



Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
T.a.v. mevrouw dr. J.M. Cramer  
Postbus 30945  
2500 GX DEN HAAG

**datum** 5 oktober 2009  
**onderwerp** RIVM-onderzoek "Wonen in de IJmond, ongezond?"  
**uw referentie**  
**onze referentie**  
**contactpersoon** de heer L.A. Pannekeet  
**doorkiesnummer** 0251 - 263863

**Concept**

Geachte mevrouw Cramer,

Naar aanleiding van het, op 1 oktober 2009 openbaar gemaakte, RIVM onderzoeksrapport "Wonen in de IJmond, ongezond?" delen wij u het volgende mee.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken over het zeer gedegen onderzoek van het RIVM. Wij zijn met u van mening dat het instellen van een klankbordgroep, onder andere samengesteld met vertegenwoordigers uit onze regio, een meerwaarde heeft gehad en de kwaliteit van het onderzoek gunstig heeft beïnvloed. Onze gemeenten hebben de intentie om deze klankbordgroep in enige vorm naar de toekomst toe voort te zetten, vooral gericht op het volgen van de ontwikkelingen, zoals die zijn overeengekomen in de Intentieovereenkomst Wonen en Werken in de IJmond. Hiertoe kan de klankbordgroep worden uitgebreid en versterkt.

De conclusie uit het RIVM-rapport dat longkanker vaker voorkomt in sommige delen van de IJmond is zorgelijk, maar niet nieuw. Het Kankerincidentie-onderzoek van de GGD Kennemerland uit 2007 had dit al aangetoond.

Onze colleges zijn zich bewust van het feit dat de IJmond voor wat betreft luchtkwaliteit een zwaarbelaste regio is. Om die reden wordt in onze regio voortdurend de balans gezocht tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en de noodzakelijke economische ontwikkelingen. Wij hebben te maken met veel verschillende bronnen die de luchtkwaliteit nadelig beïnvloeden: Corus, de aan Corus gelieerde en overige industrie, verkeer en scheepvaart.

In uw aanbiedingsbrief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal gaat u nader in op de voornoemde bronnen. U geeft een aantal mogelijkheden aan waarmee de luchtkwaliteit in onze regio zou kunnen worden verbeterd. Tevens doet u suggesties ter verbetering van het meetnet rondom het Industrierrein IJmond en het monitoren van de gezondheid.

Met het onderstaande willen wij reageren op de u aangegeven mogelijkheden en suggesties.

#### **Beleid van de IJmond gemeenten:**

Onze gemeenten hebben voor de periode 2008-2012 een milieubeleidsplan opgesteld. In dit beleidsplan zijn kaders geformuleerd voor het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in onze gemeenten. Waar mogelijk stimuleren wij initiatieven op het gebied van toepassing van alternatieve motorbrandstoffen, groene grondstoffen en duurzame elektriciteit. Daarnaast zetten wij in op bijna nulemissies van schadelijke gassen en geluid, het beschermen van bodem en water, verbeteren van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, veiligheid en het realiseren van een goede leefomgeving. Hiertoe wordt in onze milieuwerkplannen jaarlijks een uitvoeringprogramma stimulering duurzame ontwikkeling opgesteld, waarin wordt geconcretiseerd welke projecten en taken worden uitgevoerd.

#### **Actieplan Luchtkwaliteit**

Specifiek voor het onderdeel luchtkwaliteit hebben onze gemeenten in 2008 een actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Ons actieplan is vooral gericht op doorstroming van het verkeer, het rijden op schonere brandstoffen en het stimuleren van het gebruik van OV en de fiets.

#### **Maatregelen aan de bron**

##### **Best Beschikbare Techniek**

Met regelmaat wordt door onze gemeenten bezien of verleende milieuvergunningen voldoen aan de Best Beschikbare Technieken (BBT). Op het gebied van de luchtkwaliteit wordt in Nederland getoetst aan de Nederlandse emissie Richtlijn (NeR) en ten aanzien van Corus wordt de zogenaamde BREF hierbij betrokken (een Europees document waarin de best beschikbare technieken wordt beschreven).

In uw aanbiedingsbrief geeft u aan dat er binnen de IJmond ook andere grote industriële bronnen van emissies van fijn stof aanwezig zijn. U constateert tevens dat de provincie nagaat welke mogelijkheden er zijn om deze vergunningen aan te scherpen. Ook onze gemeenten zien toe op een goede uitvoering van de Wet milieubeheer en bezien met regelmaat of milieuvergunningen nog adequaat zijn.

