

# Visie Luchtkwaliteit

Ruimte voor schone lucht



**Versiebeheer:**

**Definitief**

12 december 2016

**IN OPDRACHT VAN:**



Contactpersoon: Brigitte Velthuis

Postbus 325  
1940 AH Beverwijk  
0251 – 263 863  
info@odijmond.nl  
[www.odijmond.nl](http://www.odijmond.nl)  
bvelthuis@odijmond

## Inhoud

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 0   | Samenvatting .....  | 1  |
| 1   | Ambitie om te blijven verbeteren.....                               | 2  |
| 1.1 | Balans ontwikkelingen en luchtkwaliteit.....                        | 2  |
| 1.2 | Blijven verbeteren in zwaar belaste regio .....                     | 2  |
| 1.3 | Lokale maatregelen richten op lokale effecten.....                  | 3  |
| 2   | Luchtkwaliteit is belangrijke factor in gezondheid .....            | 4  |
| 3   | Relevante ontwikkelingen voor luchtkwaliteit .....                  | 5  |
| 3.1 | Gezondheid centraal .....   | 5  |
| 4   | Verbondenheid met andere thema's.....                               | 7  |
| 4.1 | Luchtkwaliteit in een integrale aanpak .....                        | 7  |
| 4.2 | Relevante wetten en beleid.....                                     | 7  |
| 4.3 | Organisatie op bestuurlijk niveau .....                             | 10 |
| 5   | Metten en monitoren van luchtkwaliteit .....                        | 11 |
| 5.1 | Meetnet luchtkwaliteit IJmond.....                                  | 11 |
| 5.2 | NSL-monitoring Rijk .....   | 13 |
| 6   | Komen tot maatregelen.....  | 14 |
| 7   | Schonere industrie .....  | 15 |
| 7.1 | Waar zit de ruimte voor verbetering?.....                           | 15 |
| 7.2 | Wat willen we bereiken?.....  | 16 |
| 7.3 | Maatregelen .....   | 16 |
| 8   | Gebiedsgerichte gezondheid .....                                    | 18 |
| 8.1 | Verkennen van mogelijkheden integrale aanpak met<br>gezondheid..... | 18 |
| 8.2 | Wat willen we bereiken?.....  | 18 |
| 8.3 | Maatregelen .....   | 18 |
| 9   | Schonere mobiliteit.....  | 20 |
| 9.1 | Mobiliteit richten op gezondheidswinst .....                        | 20 |
| 9.2 | Wat willen we bereiken?.....  | 20 |
| 9.3 | Maatregelen .....   | 20 |
|     | Bijlage 1: Concentratieopbouw fijn stof.....                        | 22 |
|     | Bijlage 2: Uitvoeringsprogramma Visie .....                         | 24 |



## Voorwoord

Dat luchtkwaliteit in de IJmond nog steeds aandacht vergt blijkt onder andere uit het feit dat de IJmond als kritisch gebied is aangewezen vanuit de Omgevingswet (het Besluit kwaliteit leefomgeving). Op Rijksniveau wordt daarmee aangegeven dat luchtkwaliteit in de IJmond op de agenda moet blijven staan en niet genegeerd kan worden.

In heel Nederland is sprake van een dalende trend in o.a. een het fijn stof (PM10) gehalte en dus een verbetering van de luchtkwaliteit. In de IJmond is deze dalende trend net iets sterker. Dat is goed en willen we graag voortzetten. Met de ambitie in deze voorliggende visie willen wij dan ook specifiek inzetten op een verdere daling van de lokale bijdrage van de voornaamste bronnen zoals industrie en verkeer en daarmee een verdere verbetering realiseren van de IJmondiale luchtkwaliteit.

Dit wordt moeilijk aangezien we niet de invloed hebben om bij alle bronnen in de IJmond zelf wat te doen. Een belangrijke partij hierin is Tata Steel en de scheepvaart. Dit vraagt om intensieve samenwerking in een breder perspectief. Met name met partijen die naast een milieubelang voornamelijk andere belangen hebben.

Deze visie luchtkwaliteit staat niet los van ander beleid en programma's in de IJmond, maar heeft wel een eigen plek. We lopen vanuit het dossier luchtkwaliteit weer voorop in ambitie en werkwijze om de IJmond gezonder te maken. Het is tijd voor de volgende stap. Met de komst van de Omgevingswet willen wij vanuit milieuoogpunt ingaan op gezondheid. Hoe kan gezondheid in de IJmond een definitieve plek krijgen, naast andere aspecten, bij ruimtelijke afwegingen? Dit vraagt om een integrale aanpak. Vanuit dit dossier luchtkwaliteit gaan we in ieder geval faciliteren om dat voor elkaar te krijgen.

Wij werken graag met u samen om ruimte te maken voor schone lucht!

Namens het Platform Milieu en Gezondheid

Annette Baerveldt,  
voorzitter Platform en wethouder Gezondheid gemeente Velsen

## Samenvatting

De nieuwe Visie Luchtkwaliteit 2017-2021 geeft de ambitie weer voor de komende vijf jaar op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid. In deze visie luchtkwaliteit handhaven we de ambitie om de balans tussen ontwikkelingen en verbetermaatregelen te laten doorslaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze visie moet er dan ook aan bijdragen dat de luchtkwaliteit (PM10) in 2021 schoner is dan in 2016 en dat de bijdrage van lokale bronnen verder is gedaald. De bijdrage van lokale bronnen zal jaarlijks worden gemonitord en in beeld worden gebracht aan de hand van de meetresultaten van het Meetnet IJmond.

Om deze ambitie te realiseren zijn diverse maatregelen nodig. Sommige kunnen de IJmondgemeenten zelfstandig uitvoeren, zoals op het gebied van verkeer. Voor andere maatregelen zal de regio moeten blijven samenwerken met partners in het luchtkwaliteitsdossier, zoals Provincie Noord Holland, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en het bedrijfsleven. Door dit samenspel draagt iedereen zijn steentje bij aan de vermindering van de totale luchtvervuiling.

Daarnaast is sinds de vorige visie luchtkwaliteit een nauwe samenwerking ontstaan tussen de beleidsvelden gezondheid en milieu. Met deze visie willen we de ontstane samenwerking verder intensiveren.

