
Notitie

aan	De gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen	van	Bert Pannekeet, Milieudienst IJmond Rinske Keuken, GGD Kennemerland
t.a.v.	Colleges van burgemeester en wethouders	telefoon	0251-263823, Milieudienst IJmond 023-7891600, GGD Kennemerland
cc			
datum	4 oktober 2009	status	
onderwerp	onderzoek van het RIVM naar de invloed van de emissies van Corus op de luchtkwaliteit in de IJmond en de effecten hiervan op de gezondheid en de aanbiedingsbrief van de Minister van VROM aan de Tweede Kamer.		

Inleiding

Op 18 mei 2008 besteedde het programma Zembla aandacht aan de zorgen van omwonenden over de emissies van Corus voor hun gezondheid. In deze uitzending bracht een huisarts onder meer naar voren dat mensen in zijn praktijk in Wijk aan Zee meer kanker hebben dan gemiddeld in Nederland. Naar aanleiding hiervan heeft het RIVM in opdracht van de Minister VROM onderzoek gedaan naar de invloed van de emissies van Corus op de luchtkwaliteit in de IJmond en de effecten hiervan op de gezondheid.

Op 1 oktober 2009 zijn de conclusies van het RIVM verwoord in het rapport "Wonen in de IJmond, ongezond?" door de Minister van VROM met bijgaande aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer aangeboden. Het onderzoek van het RIVM is begeleid door een klankbordgroep bestaande uit de volgende deelnemers:

- Provincie Noord Holland,
- Milieudienst IJmond,
- Dorpsraad Wijk aan Zee,
- Corus,
- Gemeente Beverwijk (vanuit de portefeuille volksgezondheid namens de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen),
- GGD Kennemerland.

In deze notitie is in hoofdlijnen het rapport van het RIVM kort samengevat. Met nadruk dient te worden vermeld dat het onderzoek van het RIVM en de door het RIVM getrokken conclusies over het voorkomen van kanker zijn gebaseerd op emissies van Corus uit de jaren

'70 en '80 van de vorige eeuw. Anno 2009 is de wetgeving voor emissies naar de lucht ten opzichte van genoemde periode uit de vorige eeuw sterk verbeterd en worden aan vergunningen strenge voorwaarden gesteld. Daarnaast heeft het beleid op het gebied van schone lucht de afgelopen jaren in Nederland een enorme impuls gekregen. In deze notitie is een beknopt overzicht gegeven van het huidige nationale, provinciale en IJmondiale beleid ter verbetering van de luchtkwaliteit. Tevens is ingezoomd op de vergunnings situatie bij Corus en het meetnet rondom het Industrierrein IJmond.

Daarnaast wordt nader ingegaan op de aanbiedingsbrief van de Minister van VROM aan de voorzitter van de Tweede Kamer waarin de Minister zowel het college van GS als de colleges van B & W van de IJmond gemeenten oproept om "alles uit de kast te halen" om de luchtkwaliteit in de IJmond te verbeteren. Ook doet zij in haar brief voorstellen ter verbetering van het meetnet rondom het industrieterrein Corus.

Gezondheid

Samenvatting conclusies uit het rapport

In bepaalde gebieden in de IJmond komt meer longkanker voor dan gemiddeld in de regio. Dit lijkt voor het merendeel veroorzaakt te worden door de rookgewoonten van de inwoners. Een klein deel zou mogelijk kunnen worden toegeschreven aan de vroegere uitstoot van kankerverwekkende stoffen van Corus, maar de extra longkanker kan ook andere oorzaken hebben, zoals een beroepsmatige blootstelling of andere bronnen van luchtverontreiniging in de IJmond. De verschillende onzekerheden staan niet toe stellige conclusies te trekken over de oorzaak van het verhoogde optreden van longkanker in de IJmond.

Na correctie voor roken komt er in bepaalde delen van Beverwijk en Velsen 22% (ca. 7 gevallen per jaar) meer longkanker voor. De oorzaak hiervan moet in het verleden worden gezocht gezien de jarenlange duur voor het ontstaan van longkanker. De huidige bijdrage van CORUS aan fijn stof in de omgeving wordt op 4 à 5 µg/m³ gesteld. Het RIVM schat dat de huidige niveaus van luchtverontreiniging door fijn stof (waarschijnlijk de stof met de belangrijkste invloed) ca 2% (ca. één extra geval per jaar) kunnen bijdragen aan het vóórkomen van longkanker. Door blootstelling aan fijn stof in het verleden kan deze ca. 6% zijn geweest. Men kan niet met zekerheid het verschil tussen de berekende 6% en de gevonden 22% verklaren. Naast longkanker kan ook het vóórkomen van andere gezondheidseffecten licht verhoogd zijn. Zie hiervoor ook de conclusies en aanbevelingen van het rapport van GGD Kennemerland uit 2004 over fijn stof in de IJmond.