### **Wegverkeer**

U constateert dat ook andere bronnen invloed hebben op de luchtkwaliteit, waaronder het wegverkeer. U stelt dat door de aanscherping van emissie-eisen voor motorvoertuigen de emissies – bij gelijkblijvende mobiliteit – langzaam zullen teruglopen. Ook verkeerscirculatieplannen, betere doorstroming, overschakeling op schonere brandstoffen als LPG en aardgas zullen leiden tot minder belasting.

Op dit moment actualiseren wij voor de IJmond de Verkeersmilieukaart (VMK). Op basis van deze VMK worden scenario's voor 2015 en 2020 opgesteld. Uit deze scenario's blijkt dat er geen sprake is van "gelijkblijvende mobiliteit" maar van groei van het autoverkeer. Vanuit het actieplan Luchtkwaliteit is al een aantal acties, zoals door u aangegeven, in gang gezet, zoals onderzoek naar betere doorstroming en het stimuleren van de toepassing van schonere brandstoffen. Zorgpunten in onze regio blijven echter de Velsertaverse en de havenroute in IJmuiden. Om te komen tot structurele oplossingen zullen voor beide knelpunten ingrijpende infrastructurele maatregelen nodig zijn. Maatregelen die gemeenten niet eigenstandig kunnen oplossen en bekostigen.

Ook de toenemende congestie op de A9 en A22 is een zorgpunt. De dagelijks toenemende filevorming voor zowel de Velsertunnel en Wijkertunnel als gevolg van de knooppunten Velsen en Rottepolderplein leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Hierbij moet worden opgemerkt dat de A22 binnenstedelijk in de gemeente Beverwijk is gelegen. Het versneld reduceren van de maximum snelheid op de A22 achten wij dan ook wenselijk. Daarnaast is het wenselijk dat op korte termijn wordt gestart met de aanleg van een verbinding tussen de A8 en de A9. Dit zal leiden tot een betere spreiding en doorstroming van het verkeer van en naar Amsterdam, waardoor de druk op de A22 en A9 zal gaan afnemen.

### **Zeescheepvaart**

U stelt dat bij de scheepvaart het aanbieden van walstroom wellicht leidt tot een aanzienlijke vermindering van emissies. U hebt geconstateerd dat wij al doende zijn om de haalbaarheid hiervan in kaart te brengen. Voorts stelt u dat binnen enkele maanden duidelijk kan zijn of walstroom een kansrijk instrument is.

Het is niet bekend wat de bijdrage van fijn stof  $pm_{10}$  is als gevolg van de zeescheepvaart in de IJmond. De resultaten van de metingen in de afgelopen jaren van het meetpunt gelegen op het Sluiseiland aan de monding van het Noordzeekanaal laten de hoogste overschrijdingen van de grenswaarden zien. Dit is mogelijk een indicatie. Om zekerheid te hebben dient echter een nader onderzoek te worden uitgevoerd.

Het toepassen van walstroom voor de zeescheepvaart is niet eenvoudig. In 2006 heeft de Milieudienst IJmond in opdracht van de gemeente Velsen een onderzoek laten uitvoeren door GTI / Suez naar de technische en economische haalbaarheid voor het installeren van walstroom in Oud-IJmuiden ten behoeve van ferryschepen van en naar Engeland. Uit dit onderzoek blijkt dat walstroom technisch haalbaar is, maar dat het project economisch gezien niet haalbaar is. Een verplichtstelling zou leiden tot een verminderde concurrentiepositie van de terminal-operator in IJmuiden.