Er zijn drie thema's gedestilleerd waarbinnen we de komende vijf jaar maatregelen zullen treffen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheidssituatie verder te verbeteren.

Dit zijn:

### 1. *Schone industrie*: Bron aanpak (Hoofdstuk 7)

De zogenaamde bronaanpak is nog steeds de meest effectieve manier om de luchtkwaliteit te verbeteren. De grootste bron in de IJmond is de industrie. Daarom zullen we ons komende jaren blijven inzetten voor schonere industrie in samenwerking met Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, als ook in samenwerking met de bedrijven.

### 2. *Gebiedsgerichte gezondheid* (Hoofdstuk 8)

Ook willen we de luchtkwaliteit verbeteren via een integrale aanpak. Door luchtkwaliteit nu al een plek te geven in de 'gezonde leefomgeving', spelen we in op de komst van de nieuwe Omgevingswet en kunnen we ervaring opdoen met deze manier van denken en werken.

### 3. *Mobiliteit* (Hoofdstuk 9)

Een andere belangrijke bron in de IJmond, naast de industrie, is het verkeer. Via meer schone mobiliteit willen we werken aan minder uitstoot van vervuilende stoffen en meer toepassing van schone brandstoffen. Onder schone mobiliteit verstaan we ook meer gebruik van de fiets of het openbaar vervoer.

## 1 Ambitie om te blijven verbeteren

### 1.1 Balans ontwikkelingen en luchtkwaliteit

Werken, wonen en recreëren. In de IJmond gebeurt dit zij aan zij. Zware industrie, weg, rail- en vliegverkeer en scheepvaart leggen een zware druk op het milieu in onze regio. Dit alles vindt plaats dichtbij woonkernen. Tegelijkertijd heeft de IJmond te maken met noodzakelijke economische groei. Groei die nodig is om (nieuwe) ondernemers aan zich te binden.

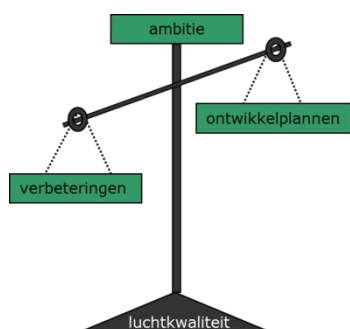
Deze ontwikkelingen zetten de luchtkwaliteit in de regio onder druk. Dat is de reden dat portefeuillehouders milieu & gezondheid in 2012 via een regionale visie luchtkwaliteit stelden dat er ruimte moest blijven voor economische ontwikkelingen enerzijds, maar namen zij tegelijkertijd de uitdaging aan te werken aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Het verbeteren van de luchtkwaliteit betekent ook het verbeteren van de gezondheid van de inwoners van de IJmond. De ambitie hierbinnen was om de balans door te laten slaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit, onafhankelijk van de te behalen normen.

Vanuit deze visie presenteren wij jaarlijks via een kaart over de lopende ontwikkelingen in de IJmond en de getroffen maatregelen in het kader van de luchtkwaliteit. De ontwikkelingen presenteren we vanuit vijf bronnen:

- Ontwikkelingen van gebouwen vanuit de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG)
- Bedrijfsontwikkelingen vanuit vergunningen en vergunningaanvragen van Omgevingsdienst IJmond (ODIJ)
- Bedrijfsontwikkelingen van grote inrichtingen (als Tata Steel) vanuit vergunningen en vergunningaanvragen van ODNZKG
- Sluispassages Noordzeekanaal (type schip) en schepen in de zeehaven IJmuiden vanuit de monitor 'ruimte intensivering NZKG'.
- RVMK – verkeerintensiteit (update: 1x 5 jaar) De maatregelen worden gepresenteerd vanuit:
  - Programma luchtkwaliteit
  - Regionale Mobiliteitsvisie
  - Reguliere werkzaamheden Omgevingsdienst IJmond

### 1.2 Blijven verbeteren in zwaar belaste regio

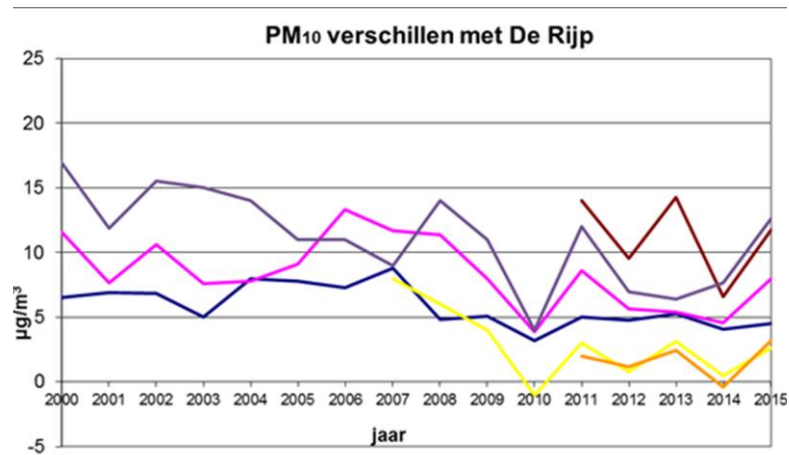
Ook in deze visie luchtkwaliteit handhaven we de ambitie om de balans tussen ontwikkelingen en verbetermaatregelen te laten doorslaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze visie moet er daarom aan bijdragen dat de luchtkwaliteit (PM10) in 2021 schoner is dan de gemeten waarden in 2016 en dat de bijdrage van lokale bronnen verder is gedaald. Naast het overzicht met ontwikkelingen en



maatregelen is daarom de belangrijkste maatstaf de meetgegevens van de meetstations in de IJmond. Ook omdat in deze metingen alle ontwikkelingen en maatregelen zijn verdisconteerd.

#### *Daling bijdrage lokale bronnen*

In onderstaande figuur is het verschil met meetstation De Rijk aangegeven. Hieruit blijkt dat de lokale bijdrage jaarlijks fluctueert, dit wordt voornamelijk veroorzaakt door variaties in overheersende windrichtingen. In 2015 is de lokale bijdrage maximaal 13  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  in onbewoond gebied en tot maximaal 9  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  in bewoond gebied. De ambitie van deze visie is gehaald als een dalende trend waarneembaar



Figuur 1: Jaargemiddelden, verschillen met De Rijk

is in de lokale bijdrage (zie ook hoofdstuk 5).