Huidige gezondheidsnormen

In de huidige situatie voldoet de luchtkwaliteit in de IJmond grotendeels aan de nieuwe wettelijke normen. In het verleden golden andere normen. Ook onder de nieuwe normen kunnen gezondheidseffecten optreden: voor fijn stof bestaat namelijk geen drempelwaarde. Dit is de reden waarom het gezondheidsbeleid in het kader van de wet publieke gezondheid bijzondere aandacht besteedt aan mogelijke gezondheidseffecten.

In de IJmond is fijn stof waarschijnlijk de meest gezondheidsrelevante luchtverontreinigende stof. Het is tot nu toe niet duidelijk welke componenten uit het fijn stof mengsel de meeste gezondheidsschade veroorzaken. Wel zijn er aanwijzingen dat de fijne fractie schadelijker is dan de grove fractie. De grove fractie is echter niet onschadelijk. Er bestaat een relatie tussen deze fractie en luchtwegaandoeningen die tot ziekenhuisopnames kunnen leiden.

Diverse gezondheidseffecten kunnen optreden door blootstelling aan fijn stof:

- vermindering van de longfunctie
- toename van luchtwegklachten zoals piepen, hoesten en kortademigheid
- verergering van astma (vooral bij kinderen)
- verergering van klachten gerelateerd aan hart- en vaatziekten, zoals vaatvernauwing, verhoogde bloedstolling en verhoogde hartslag.

Dergelijke gezondheidsklachten kunnen leiden tot toename van medicijngebruik en tot ziekenhuisopnames of vervroegde sterfte. Gevoelige groepen zijn: ouderen, kinderen, mensen met al bestaande luchtweg- of hart- en vaataandoeningen en diabetici.

Naast de wettelijke normen heeft de WHO advieswaarden opgesteld. De concentraties in de woonomgeving worden hierbij getoetst zonder de zeezoutaf trek. Overigens heeft het niet voldoen aan de hieronder genoemde gezondheidsnormen van de WHO geen juridische consequenties.

PM10	Jaargemiddelde	Daggemiddelde
EU-grenswaarde	40 µg/m ³	50 µg/m ³ (overschrijding is toegestaan op maximaal 35 dagen per jaar)
Nederlandse implementatie van EU-grenswaarde	43-47 µg/m ³	50 µg/m ³ (overschrijding is toegestaan op maximaal 41 dagen per jaar)
WHO-advieswaarde (getoetst zonder zeezoutaf trek)	20 µg/m ³	50 µg/m ³ (Overschrijding is toegestaan mits het maximaal 3 dagen per jaar is)
PM2,5		
WHO-advieswaarde (getoetst zonder zeezoutaf trek)	10 µg/m ³	25 µg/m ³ (Overschrijding is toegestaan mits het maximaal 3 dagen per jaar is)

Milieu

Situatie jaren '70 en '80 van de vorige eeuw

Op basis van de Wet milieubeheer is het college van Gedeputeerde Staten van Noord Holland het bevoegde gezag voor de inrichting Corus. Voor het in werking treden van de Wet milieubeheer in 1993 werden de gevolgen voor het milieu gereguleerd op basis van de Hinderwet en de Wet Luchtverontreiniging. Ook voor deze beide wetten was het college van GS het bevoegde gezag. De in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw door GS verleende vergunningen zijn verleend op basis van de toen geldende normeringen. De toen geldende regelgeving en normstelling kunnen niet worden vergeleken met de huidige regelgeving. Zo gold er voor een voor de gezondheid relevante parameter als fijn stof in de jaren '70 en '80 geen grenswaarde. Het RIVM gaat er in haar onderzoek vanuit dat de fijn stof concentraties in jaren '70 en '80 gemiddeld boven de huidige grenswaarden voor fijn stof lagen.

Het huidige wettelijk kader

Grenswaarden voor fijn stof zijn in 2007 vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer ook wel de "Wet Luchtkwaliteit" genoemd. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen deeltjes kleiner dan 10 micrometer de zogenaamde (pm10) en de deeltjes kleiner dan 2,5 micrometer (pm2,5). De wet kent verschillende grenswaarden.

Grenswaarde jaargemiddelde concentratie pm10 van 40 µg/m³.

Grenswaarde daggemiddelde concentratie pm10 van 50 µg/m³ van maximaal 35 dagen per jaar.

Grenswaarde jaargemiddelde concentratie pm2,5 van 25 µg/m³ tot 1 januari 2015.

Grenswaarde jaargemiddelde concentratie pm2,5 van 20 µg/m³ vanaf 1 januari 2015.

De wet luchtkwaliteit stelt ook grenzen voor andere stoffen dan fijn stof. Omdat de conclusies van het RIVM voornamelijk gebaseerd zijn op het blootgesteld zijn aan fijn stof in de buitenlucht wordt verder niet ingegaan op andere stoffen uit de wet luchtkwaliteit waarvoor grenswaarden gelden.