In zijn brief van 14 juni 2007 beantwoordt minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat vragen vanuit de Tweede Kamer over de beleidsacties uit de Nota Zeehavens: ankers van de economie. Op de vraag wat voor initiatieven er door of met verschillende havens worden ondernomen op het gebied van walstroom, antwoordt de minister van Verkeer en Waterstaat als volgt:

*Op het gebied van walstroom dient onderscheid te worden gemaakt in voorzieningen voor de binnenvaart en voor de zeevaart. Het gebruik van walstroom is in binnenvaarthavens verder ontwikkeld dan in zeehavens. De aanleg, aansluitmogelijkheden, spanningstype en frequentie zijn voor binnenschepen minder gecompliceerd dan voor de met veel grotere schepen varende zeevaart en de verminderde emissie komt direct ten goede aan een betere luchtkwaliteit in de binnensteden.*

*Bij walstroom voor zeeschepen ligt de zaak gecompliceerder. Het geschikt maken van zowel schip (aansluitpunt) als wal (voorzieningen in de haven) vraagt flinke investeringen. Dit kan voor reders problematisch zijn, vooral omdat tegenover de investeringen geen opbrengsten staan. Daar komt bij dat in de aanloophavens niet altijd walstroom beschikbaar is. Voor de havens geldt als nadeel dat de installatie geschikt moet worden gemaakt om schepen met verschillend voltage en frequentie te kunnen bedienen, terwijl ook voldoende bewegingsvrijheid voor laden en lossen op de kade moet blijven bestaan. Daarnaast moet bedacht worden dat de grotere zeeschepen zeer veel vermogen vragen, wat voeding vanuit het elektriciteitsnet niet eenvoudig maakt. Zo gebruiken de grootste containerschepen in de havens 7 Megawatt, wat vergelijkbaar is met de hoeveelheid vermogen dat nodig is voor 5000 huishoudens.*

Daarnaast kent de IJmond op het gebied van de (zee)scheepvaart logistiek nog een tweetal complexe situaties; te weten het sluisencomplex en de lichterpalen:

- alvorens gebruik te kunnen maken van het Noordzeekanaal, moeten zeeschepen de sluisen van IJmuiden passeren; binnen de sluis kunnen stroomvoorzieningen en motoren niet worden uitgeschakeld omdat het schip moet kunnen manoeuvreren;
- aan de voorzijde van het sluisencomplex ligt de zogenaamde lichterpaal; aan deze paal worden schepen die bulkgoederen vervoeren, "gelichterd"; lichten houdt in dat een deel van de lading wordt overgeslagen naar binnenvaartschepen zodat de

zeeschepen minder diepgang hebben en daardoor de tunnels onder het Noordzeekanaal kunnen passeren; ook hier worden stroomvoorzieningen en motoren niet uitgeschakeld omdat het schip moet kunnen manoeuvreren.

Wij hebben het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond verzocht om op korte termijn in overleg te treden met de havenbeheerders in de IJmond om te bezien welke mogelijkheden / onmogelijkheden er zijn om walstroom toe te passen in het bijzonder voor de zeescheepvaart.

### **Monitoring van de luchtkwaliteit**

De provincie Noord Holland meet al vele jaren op een aantal locaties in de IJmond de luchtkwaliteit. Samen met twee meetpunten van Corus vormen deze meetpunten het meetnet IJmond. U is van mening dat de wijze waarop het meetnet is ingericht onvoldoende gegevens oplevert en dat voor een aantal stoffen slechts indicatieve metingen wordt verricht. U stelt voor een referentiepunt aan de westzijde van het industrieterrein IJmond te plaatsen en eveneens een meetpunt te plaatsen aan de oostzijde in Velsen-Noord, zodat een gesloten meetnet ontstaat. U stelt ook voor om structureel zware metalen en benzo(a)pyreen te meten. Op dit moment gebeurt dat indicatief. U constateert dat de betrokken partijen (provincie, Corus, het RIVM en de GGD Amsterdam als uitvoerder van de metingen) de intentie hebben uitgesproken om te komen met voorstellen over de inrichting van het meetnet. Tevens wordt bezien of voornoemde partijen op kosteneffectieve wijze invulling kunnen geven aan een adequaat meetnet.

Onze gemeenten zijn van mening dat er een gedegen analyse dient te komen over de wijze waarop wordt gemeten en welke stoffen er worden gemeten. De huidige meetpunten zijn vooral ingericht om te bezien of maatregelen uit de vergunning leiden tot vermindering van de uitstoot (handhaving). Extra meetpunten moeten een exacter beeld geven van de problematiek. Daarnaast dient het meetnet zodanig te worden ingericht dat de resultaten ook aanvullende gegevens bevatten, om mogelijke conclusies te trekken als het gaat om gevolgen voor de gezondheid (meten van stoffen die de gezondheid beïnvloeden).