### **1.3 Lokale maatregelen richten op lokale effecten**

Om een verbetering van de luchtkwaliteit te kunnen realiseren dient een groot aantal maatregelen getroffen te worden. Diverse maatregelen kunnen de IJmondgemeenten zelfstandig uitvoeren. Denk daarbij aan bijvoorbeeld mobiliteitsmaatregelen of maatregelen binnen vergunningverlening. Voor andere maatregelen zal de regio moeten samenwerken met partners in het luchtkwaliteitsdossier, zoals Provincie Noord Holland, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en het bedrijfsleven, waaronder Tata Steel, Haven Amsterdam en Ondernemersvereniging IJmond.

Door dit samenspel van maatregelen die wij zelf kunnen realiseren en maatregelen waarvoor wij moeten samenwerken met partners, draagt iedereen zijn steentje bij aan de vermindering van de totale luchtvervuiling en streven we naar een maximaal positief effect op de gezondheid van onze inwoners.

In Bijlage 1 is nader toegelicht hoe de concentratieopbouw fijn stof is.



## 2 Luchtkwaliteit is belangrijke factor in gezondheid

Sinds de inwerkingtreding van de Regionale Visie Luchtkwaliteit 2012-2016 is er een nauwe samenwerking tussen gezondheid en milieu. Met deze visie willen we deze samenwerking intensiveren. Een nog sterkere focus op de gezondheid van onze inwoners betekent dat we luchtkwaliteit in een breder perspectief zullen plaatsen (zie ook hoofdstuk 4) en dat we ons ook zullen richten op maatregelen die niet zo zeer de luchtkwaliteit zullen verbeteren maar de gezondheidseffecten van slechte luchtkwaliteit beperken (zie ook hoofdstuk 8). Hiermee sluiten we ook aan op de Omgevingswet, die in 2019 in werking treedt.

De Omgevingswet moet bijdragen aan een integrale benadering van de leefomgeving. Luchtkwaliteit moet gezien worden als onderdeel van een gezonder milieu en van onze gezondheidslast. De verschillende beleidsterreinen zullen hierin meer met elkaar moeten gaan samenwerken. Wanneer bijvoorbeeld gezondheidsaspecten aan de voorkant worden meegenomen, resulteert dit in een gezonde, veilige en aantrekkelijke omgeving. Zowel gezondheidsbeschermende maatregelen (bijvoorbeeld op gebied van lucht, geluid) als gezondheidsbevorderende maatregelen (zoals een groene omgeving en bewegen) kunnen hierbij worden meegenomen in afwegingen door de gemeentebesturen.

Het nieuwe concept vanuit gezondheid, waarbij functioneren, veerkracht en zelfregie centraal wordt gezet, kan hierbij verdere inspiratie geven. Van groot belang is dat bewoners hierbij ook betrokken worden. Dat is ook een belangrijk doel van de Omgevingswet. Zelfregie op je gezondheid kan bijvoorbeeld door gebruik van de *smartphone app* 'luchtkwaliteit' die mensen met luchtwegklachten informeert op welke plek en tijd welke activiteiten geschikt zijn te doen. Veerkracht in iemands gezondheid komt uit een gezonde leefstijl, sociaal netwerk en zingeving. Voor de omgeving van mensen betekent dit aandacht voor o.a. natuur, ontmoeting, klimaatadaptatie, rust en biodiversiteit.

De Regionale Nota Gezondheidsbeleid Kennemerland van GGD Kennemerland sluit aan bij deze visie en gaat in op dezelfde uitgangspunten op gebied van gezondheid en het verbeteren leefkwaliteit.

### *Gezondheidsmonitor IJmond*

Januari 2014 presenteerden de IJmondgemeenten de resultaten uit de eerste gezondheidsmonitor IJmond. De gezondheidsmonitor sluit aan bij de reguliere gezondheidsmonitor die GGD Kennemerland eens per vier jaar uitvoert, maar kent een verdiepingsslag waar het gaat om hinder, bezorgdheid en chronische aandoeningen in de IJmond.

Daarnaast wordt door het RIVM het medicijngebruik tegen hoge bloeddruk en luchtwegklachten in de IJmond in beeld gebracht.

De gezondheidsmonitor IJmond 2014 is het eerste onderzoek in een reeks van onderzoeken waarin periodiek dezelfde onderwerpen op dezelfde manier worden onderzocht. Door de onderzoeken over een aantal jaren te herhalen kunnen veranderingen in de tijd zichtbaar worden gemaakt. De Gezondheidsmonitor IJmond heeft op deze wijze een signaalfunctie. De resultaten van de tweede gezondheidsmonitor IJmond worden begin 2018 gepresenteerd.

De resultaten van de eerste monitor staan op [www.odijmond.nl/luchtkwaliteit](http://www.odijmond.nl/luchtkwaliteit).

Een derde gezondheidsmonitor staat gepland voor 2020.

### 3 Relevante ontwikkelingen voor luchtkwaliteit

In dit hoofdstuk bespreken we twee belangrijke ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid; ultra fijn stof en roet.

#### 3.1 Gezondheid centraal

##### *Rijksbeleid*

Niet alleen in deze visie staat gezondheid centraal. Het Rijk stelde met de modernisering van het milieubeleid in 2014 gezondheid al centraal. Hiertoe neemt het rijk een aantal acties, waaronder het verlengen van het NSL (zie ook Hoofdstuk 5) om de luchtkwaliteit verder te verbeteren en het wetsvoorstel Omgevingswet, waarin gezondheid een plek krijgt. Ook wil zij zich in de huidige milieuwetgeving meer richten op innovatie en doelen en minder op normen, via het programma 'Duurzaam Doen' mensen inspiratie bieden om duurzamer te handelen en coalities vormen rond 'slimme en gezonde steden'.

Ook het RIVM geeft in haar [Monitoringssysteem luchtkwaliteit in perspectief](#) (juni 2016) het belang aan van gezondheid. Omdat gezondheidseffecten van fijn stof en NO<sub>2</sub> ook onder de norm plaatsvinden, stelt het RIVM dat het belangrijk blijft de luchtkwaliteit te monitoren.