De huidige situatie voor fijn stof rondom het industrieterrein IJmond

Het RIVM stelt dat de nu bekende emissies van Corus niet leiden tot overschrijdingen van de nu geldende normen van luchtkwaliteit. Kanttekeningen die het RIVM hierbij maakt is dat niet voor alle stoffen een berekening kon worden uitgevoerd en dat voor fijn stof in recente jaren nog grenswaarden voor fijn stof zijn overschreden. Voor het onderzoek van het RIVM zijn gegevens gebruikt tot en met het jaar 2007. Uit recente data over 2008 blijkt dat voor fijn stof de overschrijding van de daggemiddelde grenswaarde kleiner is geworden. In 2008 werd in Wijk aan Zee wel aan de richtwaarde voor benzo(a)pyreen voldaan.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de meetresultaten 2008 ten opzichte van 2007.

Fijn stof pm10 jaargemiddeld (grenswaarde is 40 µg/m³)

Plaats	2007	2008
Wijk aan Zee	28 µg/m ³	27 µg/m ³
Beverwijk-west	24 µg/m ³	22 µg/m ³
IJmuiden	25 µg/m ³	21 µg/m ³
Sluiseiland	47 µg/m ³	34 µg/m ³
Bosweg, Corusterrein*	25 µg/m ³	30 µg/m ³
De Rijp, referentiepunt	16 µg/m ³	16 µg/m ³

*Op het Corusterrein is de grenswaarde niet van toepassing

Woonomgeving

Fijn stof pm10 aantal dagen overschrijding van 50mg/m³ (grenswaarde is 35 dagen per jaar)

Plaats	2007	2008
Wijk aan Zee	44 dagen	40 dagen
Beverwijk-west	24 dagen	16 dagen
IJmuiden	19 dagen	7 dagen
Sluiseiland	110 dagen	64 dagen
Bosweg, Corusterrein*	29 dagen	60 dagen
De Rijp, referentiepunt	0 dagen	0 dagen

*Op het Corusterrein is de grenswaarde niet van toepassing

Woonomgeving

Benzo(a)pyreen (grenswaarde is 1 ng/m³)

Plaats	2007	2008
Wijk aan Zee	1,2	0,55

Uit bovenstaande meetresultaten blijkt dat in de woongebieden de kwaliteit van de lucht is verbeterd. Over het algemeen wordt hier voldaan aan de grenswaarden. Op het meetpunt in Wijk aan Zee is op 5 dagen nog een overschrijding van het daggemiddelde van 50 mg/m³ te constateren, maar hier is een neerwaartse trend te bespeuren. Ook op het Sluiseiland is een neerwaartse trend zichtbaar. Op de Bosweg, gelegen op het Corusterrein, is een verhoging zichtbaar. Hierbij moet de kanttekening worden gemaakt dat op het industrieterrein de normstelling uit de Wet niet van toepassing is.

Expliciet dient te worden aangegeven dat het gaat om metingen van fijn stof afkomstig van alle bronnen samen, dus niet alleen van Corus. Een andere kanttekening, die ook door het RIVM wordt gemaakt, is dat het voldoen aan grenswaarden niet betekent dat er geen gezondheidseffecten van luchtverontreiniging zijn.

Daarnaast dient te worden vermeld dat de fijn stof niveaus in de IJmond niet veel anders zijn dan de fijn stof niveaus elders in Nederland op vergelijkbare locaties met industrie en verkeer. Lokale bronnen (drukke verkeerswegen, scheepvaart, industrie, natuurlijke omgeving) leiden dicht bij een bron over het algemeen tot verhogingen van fijn stof niveaus.

Extra luchtmetingen in 2006 met als doel te onderzoeken of er in een aantal gebieden in de IJmond woningbouw kan worden gerealiseerd

In 2006 is door TNO een in aantal kernen in Beverwijk en Velsen en het tuindersgebied Heemskerkerduin in Heemskerk voor een langere periode de luchtkwaliteit voor de component fijn stof pm10 gemeten. Aanleiding voor dit onderzoek was de wens van gemeente Velsen om in Oud-IJmuiden en Velsen-Noord in het kader van herstructurering woningbouw te kunnen plegen. Voor de gemeente Beverwijk was dit onderzoek relevant om te kunnen bepalen of woningbouw in Beverwijk-west tot de mogelijkheden behoorde. Op alle meetpunten (behoudens Beverwijk-west), werden de grenswaarden voor fijn stof niet overschreden. Uit de meetresultaten over 2007 en 2008 blijkt dat de gemeten waarden in Beverwijk-west inmiddels ook onder de grenswaarden liggen.

In 2006 is ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor woningbouw in Wijk aan Zee. Op basis van de meetresultaten van destijds en van nader onderzoek door provincie Noord-Holland, Milieudienst IJmond en TNO is geconcludeerd dat voor twee bouwlocaties (gelegen aan de Hogeweg en Paasdal) de luchtkwaliteit een te grote belemmering voor de uitvoering van de plannen vormde. Een aantal andere planlocaties, waaronder Heliomare, kunnen binnen de huidige wettelijke normen worden gerealiseerd.

Revisievergunning van Corus

Op 29 april 2005 heeft Corus voor haar activiteiten in het kader van de Wet milieubeheer een revisievergunning aangevraagd bij het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Op 16 januari 2007 heeft GS een definitieve beschikking op voornoemde aanvraag afgegeven.