### **Monitoring van gezondheid**

Vanwege het optreden van gezondheidseffecten wilt u vinger aan de pols houden. U acht het niet zinvol om het RIVM-onderzoek op korte termijn te herhalen. U stelt tevens dat de registratie van gezondheidproblemen zoals deze worden vastgelegd door de huisartsen in de IJmond, nog teveel beperkingen kent en onvoldoende geschikt is om de huidige gezondheidklachten te monitoren. Een doelmatig alternatief kan volgens u zijn de registratie van het verstrekken van medicatie voor luchtwegaandoeningen evenals hart- en vaatziekten

in beeld te brengen in combinatie met de resultaten uit de gezondheids-monitoringgegevens van de GGD Kennemerland.

U hebt het RIVM verzocht om in overleg met de GGD Kennemerland en andere betrokken partijen in het eerste kwartaal 2010 met voorstellen te komen over een doelmatige monitoring en stelt dat daarbij mogelijk kan worden aangesloten bij de systematiek van het in de PKB Schiphol en omgeving vastgelegde monitoringprogramma Gezondheidkundige evaluatie Schiphol, dat door het RIVM wordt uitgevoerd. Een uitgebreider onderzoek naar kankerincidentie kan over 5 of 10 jaar weer worden opgepakt.

Wij scharen ons achter uw constatering dat er bij het voldoen aan de wettelijke milieunormen nog gezondheidseffecten kunnen optreden. Om de gezondheidsaspecten in de IJmond te beoordelen, zijn naast monitoring van gezondheidseffecten ook adequate gegevens over blootstelling nodig. Een actualisatie van het kankerincidentierapport in de regio Kennemerland uit 2007 wordt na iedere 4 jaar gepland, met een volledig nieuw rapport na 12 jaar.

#### **Verbreding landelijk perspectief**

U geeft aan dat de situatie in onze regio niet uniek in ons land. Ook in andere verstedelijkte gebieden met een hoge concentratie aan mensen, mobiliteit en industrie worden hogere gehalten aan fijn stof gemeten. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit biedt het kader om te voldoen aan de Europese eisen. Tevens geeft u aan dat het wenselijk is om verder te gaan dan te voldoen aan de normen. Dit vooral om ruimte te scheppen voor nieuwe ontwikkelingen.

U maakt een vergelijking met andere gebieden in Nederland. In veel van die gebieden is vooral binnenstedelijk sprake van hoge concentraties fijn stof als gevolg van het autoverkeer. Zoals u in uw reactie heeft aangegeven zal dit probleem gelet op het schoner worden van het wagenpark, op termijn leiden tot oplossingen.

Zoals al weergegeven heeft onze regio te maken met veel verschillende bronnen die de luchtkwaliteit nadelig beïnvloeden: Corus, de aan Corus gelieerde en overige industrie, (vracht)verkeer en (zee)scheepvaart.

De door u aangevoerde oplossingsrichtingen zoals het aanscherpen van milieuvergunningen en het (mogelijk) voorschrijven van walstroom, zullen onvoldoende leiden tot oplossingen voor de problematiek in onze regio. Vanuit onze recent geactualiseerde Verkeersmilieukaart IJmond is duidelijk geworden dat de IJmond te maken heeft met toename van het autoverkeer waarbij vooral het vrachtverkeer zeer bepalend is in de bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

U dringt er op aan om in onze regio vooral verder te gaan dan te voldoen aan de normen, dit om ruimte te scheppen voor nieuwe ontwikkelingen.

Wij hebben op dit moment onvoldoende instrumenten in handen om deze ruimte te kunnen scheppen. Wij zijn van mening dat het NSL ons onvoldoende gereedschap biedt om dit te kunnen bewerkstelligen. Het is echter gelet op de leefbaarheid, de ambities in onze regio en de vitaliteit van de aangrenzende economieën aan het Noordzeekanaal noodzakelijk deze ruimte te creëren.

In dat kader doen wij een beroep op u, ons bij de oplossing van deze problematiek extra mogelijkheden te bieden om te komen tot intensivering van ons beleid hieromtrent.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Beverwijk,

J.F.C. van Leeuwen  
Burgemeester

mr. A.L. Schölvinc  
Gemeentesecretaris

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Heemskerk,

J.R.A. Nawijn  
Burgemeester

A. van de Velden  
Gemeentesecretaris

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen,

F.M. Weerwind  
Burgemeester

drs. M. Zierikzee  
Gemeentesecretaris