De Gezondheidsraad (juli 2016) stelt in zijn advies om de ziektelast door blootstelling aan milieufactoren verder terug te dringen. De raad pleit ervoor om in de regelgeving gezondheidkundig onderbouwde advies- en streefwaarden te hanteren als prikkel voor het behalen van gezondheidswinst, om te beginnen voor luchtverontreiniging en geluidsbelasting. Lokaal mag daarvan dan gemotiveerd worden afgeweken.

### *Ultra fijn stof*

Naast fijn stof en NO<sub>2</sub> is er sinds kort ook veel aandacht voor ultra fijn. Ultra fijn stof komt vrij bij verbrandingsprocessen, zoals het stoken van hout, afvalverbranding, uitstoot van auto's of het opstijgen/landen van vliegtuigen. Ultra fijn stof deeltjes zijn zo klein dat ze via de longen ook in de bloedbaan kunnen doordringen en zo andere organen kunnen bereiken.

Uit recente onderzoeken van TNO en RIVM bij vliegvelden blijkt dat het vliegverkeer een bron is van ultra fijn stof. De aanwezigheid van ultra fijn stof is ook bekend langs drukke verkeerswegen. Welke gezondheidseffecten en in welke mate deze effecten optreden, wordt wereldwijd onderzocht. Door een gebrek aan kennis over de gezondheidseffecten en beperkingen in meetmethoden is er (nog) geen grenswaarde voor ultra fijn stof.

Het RIVM voert komende jaren onderzoek uit naar de gezondheidseffecten van ultra fijn stof rondom Schiphol. Omgevingsdienst IJmond en GGD Kennemerland zullen dit onderzoek nauwgezet volgen, om te bezien of er aanleiding is in de IJmond nader onderzoek uit te voeren.

#### Schiphol

In de omgeving van Schiphol zijn in een [verkennd onderzoek](#) van het RIVM in 2015 enkele metingen gedaan en is de bijdrage van het vliegverkeer aan ultra fijn stof in de omgeving gemodelleerd. Op grotere afstand van het luchthaventerrein, neemt de concentratie ultra fijn stof af: op zo'n vijftien kilometer van Schiphol is de bijdrage van de luchtvaart nog circa 20 procent van de bijdrage direct naast het luchthaventerrein. De IJmondgemeenten worden waarschijnlijk niet tot nauwelijks door het ultra fijn stof van Schiphol belast. In Velsen en Beverwijk ligt de bijdrage van het vliegverkeer 'laag' (< 2000 deeltjes/cm<sup>2</sup>). Heemskerk en Uitgeest worden niet genoemd.

Het RIVM heeft de sterftecijfers in de woongebieden rondom Schiphol vergeleken met andere gebieden in Nederland. Daaruit komen geen aanwijzingen dat sterfterisico's rondom Schiphol afwijken. Voor hart- en vaatziekte wordt een zwak signaal van een hoger sterfterisico in zwaarder belaste gebieden gevonden. Om dat signaal te duiden moet nader onderzoek worden gedaan.

Staatssecretaris Dijksma: 'Ook al is er nu geen effect aangetoond, het rapport laat zien dat we te weinig weten van de effecten van ultra fijn stof op de gezondheid. Het RIVM onderzoek beslaat een periode van vijf jaar waarin zij continu de uitstoot meten en uitvoerige analyses doen van gezondheidsgegevens. Omdat er wereldwijd nog niet veel onderzoek is gedaan, loopt Nederland hiermee voorop en krijgen we binnen een aantal jaar wetenschappelijke verankerde conclusies.'

### *Roet in de IJmond*

Roet in de lucht wordt voornamelijk veroorzaakt door uitlaatgassen. Optrekkend verkeer bijvoorbeeld veroorzaakt een flinke roetuitstoot. Roet komt ook in de lucht door onvolledige verbrandingsprocessen (zwarte rook). In een Europees onderzoek naar luchtkwaliteit, Joaquin (Joint Air Quality Initiative), is in Wijk aan Zee en het Amsterdamse Vondelpark gemeten hoeveel fijn stof en roet er in de lucht aanwezig

was. Hieruit bleek dat de concentraties fijn stof en roet in Wijk aan Zee hoger zijn dan in het Amsterdamse Vondelpark.

De resultaten uit dit onderzoek versterken diverse signalen uit de samenleving om meer aandacht te hebben voor roet. Dat is ook de reden dat op twee meetstations (in IJmuiden en Wijk aan Zee) naast fijn stof en stikstofdioxide nu ook roet wordt gemeten. De resultaten hiervan worden meegenomen in de jaarlijkse rapportages van het meetnet IJmond.

## **4 Verbondenheid met andere thema's**

### **4.1 Luchtkwaliteit in een integrale aanpak**

Luchtkwaliteit heeft met deze visie een eigen plek, maar staat uiteraard niet los van andere beleidsthema's en programma's. Eerder bespraken we al dat de verbondenheid met gezondheid steeds belangrijker wordt, maar dit geldt ook voor andere beleidsvelden zoals ruimtelijke ordening. Deze visie moet eraan bijdragen dat luchtkwaliteit en gezondheid nog meer worden verankerd in de ruimtelijke ordeningsprocessen.

### **4.2 Relevante wetten en beleid**

In dit hoofdstuk meer informatie over de Omgevingswet en beleidsstukken en programma's waarmee de visie luchtkwaliteit een verbinding aangaat.

#### **4.2.1 Omgevingswet**

In 2019 treedt de Omgevingswet in werking. Het doel van de omgevingswet richt zich op het bereiken van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. Dit mét het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

De Omgevingswet moet er ook aan bijdragen dat economische ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Via de Omgevingswet moet vanuit lokaal oogpunt de afweging worden gemaakt wat mogelijk is en wat niet. Om deze lokale afweging te kunnen maken, moet het Rijk niet te veel restricties opleggen aan het lokale bevoegde gezag. Uitgangspunt van de omgevingswet is dan ook "decentraal, tenzij", zodat de gemeentelijke bestuursorganen taken en bevoegdheden op grond van deze wet uitoefenen, tenzij hierover andere regels zijn opgenomen. Een provinciaal bestuursorgaan oefent haar taken of bevoegdheden slechts uit als dat nodig is met het oog op provinciale belangen. Het rijk doet dit bij nationale belangen, of als internationale verplichtingen moeten worden uitgevoerd.