Ten aanzien van de emissie van fijn stof is door GS in de beschikking naast een reductiedoelstelling ook een uitgebreid pakket aan maatregelen opgenomen dat moet leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van Corus.

Tevens zijn er onderzoeksverplichtingen opgenomen die er toe kunnen leiden dat er verdere maatregelen worden getroffen om stofemissies tegen te gaan.

In 2008 is een deel van de bovengenoemde revisievergunning van Corus vernietigd en heeft de Raad van State GS opgedragen een herstelbesluit te nemen. In het najaar van 2008 is dit herstelbesluit genomen. Corus heeft hier tegen beroep aangetekend. Tijdens de schorsingsprocedure is Corus in het gelijk gesteld waar het gaat om het toepassen van een doekfilterinstallatie.

Inmiddels heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (STAB) een advies uitgebracht waarin het herstelbesluit van GS overeind blijft. In het najaar van 2009 zal de Raad van State uitspraak doen. Ongeacht de uitkomsten kan worden geconcludeerd dat de vergunning

van Corus op de onderdelen totaal stof, zwevende deeltjes en stikstofdioxide, getoetst aan de wet luchtkwaliteit, door de Raad van State destijds in orde is bevonden.

Het huidige milieubeleid ter verbetering van de luchtkwaliteit

Rijksbeleid

Een van de belangrijkste elementen van de nieuwe wet luchtkwaliteit (1 november 2007 in werking getreden) is de aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het kabinet heeft een bedrag van € 1,1 miljard uitgetrokken voor het treffen van maatregelen die de risico's voor luchtverontreiniging moeten voorkomen. De maatregelen hebben betrekking op vooral de uitstoot van verkeer, industrie en landbouw. Nederland zet daarnaast in op Europese strenge normen voor de uitstoot van auto's en vaartuigen.

Bovengenoemde maatregelen zullen er toe leiden dat het achtergrondniveau in de lucht van fijn stof (pm₁₀) in Nederland zal gaan dalen en dus ook het achtergrondniveau in de IJmond.

Provinciaal beleid

In het kader van het NSL heeft de provincie Noord-Holland het initiatief genomen om te komen tot een Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit voor het Noordvleugelgebied (RSL-NV). Dit RSL-NV is in het voorjaar van 2008 vastgesteld. Het programma kent 3 regionale speerpunten, die moeten leiden tot een beter kwaliteitsniveau van de lucht in het Noordvleugelgebied:

- duurzame logistiek (stedelijke distributie en milieuzonering);
- schoon wagenpark;
- schoon openbaar vervoer.

De speerpunten worden zowel regionaal als lokaal uitgewerkt in concrete projecten. De verwachting is dat de maatregelen uit het RSL-NV zullen leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit in het Noordvleugelgebied.

Lokaal beleid

De colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Heemskerk, Beverwijk en Velsen 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 deze gemeenten. De gemeenten zetten voor de komende jaren onder andere in op het stimuleren van aardgas als brandstof voor motorvoertuigen, snelheidsregulering op de A22, schoon openbaar vervoer en stimulering van gebruik van de fiets. Daarnaast hebben de gemeenten hun beleid op het gebied van duurzaam bouwen geconcretiseerd en wordt er stevig ingezet op het stimuleren van het gebruik van schone energie.

Actieplan Luchtkwaliteit – terugdringen van emissies als gevolg van autoverkeer

Het onderzoek van het RIVM richt zich specifiek op de emissies van Corus. In het RIVM onderzoek wordt vermeld dat er ook andere bronnen in de IJmond zijn. Een van die bronnen

is het autoverkeer. In de rapportage van de luchtkwaliteit voor het jaar 2006 zijn nog overschrijdingen van de plandrempel voor stikstofdioxide vastgesteld in de gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk. Daarnaast zijn er in de gemeenten Beverwijk en Velsen op een aantal wegvlakken overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde voor fijn stof gerapporteerd. Op basis hiervan hebben de IJmond-gemeenten een actieplan luchtkwaliteit opgesteld. Het actieplan is voornamelijk gericht op doorstroming van het verkeer, het rijden op schonere brandstoffen en het stimuleren van het gebruik van OV en de fiets.

Volgens de laatste berekeningen met de door VROM gehanteerde instrumenten en op basis van onderzoek uitgevoerd door KEMA in opdracht van de Milieudienst, zijn er in de IJmond op dit moment geen overschrijdingen meer van de grenswaarden als gevolg van het autoverkeer. Een kanttekening die hierbij moet worden geplaatst is dat toekomstige maatregelen (het op termijn schoner worden van het wagenpark) in de voornoemde instrumenten zijn meegenomen. Als blijkt dat deze toekomstige maatregelen minder effect hebben dan verwacht kan mogelijk niet worden voldaan aan de normen en zal gezocht moeten worden naar andere oplossingen.

