool overigens voor iedereen in te zien. Ook moet worden aangegeven waar de aangeleverde verkeersgegevens vandaan komen. Dit maakt inzichtelijk of bedoelde gegevens voldoende actueel zijn en of bijvoorbeeld belangrijke nieuwe ontwikkelingen (IBM-projecten) in de prognoses zijn meegenomen. Als hier omissies of onjuistheden in voorkomen, kan de verantwoordelijke overheid hierop -ook door burgers- worden aangesproken. Van “schoon rekenen” kan dan ook geen sprake zijn.

Het meest recente NSL-monitoringsrapport voorspelt dat, rekening houdend met het voorgenomen Nederlandse en Europese beleid, in 2015 vrijwel overal in Nederland aan de geldende normen zal worden voldaan. Het ziet er naar uit zich in de grote steden nog wel enkele overschrijdingen zullen voordoen evenals in gebieden met veel intensieve veehouderij. Het verlengde NSL zal daar dan ook met name op zijn gericht.

Een enkele participant gaf aan dat informatie over de monitoring van de Nederlandse luchtkwaliteit moeilijk te vinden is. Via de website www.nsl-monitoring.nl zijn de resultaten van de Monitor Luchtkwaliteit te zien op een topografische kaart, waar tot op straatniveau kan worden ingezoomd. Op de website van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (www.lml.rivm.nl) kan de actuele situatie van de luchtkwaliteit op de beschikbare meetlocaties bekeken worden.

5. Maatregelen voor het IJmondgebied

Zienswijzen 8, 15

De milieudienst IJmond en ook de Dorpsraad Wijk aan Zee hebben in hun reactie gewezen op het belang van genoegzame maatregelen voor het IJmondgebied dat te maken heeft met veel industrie en waar projecten op stapel staan als de verplaatsing van de huidige lichterlocatie voor zeeschepen naar de locatie van het voormalige baggerdepot (project Averijhaven) en de toekomstige aanleg van een nieuwe en grotere Zeesluis.

In het kader van een goede monitoring van het gebied is door mij afgelopen jaar een meer gedetailleerde rekenmethodiek goedgekeurd. Berekeningen laten zien dat ook met de genoemde projecten er alleen nog overschrijdingen PM10 resten op enkele strandlocaties in de directe omgeving van het Tata terrein. De berekeningen zijn overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit uitgevoerd met een achtergrondconcentratie ontleend aan de GCN. Daarin is de bijdrage van de - groei van de - scheepvaart en de industrie in het IJmondgebied verdisconteerd. Dat gebeurt aan de hand van door het RIVM geprotocolleerde groeiaannames.

Ik ben het met de milieudienst eens dat het niet zo mag zijn dat er door toepassing van de NIBM grond alsnog overschrijdingen ontstaan. De milieudienst vraagt in dat verband naar de mogelijkheden om de NIBM grond buiten toepassing te verklaren. Ook de Dorpsraad vraagt daarom. Ik heb van deze mogelijkheid gebruik gemaakt in het veehouderijdossier omdat daar in een aantal gemeenten sprake was van stevige overschrijdingen die als er geen NIBM beperking werd ingevoerd alsnog groter zouden worden. Vooralsnog zie ik op dit moment voor het IJmondgebied onvoldoende urgentie om tot een dergelijke maatregel te komen. Het buiten toepassing verklaren van de NIBM grond zal ook niet kunnen tegenhouden dat initiatieven die niet de grenswaarden doen overschrijden kunnen doorgaan. Overigens zal ik het instrument in het gebied niet eenzijdig kunnen opleggen, er zal altijd overleg en afstemming met VNO/NCW dienen plaats te vinden. De regio IJmond lijkt mij dan ook meer gebaat met een overlegmodel zoals de bestuurlijke milieudialoog.

Om de luchtkwaliteit in het gebied te verbeteren is dit jaar onder leiding van de provincie Noord Holland de bestuurlijke milieudialoog IJmond gestart. Inmiddels heeft dat geresulteerd in de vaststelling van een maatregelenpakket dat ondermeer maatregelen bevat op het gebied van walstroom, verbetering doorstroming verkeer, stimuleren fietsverkeer en - met behulp van een recent toegekend extra bedrag uit de NSL middelen - een flink aantal maatregelen die oa zien op het verder terugdringen van het woon-werk en vrachtverkeer

afkomstig van bedrijven. De suggestie van de milieudienst om aandacht te besteden aan maatregelen die een compensatie zijn voor de toename van NIBM emissies vanwege de industrie - ook van projecten als het lichten in de Averijhaven en de aanleg van de nieuwe Zeesluis - lijkt mij een belangrijke suggestie bij het verder nadenken over het maatregelenpakket op wat langere termijn voor het IJmondgebied dat plaatsvindt in het kader van de milieudialoog. Alle reeds vastgestelde en nog vast te stellen maatregelen zullen onderdeel uit gaan maken van het NSL.

6. Conclusie

Ik wil alle insprekers hartelijk bedanken voor hun inspraakreactie en hoop met deze nota van antwoord te laten zien dat ik hun vragen serieus neem. Deels ondersteunen de reacties mij in mijn voornemen om de programmatische aanpak NSL voort te zetten. Ik deel de noodzaak om verder te gaan met het treffen van maatregelen in het belang van gezondheid. Dat neem ik ook zeker mee in het gesprek dat ik voer met de grote steden om te komen tot een plan met aanvullende maatregelen. De reacties leiden voor mij niet tot een aanpassing van het ontwerpbesluit Verlengen NSL.

Bijlage

Hieronder treft u een lijst van de burgers en organisaties die een zienswijze hebben ingediend.

Registratie-nummer	Organisatie	Plaats
1	Particulier	Horst aan de Maas
2	Particulier	Groningen
3	Particulier	Ridderkerk
4	Particulier	Hengelo OV
5	Particulier	Borne
6	Particulier	Nieuwegein
7	Longfonds	Amersfoort
8	Milieudienst IJmond	Beverwijk
9	Particulier	Wetering
10	Stichting Stop Luchtverontreiniging Utrecht	Utrecht
11	Stichting Batavier	Delft
12	Particulier	Nijkerkerveen
13	Particulier	Groningen
14	Stichting Bewonerscomité Eikendreef	Helmond
15	Dorpsraad Wijk aan Zee	Wijk aan Zee
16	Particulier	Utrecht
17	Burgerinitiatief B.Z.R.	Groningen
17	Aan Bòd/Medisch kwetsbaardereren	Groningen
18	Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland	Haarlem
19	Stichting Gezond Overschie	Rotterdam