Het gemeentebestuur is bevoegd een omgevingsvisie en omgevingsplan (nu bestemmingsplan) vast te stellen met eventuele omgevingswaarden. Met deze omgevingswaarden kunnen gemeenten een hoger kwaliteitsniveau nastreven dan voorheen mogelijk was. Voor de IJmond zullen we onderzoeken of we, door het bepalen van lokale omgevingswaarden, extra kunnen inzetten op het verbeteren van luchtkwaliteit en gezondheid (zie hoofdstuk 7). De uiteindelijke afweging voor het inzetten van dit instrument vindt plaats in de gemeentelijke dan wel regionale omgevingsvisie. Daarmee komt , naast de gestelde emissieregels en beoordeling van vergunningplichtige milieubelastende activiteiten, een extra mogelijkheid om te sturen op luchtkwaliteit.

#### IJmond aangewezen als Kritisch gebied

Vanuit de Omgevingswet is de IJmond in het Besluit kwaliteit leefomgeving aangewezen als een kritisch gebied. Dit betekent dat bij ontwikkelingen moet worden getoetst aan de geldende luchtkwaliteitsnormen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>), als zij IBM (In Betekenende Mate) bijdragen aan luchtverontreiniging. Het toepassen van NIBM in kritische gebieden blijft mogelijk.

De Omgevingswet verplicht bestuursorganen om bij dreigende overschrijdingen programma's op te stellen. Dit geldt zowel voor omgevingswaarden vastgesteld door het Rijk of provincie als voor omgevingswaarden die de gemeenten zelf vaststellen. In de IJmond zijn op dit moment geen overschrijdingen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, wel zijn de concentraties boven de WHO normen. Als gemeenten vanuit de Omgevingswet strengere lokale omgevingswaarden wil vaststellen waaraan niet wordt voldaan dan is het aan de gemeenten om een programma op te stellen om te zorgen dat wel aan de omgevingswaarden worden voldaan.

#### *Omgevingstafel*

De IJmondgemeenten werken vanuit de strategische agenda IJmond samen aan de implementatie van de omgevingswet. De IJmondgemeenten zijn, naast andere ketenpartners zoals de GGD Kennemerland, tevens aangesloten bij de Omgevingstafel, geïnitieerd door Omgevingsdienst IJmond. De Omgevingstafel is erop gericht om van elkaar te horen en leren waar een ieder staat in het traject naar de implementatie van de Omgevingswet. Het ambitieniveau van de Omgevingstafel is uiteraard hoger. De deelnemers willen, naast leren van elkaars aanpak, ook verkennen waar via pilots en experimenten nu al actief met elkaar kan worden samengewerkt. Ook hierin staat de integrale aanpak centraal, waarbij milieu en gezondheid vooraan in het traject worden meegenomen.

#### **4.2.2 Bovenliggend en flankerend beleid**

##### *Provinciaal milieubeleid*

Provincie Noord Holland heeft in haar milieubeleidsplan drie pijlers waarin zij een provinciale rol ziet: het borgen van de basiskwaliteit, het verleiden tot duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen in de

fysieke leefomgeving en als derde het stimuleren van technische en innovatieve oplossingen voor de milieuoopgave.

De relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid wordt steeds belangrijk en ook wetenschappelijk sterker onderbouwd. In haar milieubeleidsplan heeft provincie hier een apart thema over: gezonde stad en mobiliteit. Provincie ziet haar rol voornamelijk als het bij elkaar brengen van verschillende partijen en beleidsterreinen om gezonde verstedelijking te bewerkstelligen.

Vanuit het platform Milieu & Gezondheid en met deze visie als basis wordt waar mogelijk samengewerkt met Provincie Noord-Holland om de luchtkwaliteit in de IJmond te verbeteren.

#### *Visie Noordzeekanaalgebied (NZKG)*

[De visie van het NZKG](#) heeft als ambitie om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en daarmee ook de regionale en nationale economie. De uitdaging voor het versterken van de positie is om de schaarse fysieke en milieuruimte in het NZKG optimaal in te zetten. Hier hoort ook een leefbare omgeving met voldoende groen en recreatieruimte bij.

Vanuit deze visie wordt ingezet op het intensiveren van bestaand havenareaal en het intensiveren van wonen en werken in de bestaande stad. Uitgangspunt in de visie is om uiteraard in het hele NZKG-gebied te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit, maar specifiek in de IJmond in zetten op het verminderen van de fijnstof belasting en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Hiermee sluit de visie NZKG aan bij de balans uit hoofdstuk 1.

#### *Uitvoeringsagenda Schiphol*

Eind 2015 is de bestuurlijke agenda Schiphol vastgesteld in de regio IJmond. Een van de onderdelen van deze agenda is het volgen van onderzoeken die door RIVM worden uitgevoerd de komende jaren, met als doel duidelijkheid krijgen in de gezondheidseffecten van de luchtvaart in de gehele regio IJmond-Alkmaar. Meer algemeen gesproken gezondheid onderdeel laten uitmaken van de discussie over de groei van Schiphol.

#### *Regionale mobiliteitsvisie*

De IJmondgemeenten zetten zich in voor het bereikbaar en leefbaar houden van hun woon-, werk- en recreatiegebieden. Via de Regionale mobiliteitsvisie zetten de IJmondgemeenten in op het oplossen van zowel bestaande als mogelijk toekomstige bereikbaarheids-en leefbaarheidsknelpunten. Daarbij kan gedacht worden aan onder andere een goede doorstroming van het verkeer, faciliteren van elektrisch rijden, toename in het gebruik van openbaar vervoer, een *modal shift* in het goederen vervoer, als ook het stimuleren van fietsgebruik. Maatregelen die ook weer bijdragen aan het verbeteren