Aandachtsgebieden in de IJmond zijn onder andere:

- Velsertraverse,
- havenroute IJmuiden,
- toename verkeer A9-A22 met als gevolg toenemende congestie op deze wegen.

De gemeenten Beverwijk en Velsen hebben met ondersteuning van de Milieudienst IJmond het initiatief genomen om vanuit een breed gedragen werkgroep oplossingen te generen voor de Velsertraverse problematiek. In de gemeente Velsen vindt een onderzoek plaats naar doorstroming van verkeer op de havenroute. Beide verkeerssituaties zijn complex en worden voor wat betreft de luchtkwaliteit in hoofdzaak bepaald door een groot aandeel van het vrachtverkeer.

In juni 2009 heeft het college van Gedeputeerde Staten besloten onderzoek te laten doen naar de aanleg van een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Wanneer deze aansluiting wordt gerealiseerd zal een betere spreiding van verkeer met bestemming Amsterdam gaan plaatsvinden met als gevolg dat de verkeersdruk op de A9 en A22 zal afnemen.

Zeescheepvaart

Uit recente gegevens van het CBS blijkt dat de zeescheepvaart voor een drietal luchtverontreinigende stoffen een groot aandeel heeft in de totale emissies op Nederlands grondgebied. Het betreft SO_2 , NO_x en fijn stof (pm_{10}). De aandelen daarvan in de totale emissies in 2008 bedroegen respectievelijk 53, 31 en 19%. Hiervan wordt ruim 80% op het Nederlands deel van het Continentaal Plat (NCP) uitgeworpen (CBS, 2009a).

De emissies van SO_2 , NO_x en fijn stof door de zeevaart nemen gestaag toe door de toename van het scheepvaartverkeer en de toegenomen grootte van de schepen.

Ten opzichte van 1990 bedraagt de toename in de emissies van voornoemde stoffen respectievelijk 35, 55 en 36%. Het is niet bekend welk aandeel de zeescheepvaart bijdraagt

aan de in de IJmond gemeten waarden. Het is aan te bevelen hiernaar een onderzoek te doen.

Aanbiedingsbrief van de Minister van VROM aan de Tweede Kamer van 1 oktober 2009

1. Aanleiding

De Minister geeft het volgende aan:

- aanleiding voor het onderzoek was de Zembla - uitzending van 18 mei 2008 waarin aandacht werd besteed aan de emissies van Corus;
- in deze uitzending werd naar voren gebracht dat mensen die in de buurt van Corus wonen een grotere kans hebben op longkanker;
- de Minister heeft het RIVM opdracht gegeven om een voor de IJmond een breder onderzoek te doen naar de samenhang tussen emissies, lokale milieukwaliteit en de gezondheid van omwonenden van Corus;
- de Minister legt uit dat het onderzoek langere tijd in beslag heeft genomen vanwege het instellen van een klankbordgroep waaraan tussentijds is teruggekoppeld;
- de Minister spreekt haar waardering uit voor de klankbordgroep;
- de Minister geeft aan dat de resultaten van het RIVM-onderzoek zijn voorgelegd aan een wetenschappelijke reviewcommissie.

2. De uitkomst van het onderzoek

De Minister geeft het volgende aan:

- in bepaalde gebieden in de IJmond komt meer longkanker voor dan in andere gebieden in de regio;
- het merendeel lijkt veroorzaakt te worden door rookgewoonten; echter na een correctie voor rookgedrag blijkt dat longkanker in deze gebieden toch nog vaker voorkomt;
- de oorzaak is niet met zekerheid aan te geven;
- de verhoging kan het gevolg zijn van een zwaarder rookgedrag dan verwacht;
- de verhoging kan ook samenhangen met beroepsmatige blootstelling of emissies van industrie, scheepvaart en wegverkeer;
- het onderzoek bevestigt dat de IJmond voor wat betreft de luchtkwaliteit een zwaar belast gebied is;
- in positieve zin valt op dat de emissies van o.a. fijn stof momenteel lager zijn dan in het verleden;
- dat op enkele plaatsen in de IJmond de grenswaarden voor fijn stof nog worden overschreden;
- dat in 2008 een overschrijding van benzo(a)pyreen in Wijk aan Zee zoals gemeten in 2007 in Wijk aan Zee niet meer aan de orde is;
- dat het voldoen aan grenswaarden niet betekent dat er geen gezondheidseffecten op kunnen treden;

- dat het in de IJmond van belang is om emissies zo ver als mogelijk terug te dringen opdat ook ruimte kan worden geschapen voor nieuwe economische ontwikkelingen, de groei van mobiliteit en nieuwe woonlocaties.