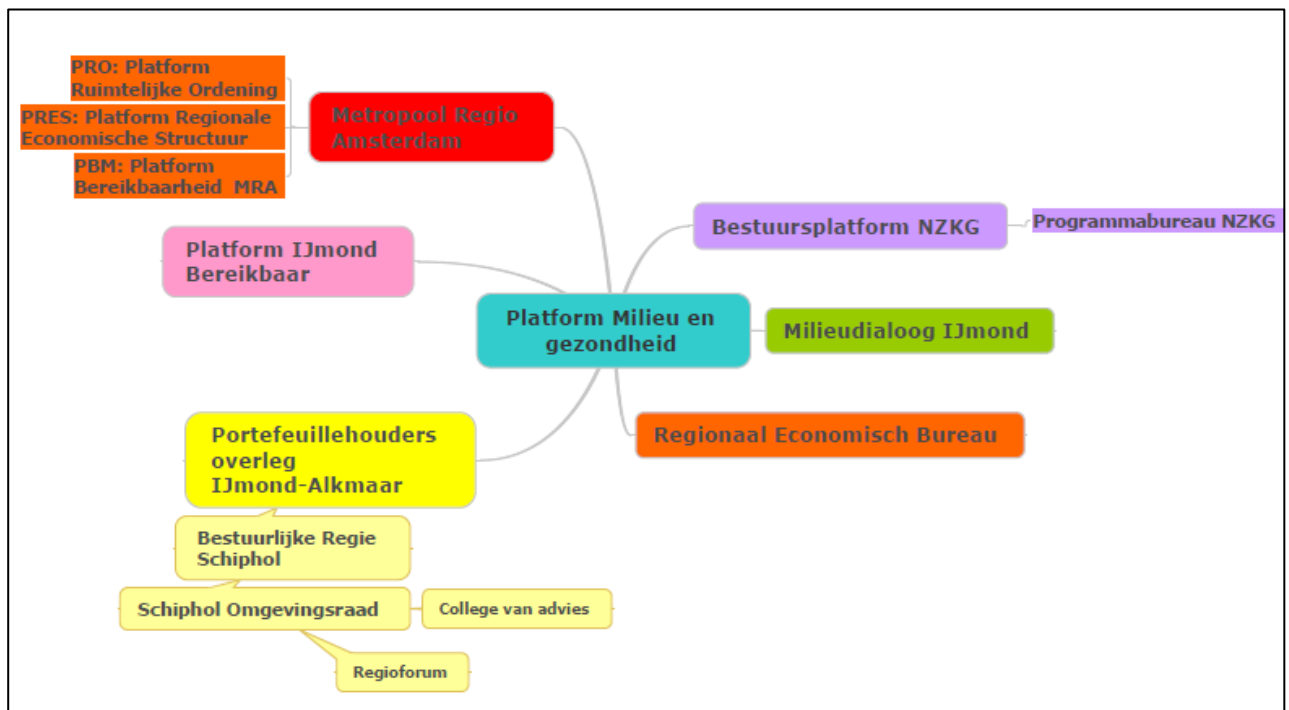
van de lokale luchtkwaliteit en daarmee goed aansluiten bij de ambitie van deze nieuwe visie luchtkwaliteit.

#### *Milieubeleidsplan IJmond*

De huidige Milieubeleidsplannen van de gemeenten Beverwijk en Velsen zijn eind 2015 door de gemeenteraden van beide gemeenten vastgesteld. Hierin zijn de doelstellingen voor duurzaamheid en duurzame energie van Energieakkoord leidend. Het beleid van de vorige visie Luchtkwaliteit is daarin opgenomen, waarin onder andere beleid voor gevoelige bestemmingen is bepaald. In een nieuw op te stellen Milieubeleidsplan voor de IJmond zullen de ambities van deze Visie worden benoemd. Ook worden meer ambitieuze doelstellingen op gebied van klimaatadaptatie en circulaire economie opgenomen.

### 4.3 Organisatie op bestuurlijk niveau

De IJmondgemeenten zijn betrokken bij diverse bestuurlijke overlegorganen en hebben hun eigen overlegorgaan het Platform Milieu en Gezondheid. Wat in welk platform wordt besproken, wie de vertegenwoordigers van de IJmond erin zijn en de verbanden tussen de platforms is uitgelegd in onderstaande figuur.



## 5 Meten en monitoren van luchtkwaliteit

### 5.1 Meetnet luchtkwaliteit IJmond

Naar aanleiding van het RIVM onderzoek "Wonen in de IJmond, ongezond?" is het meetnet IJmond in 2011 aangepast en uitgebreid met twee nieuwe meetpunten (572 Staalstraat en 573 Reijndersweg). Hierdoor ontstond een dekkend netwerk van meetpunten om met name de uitstoot vanaf het Tata-terrein goed in beeld te brengen. Jaarlijks verschijnt een meetrapport over de concentraties van de belangrijkste vervuulende stoffen in de lucht. Het meetnet is in beheer van provincie Noord-Holland i.s.m. de IJmondgemeenten. GGD Amsterdam stelt als onafhankelijke en daartoe gecertificeerde organisatie het rapport op.

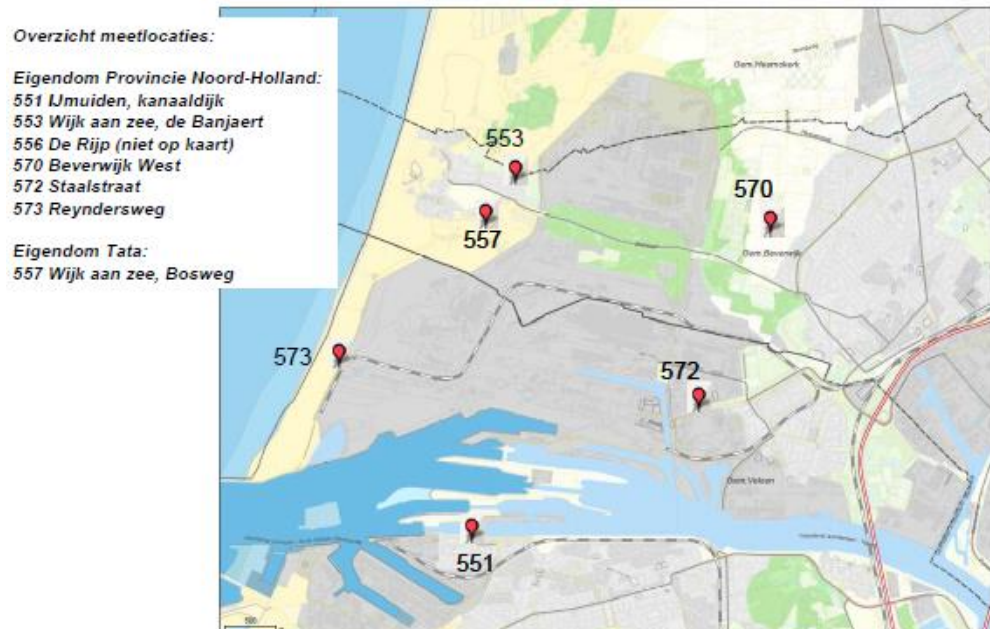
Het meetnet heeft vijf doelen:

- Inzicht geven in het concentratieniveau van luchtverontreinigende componenten.
- Het volgen van trendmatig verloop van het concentratieniveau.
- Het bieden van inzicht in de lokale luchtkwaliteit.
- Toetsen aan de normen
- Beter in beeld brengen van de bronnen in de omgeving en de bijdrage per bron

Daarnaast vormt het een belangrijke bron voor vergelijking met modelberekeningen en voor verder onderzoek naar de relatie tussen luchtverontreiniging en gezondheid.

Nederland moet sinds 2011 voldoen aan de Europese grenswaarden voor PM<sub>10</sub>; 40µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie en 50µg/m<sup>3</sup> als daggemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Voor PM<sub>2,5</sub> en stikstofdioxide is de grenswaarde sinds 2015 van kracht. Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarden van 25µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde concentratie (vanaf 2020 is deze grenswaarde 20µg/m<sup>3</sup> als daggemiddelde concentratie).





In 2014 is het evaluatierapport van het meetnet over de periode 2011-2013 gepubliceerd. Hierin zijn de metingen van PM10, PM2,5, zware metalen en Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) over deze periode nader geanalyseerd. De evaluatiecriteria waren voornamelijk gericht op de volgende twee aspecten:

- 1) de gemeten niveaus ten opzichte van de grens- en richtwaarden
- 2) de mogelijkheid tot het herkennen van emissiebronnen.

Uit de resultaten van de trendanalyse kwam een significante afname naar voren van de jaargemiddelde PM10-concentratie op de meetstations (De Rijp, IJmuiden, Wijk aan Zee en Beverwijk). De gemiddelde daling lag tussen de 0,26 tot 1,17 µg/m<sup>3</sup> per jaar. Naar aanleiding van de evaluatie en daarop volgende bestuurlijke gesprekken over het vervolg van het meetnet IJmond, hebben de IJmondgemeenten met succes ingezet op het behoud van de meetpunten Staalstraat en Reyndersweg en uitbreiding van te meten stoffen in bewoond gebied. Hiertoe hebben de IJmondgemeenten de meetstations Staalstraat en Reyndersweg overgenomen van provincie Noord-Holland. Door het meetnet intact te houden, wil de IJmond de optimale setting van het meetnet behouden, zoals die in 2011 is ingezet, en houden zij via een dekkend netwerk van meetpunten de uitstoot van zware industrie goed in beeld. Het intact houden van het huidige meetnet zorgt er ook voor dat de trendontwikkeling van fijnstof op de meetstations kan worden gevolgd.

Belangrijk, mede gezien de ontwikkelingen van o.a. Averijhaven, nieuwe zeesluis en de eventuele productiegroei van Tata.

Vanaf 1 januari 2017 zal daarnaast roet worden gemeten bij de meetstations Kanaalstraat (IJmuiden) en de Banjaert (Wijk aan Zee) en wordt meetstation Beverwijk West uitgebreid met het meten van zware metalen en PAK's.

Meetresultaten van luchtkwaliteit in de IJmond zijn te vinden op:

- [Rapportages resultaten luchtkwaliteit meetnet IJmond](#)
- [www.luchtmeetnet.nl](http://www.luchtmeetnet.nl)
- <http://www.lml.rivm.nl/>

#### *Ontwikkelingen*

Nieuwe technologische ontwikkelingen zoals *civil science* maken het mogelijk om eenvoudiger en goedkoper te meten. Een voorbeeld is het werken met kleine sensoren om op veel locaties luchtkwaliteit 'in de achtertuin' te meten en de gegevens te ontsluiten via internet. In enkele gemeenten, o.a. Eindhoven en Nijmegen, zorgen deze data voor aanvullende gegevens.

Ook wordt de informatie over luchtkwaliteit beter beschikbaar. In 2015 is de app mijn luchtkwaliteit gelanceerd. Hiermee kan iedereen in Nederland de luchtkwaliteit in de eigen leefomgeving zien en een handelingsperspectief bepalen aan de hand van de luchtkwaliteitsindex.

We volgen de ontwikkelingen van meetmethoden en zullen deze inzetten als er een moment komt dat deze nuttig toepasbaar zijn in de IJmond.

## 5.2 NSL-monitoring Rijk

Jaarlijks berekent het RIVM de luchtkwaliteit in Nederland, dit wordt jaarlijks gepresenteerd in de NSL Monitoringsrapportage (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Het Rijk geeft hierin een beeld van de luchtkwaliteit en de knelpunten. In de laatste monitoringsrapportage (december 2015) van het Rijk worden geen normoverschrijdingen verwacht voor PM10 of NO<sub>2</sub> in IJmond in de periode 2016-2020. Meer informatie over monitoring luchtkwaliteit is te vinden op [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl) (alle monitoringsresultaten).

In september 2016 heeft het kabinet besloten het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) te verlengen tot het moment van de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Dit betekent *niet* dat Nederland niet hoeft te voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De EU-richtlijn inzake luchtkwaliteit en de daarin gegeven grenswaarden zijn sinds het vervallen van de derogatie van toepassing in Nederland.

Verlenging van het NSL tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorkomt dat voor één of twee jaar de toetsingsystematiek verandert. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, wijzigt het wettelijk kader namelijk rondom de beoordeling van luchtkwaliteit.

De decentrale overheden en het rijk hechten eraan de huidige systematiek voort te zetten en niet voor een relatief korte periode met een andere systematiek te moeten werken.

De huidige monitoringssystematiek wordt voortgezet. Het monitoringsinstrumentarium, de jaarlijkse monitoringsrapportage en de overlegstructuur zijn speerpunten van de faciliterende rol van het rijk. Die rol wordt gecontinueerd, zij het dat de intensiteit mogelijk minder zal worden naarmate de schaal van de restproblematiek kleiner wordt. Ook zal worden gekeken naar mogelijkheden voor een meer compacte en efficiënte monitoringsrapportage.