3. Maatregelen aan de bron

De Minister geeft het volgende aan:

- de Minister maakt onderscheid tussen Corus en andere bronnen;
- de Minister gaat in op het verder terugdringen van emissies bij Corus en refereert aan het advies van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak uitgebracht aan de Raad van State, waarin wordt geconcludeerd dat een doekfilter als best beschikbare techniek (BBT) kan worden beschouwd voor het terugdringen van de emissies van fijn stof en zware metalen bij de sinterfabriek;
- het is aan de Raad van State om hierover een oordeel uit te spreken;
- de Minister heeft overleg gevoerd met Corus en haar is gebleken dat Corus het belang onderschrijft van het installeren van een doekfilter en dat Corus hiervoor plannen voorbereidt;
- Corus is voornemens om in de periode 2012-2015 doekfilters te plaatsen;
- Corus blijft tussen nu en 2015 werken aan de reductie van emissies en acht specifiek 40% reductie bij de sinterfabriek op korte termijn haalbaar;
- dat GS de Minister heeft laten weten dat zij goed zullen toezien op de mogelijkheden om emissies van PAK's bij de kookfabrieken verder terug te dringen;
- dat diverse andere bronnen in de IJmond afzonderlijk moeten worden bekeken op mogelijkheden om emissies terug te dringen;
- voor wegverkeer wordt gerefereerd aan het schoner worden van auto's, aan verkeerscirculatieplannen, betere doorstroming en aan toepassing van schonere brandstoffen;
- bij de scheepvaart het aanbieden van walstroom wellicht leidt tot een aanzienlijke vermindering van emissies; de minister heeft geconstateerd dat gemeenten al doende zijn om de haalbaarheid in kaart te brengen (onderzoek walstroom Ferry IJmuiden - Newcastle); voorts stelt de Minister dat binnen enkele maanden duidelijk kan zijn of walstroom een kansrijk instrument is;
- dat er binnen de IJmond enkele andere grote bronnen van emissies van fijn stof aanwezig zijn en dat zij heeft geconstateerd dat de provincie nagaat welke mogelijkheden er zijn om vergunningen aan te scherpen;
- de Minister concludeert dat de veelheid aan bronnen zorgt voor een complexe opgave; gezien het feit dat naast de industrie ook verkeer en scheepvaart bijdragen aan de verminderde luchtkwaliteit in de IJmond in vergelijking met andere delen van Nederland, stelt de Minister dat "alles uit de kast" gehaald moet worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

4. Monitoring van de luchtkwaliteit

De Minister geeft het volgende aan:

- de meetresultaten vanuit het meetnet rondom het industrieterrein IJmond roepen vragen op; voor een aantal stoffen worden slechts indicatieve metingen verricht;
- concentraties van zware metalen en benzo(a)pyreen worden incidenteel gemeten;
- het is wenselijk om deze concentraties nauwkeuriger te meten;
- het bestaande meetnet kent hiaten; er ontbreekt een referentiepunt aan de westzijde van Corus en dat geldt ook voor een locatie aan de oostzijde (Velsen-Noord);
- op basis van meer en geschiktere gegevens dient op een later tijdstip het door het RIVM geconstateerde verschil tussen gemeten en berekende waarden voor fijn stof pm10 in de IJmond nader onderzocht te worden;
- de Minister 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; ook wordt gezien hoe zij op kosteneffectieve wijze invulling kunnen geven aan een adequaat meetnet.

5. Monitoring gezondheid

De Minister geeft het volgende aan:

- vanwege het optreden van gezondheidseffecten wil de Minister vinger aan de pols houden;
- het is niet zinvol om het RIVM-onderzoek op korte termijn te herhalen;
- gezondheidproblemen zoals geregistreerd door de huisartsen in de IJmond zijn wellicht geschikt om de huidige gezondheidklachten te monitoren; de Minister geeft echter aan dat deze registratie nog te veel beperkingen kent;
- een doelmatig alternatief kan 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 gezondheidsmonitoringgegevens van de GGD Kennemerland;
- de Minister heeft 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 Gezondheidskundige evaluatie Schiphol dat door het RIVM wordt uitgevoerd;
- een uitgebreider onderzoek naar kankerincidentie kan over 5 of 10 jaar weer worden opgepakt.

6. Vertaling resultaten en conclusies naar landelijk perspectief

De Minister geeft het volgende aan:

- de situatie in de IJmond is 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; de Minister verwijst naar Amsterdam, Rijnmond, het Sloegebied en Eindhoven;

- het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit biedt het kader om te voldoen aan de Europese eisen;
- de Minister geeft aan dat het wenselijk is om verder te gaan dan te voldoen aan de normen; dit vooral om ruimte te scheppen voor nieuwe ontwikkelingen;
- ter afsluiting adviseert de Minister het bevoegde gezag in bovengenoemde regio's nog eens kritisch te kijken naar de mogelijkheden die de vergunningen bieden om te komen tot verdergaande emissiereducties.

Reactie op de aanbiedingsbrief van de Minister

Algemeen

De afgevaardigden van de GGD Kennemerland en de Milieudienst IJmond zijn van mening dat het instellen van een klankbordgroep een meerwaarde heeft gehad en de kwaliteit van het onderzoek gunstig heeft beïnvloed. De gemeenten Heemskerk, Beverwijk en Velsen hebben de intentie om de klankbordgroep voort te zetten, onder meer 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.

Maatregelen aan de bron

Best beschikbare techniek

Met regelmaat wordt door de bevoegde gezagen (provincie en 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 worden beschreven). De Minister geeft aan dat er binnen de IJmond ook andere grote industriële bronnen van emissies van fijn stof aanwezig zijn en constateert dat de provincie nagaat welke mogelijkheden er zijn om deze vergunningen aan te scherpen. Een kanttekening die hierbij moet worden geplaatst is dat het bevoegde gezag niet strenger kan voorschrijven dan in bovengenoemde documenten aangegeven.

Wegverkeer

De Minister constateert dat ook andere bronnen invloed hebben op de luchtkwaliteit, waaronder het wegverkeer. Zij 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.

Reactie

Op dit moment wordt voor de IJmond de Verkeersmilieukaart (VMK) geactualiseerd. Op basis van de 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 de Minister aangegeven in gang gezet, zoals onderzoek naar betere doorstroming en het stimuleren van de toepassing van schonere brandstoffen. Zorgpunten in de IJmond 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 is 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

De Minister stelt dat bij de scheepvaart het aanbieden van walstroom wellicht leidt tot een aanzienlijke vermindering van emissies. De minister heeft geconstateerd dat gemeenten al doende zijn om de haalbaarheid hiervan in kaart te brengen (onderzoek walstroom Ferry IJmuiden - Newcastle). Voorts stelt de Minister dat binnen enkele maanden duidelijk kan zijn of walstroom een kansrijk instrument is.

Reactie

Het is niet bekend wat de bijdrage van fijn stof pm10 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 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 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, spanningtype 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 verschillende 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 die nodig is voor 5000 huishoudens.

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.

Daarnaast kent de IJmond op het gebied van de (zee)scheepvaart logistiek nog een tweetal redelijk unieke 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.

Voorgesteld wordt het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond te verzoeken 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. Het is zinvol om aan te haken bij al lopende onderzoeken in Amsterdam (cruiseterminal) en Rotterdam.

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. De Minister is van mening dat de wijze waarop het meetnet is ingericht onvoldoende gegevens oplevert en dat voor een aantal stoffen slechts indicatieve metingen worden verricht. De Minister 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. De Minister stelt ook voor om structureel zware metalen en benzo(a)pyreen te meten. Op dit moment gebeurt dat indicatief. De Minister 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 voornoemde partijen op kosteneffectieve wijze invulling kunnen geven aan een adequaat meetnet.

Reactie

De gemeenten Heemskerk, Beverwijk en Velsen 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).

Overigens stelt de Minister in haar brief onterecht dat de GGD beheerder is van het meetnet IJmond. Dit wordt gevormd door de provincie (meetpunten Wijk aan Zee, IJmuiden en Beverwijk-west) en door Corus (meetpunten Bosweg (eigen terrein) en Sluiseiland). De metingen van de provincie worden in opdracht uitgevoerd door de GGD Amsterdam.

Monitoring van gezondheid

Vanwege het optreden van gezondheidseffecten wil de Minister vinger aan de pols houden. De Minister acht het niet zinvol om het RIVM-onderzoek op korte termijn te herhalen. De Minister stelt tevens dat de registratie van gezondheidproblemen zoals die worden vastgelegd door de huisartsen in de IJmond, nog te veel beperkingen kent en onvoldoende geschikt is om de huidige gezondheidklachten te monitoren. Een doelmatig alternatief kan volgens de Minister 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 gezondheidsmonitoringgegevens van de GGD Kennemerland. De Minister heeft 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 Gezondheidskundige evaluatie Schiphol dat door het RIVM wordt uitgevoerd. Een uitgebreider onderzoek naar kankerincidentie kan over 5 of 10 jaar weer worden opgepakt.

Reactie

GGD Kennemerland schaart zich achter de constatering van de minister en het RIVM dat er bij 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. Deze zouden via het luchtmeetnet geleverd kunnen worden.

Momenteel is een update van het kankerincidentierapport in de regio Kennemerland uit 2007 na iedere 4 jaar gepland, met een volledig nieuw rapport na 12 jaar.

Verbreding landelijk perspectief

De Minister geeft aan dat de situatie in de IJmond niet uniek is 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 de Minister aan dat het wenselijk is om verder te gaan dan te voldoen aan de normen. Dit vooral om ruimte te scheppen voor nieuwe ontwikkelingen.

Reactie

De Minister 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 de Minister in haar reactie heeft aangegeven zal dit probleem gelet op het schoner worden van het wagenpark op termijn leiden tot oplossingen.

Zoals al weergegeven heeft de IJmond 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 de Minister aangevoerde oplossingsrichtingen zoals het aanscherpen van milieuvergunningen en het (mogelijk) voorschrijven van walstroom zullen onvoldoende leiden tot oplossingen voor de problematiek van de IJmond. Vanuit de 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.

De Minister dringt er op aan om in de IJmond vooral verder te gaan dan te voldoen aan de normen, dit om ruimte te scheppen voor nieuwe ontwikkelingen.

Gemeenten hebben op dit moment onvoldoende instrumenten in handen om deze ruimte te kunnen scheppen. De verwachting is dat het NSL onvoldoende gereedschap biedt om dit te kunnen bewerkstelligen. Het is echter gelet op de ambities in de IJmond en de vitaliteit van de aangrenzende economieën noodzakelijk om deze ruimte te creëren.

In dat kader is het legitiem om een beroep te doen op de Minister om de IJmond bij de oplossing van dit probleem extra mogelijkheden te bieden om te komen tot intensivering van het beleid hieromtrent.

Advies

1. Kennis te nemen van de conclusies uit het RIVM-rapport en de aanbevelingsbrief van de Minister van VROM gericht aan de Tweede Kamer.
2. In te stemmen met de reacties op de aanbevelingsbrief van de Minister en deze reacties met bijgaande concept brief schriftelijk aan de Minister kenbaar te maken; de Minister eveneens schriftelijk te verzoeken om gelet op de unieke problematiek, de IJmond extra mogelijkheden te bieden om de problematiek naar de toekomst toe beheersbaar te houden.
3. Er kennis van te nemen dat de conclusies uit het RIVM-onderzoek geen consequenties hebben voor de woningbouwontwikkelingen in Oud-IJmuiden, Velsen-Noord, Beverwijk-west en Wijk aan Zee. Uit het datarapport over 2008 blijkt dat op deze locaties de grenswaarden niet worden overschreden; op het meetpunt Banjaert in Wijk aan Zee en op het Sluiseiland wordt de norm voor het daggemiddelde fijn stof pm_{10} nog overschreden.
4. Er kennis van te nemen dat de revisievergunning van Corus op onderdelen totaal stof, zwevende deeltjes en stikstofdioxide, getoetst aan de grenswaarden uit de wet milieubeheer door de Raad van State in orde is gevonden. In het najaar 2009 zal de bodemprocedure tegen het herstelbesluit genomen door GS worden gevoerd. Op dit moment is bekend dat STAB de Raad van State adviseert het herstelbesluit van GS in zijn geheel in tact te laten. Ter discussie staat vooral een door Corus toe te passen doekfilterinstallatie die uiterlijk op 1 december 2013 operationeel zou moeten zijn.
5. Er kennis van te nemen dat volgens de Minister Corus voornemens is om in de periode 2012-2015 deze doekfilters te plaatsen en dat bij Corus ook in de periode tussen nu en 2015 gewerkt wordt aan reductie van de huidige emissies. Door het verbeteren van procesgang en procesmanagement bij de sinterfabriek zou een reductie tot maximaal 40% haalbaar zijn.
6. Het in samenwerking met de Provincie Noord-Holland uitvoeren van een nader onderzoek naar de bijdragen van andere bronnen van luchtverontreiniging dan Corus aan de lokale milieukwaliteit, gericht op in het bijzonder scheepvaart en andere industrie. Indien de resultaten van dit onderzoek bekend zijn zal nader worden bezien welke instrumenten (waaronder milieuvergunningverlening, handhaving en Actieplan luchtkwaliteit regio IJmond) effectief kunnen worden ingezet om gewenste reducties bij de bron verder te kunnen realiseren. Het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond heeft hiertoe reeds budget beschikbaar gesteld.
7. Los van de uitkomsten van het gestelde onder punt 6 het Dagelijks Bestuur van de Milieudienst IJmond te verzoeken 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 bij de zeescheepvaart. In dat kader is het overigens zinvol om aan te haken bij al lopende onderzoeken in Amsterdam (cruiseterminal) en Rotterdam.

8. Communicatie met de bewoners over gezondheidsaspecten en specifiek het verhoogd voorkomen van longkanker de komende jaren te continueren; de klankbordgroep zoals ingesteld voor het RIVM-onderzoek kan hierin een rol spelen.
9. De meetgegevens vanuit het in de toekomst uitgebreide en verbeterde meetnet IJmond door de GGD Kennemerland te laten analyseren en te laten beoordelen op gezondheidkundige aspecten. De GGD daarover te laten rapporteren aan de betrokken gemeentebesturen.
10. Er kennis van te nemen dat de GGD Kennemerland binnenkort aanvullende informatie levert over hinder- en belevingsaspecten uit de volwassenenenquête gezondheid. Deze wordt in een cyclisch proces afgenomen. Het gaat onder meer over geluid-, stof- en roethinder en om welke milieufactoren men zich in de omgeving ongerust maakt. Deze gegevens dienen als input voor het opstellen van beleid.
11. Er kennis van te nemen dat het RIVM in overleg zal treden met de GGD Kennemerland en andere betrokken partijen om in het eerste kwartaal van 2010 met voorstellen te komen over een doelmatige monitoring van de volksgezondheid. Mogelijk kan in de IJmond aansluiting worden gezocht bij de systematiek van het in de PKB Schiphol en omgeving vastgelegde monitoringprogramma Gezondheidkundige evaluatie Schiphol dat door het RIVM wordt uitgevoerd.
12. Deze bestuurlijke reactie af te stemmen met het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.