## 6 Komen tot maatregelen

Uit de evaluatie, de interviews met stakeholders, de gesprekken met ambtenaren, bestuursleden en raadsleden in de IJmond en kijkend naar de in deze visie eerder beschreven ontwikkelingen hebben we drie thema's gedestilleerd waarbinnen wede komende periode maatregelen zullen treffen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheidssituatie verder te verbeteren.

- Schone industrie
- Gebiedsgerichte gezondheid
- Schone mobiliteit

Het treffen van maatregelen bij de bron, zogenaamde bronaanpak, is nog steeds de meest effectieve manier om de luchtkwaliteit te verbeteren. De grootste bron in de IJmond is de industrie. Daarom zullen we ons komende jaren blijven inzetten voor **Schonere industrie** (hoofdstuk 7). Een verantwoordelijkheid die we delen samen met Provincie Noord-Holland en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, als mede bevoegd gezag in de IJmond en waarin onze samenwerking met het bedrijfsleven belangrijk blijft.

Daarnaast willen we de luchtkwaliteit verbeteren via een integrale aanpak. Door luchtkwaliteit nu al een plek te geven in de 'gezonde leefomgeving' spelen we in op de komst van de nieuwe Omgevingswet en geven we gezondheid, in relatie tot luchtkwaliteit, een plek bij het integrale proces van ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom kiezen we voor **Gebiedsgerichte gezondheid** (hoofdstuk 8).

Een tweede belangrijke bron in de IJmond, naast de industrie, is het verkeer. Via meer **Schone mobiliteit** (hoofdstuk 9) willen we werken aan minder uitstoot van vervuilende stoffen. Onder schone mobiliteit verstaan we ook meer gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. In een breder perspectief is fietsstimulering, en daarmee meer bewegen, bovendien ook een belangrijke gezondheid bevorderende maatregel.

## 7 Schonere industrie

### 7.1 Waar zit de ruimte voor verbetering?

Omgevingsdienst IJmond is namens de IJmondgemeenten, bevoegd gezag voor vergunningverlening, toezicht en handhaving voor het onderdeel milieu van de meeste bedrijven in de IJmond. Een aantal bedrijven valt onder bevoegd gezag van Provincie Noord-Holland, die deze taken aan ODNZKG heeft gemandateerd, denk bijvoorbeeld aan Tata Steel, Nuon, Harsco en Crown Van Gelder. Dit zijn bedrijven die vallen onder de BRZO-regelgeving, en/of bedrijven die een IPPC-installatie hebben. Regelgeving geeft het bevoegd gezag diverse instrumenten om schone industrie te bevorderen. De toepassing van best beschikbare technieken en erkende maatregelen bijvoorbeeld.

#### *Best beschikbare techniek*

Nog slechts een beperkt aantal inrichtingen is vergunningplichtig in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet milieubeheer. Met inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit milieubeheer (Activiteitenbesluit) zijn steeds meer bedrijven onder de werking van algemene regels komen te vallen.

Voor vergunningplichtige inrichtingen gelden eisen voor emissie naar de lucht. Een van die eisen is de toepassing van de best beschikbare techniek (BBT), de meest milieuvriendelijke technieken die een bedrijf kan toepassen. Als het aankomt op verbinden van BBT-technieken aan de vergunning zal desalniettemin een vergunningsprocedure gevoerd moeten worden.

#### *Erkende maatregelen*

In het Activiteitenbesluit zijn erkende maatregelen vastgelegd (om emissies te beperken) die bedrijven moeten treffen. Indien vanuit de Rijksoverheid nieuwe erkende maatregelen worden vastgesteld moeten nieuwe bedrijven daar ook direct aan voldoen. Voor bestaande bedrijven geldt dan een overgangsregeling. Omgevingsdienst IJmond controleert bij bedrijven of de verplichte maatregelen ook getroffen zijn, of gaan worden.

Actualisatie van wet- en regelgeving of BREF's, die gewijzigde inzichten over het gewenste beschermingsniveau vastleggen, kunnen aanleiding zijn om een

#### Voorbeeld

In het Activiteitenbesluit opgenomen. Goederen worden in de buitenlucht zodanig op- of overgeslagen dat zoveel mogelijk wordt voorkomen dat stofverspreiding optreedt die op een afstand van meer dan 2 meter van de bron met het blote oog waarneembaar is;

Aan artikel 3.32, aanhef en onder a en b, van het besluit wordt bij overslag van stuifgevoelige goederen in ieder geval voldaan indien:

- a. bij het laden en lossen in de open lucht de storthoogte wordt beperkt tot minder dan één meter,
- b. goederen uit de stuifklasse S2 en S4 afdoende worden bevochtigd, zo mogelijk vooraf, of
- c. de stofemissie van goederen uit de stuifklasse S2 en S4 tijdens het laden en lossen met een nevelgordijn wordt tegengegaan. Stuifklasse S4 door middel van storttrechters in ieder geval voldaan indien de goederen worden bevochtigd met behulp van een doelmatig werkende watersproei-installatie of indien de trechters zijn voorzien van doelmatige windreductieschermen.

vergunning te herzien. Beoordeling of vergunningherzieningen nodig zijn vanwege deze actualisatie voert ODIJ jaarlijks uit voor de vigerende vergunningen

#### *Omgevingsvergunning beperkte milieutoets*

Nu meer bedrijven onder algemene regels vallen zijn er ook andersoortige vergunningproducten ontstaan, waaronder de omgevingsvergunning beperkte milieutoets (OBM). Bij een OBM wordt een toets uitgevoerd om te beoordelen of de activiteit inpasbaar is in de lokale situatie en een milieueffectrapportage-beoordeling verplicht is.

## **7.2 Wat willen we bereiken?**

- Intensiveren samenwerking tussen Omgevingsdiensten IJmond en Omgevingsdienst NZKG met als doel zicht krijgen op toezicht, klachten en toepassing van Best Beschikbare Technieken.
- Juridisch onderzoek naar de mogelijkheden, in voorbereiding op de nieuwe Omgevingswet, van differentiatie in eisen aan luchtkwaliteit binnen de IJmond.
- BBT overal toegepast waar dat kan en geen toepassing NIBM als toetsingsgrond bij vergunningverlening.

## **7.3 Maatregelen**

### **7.3.1 Intensiveren samenwerking Omgevingsdienst NZKG**

Toezicht op en voorschrijven van BBT is voor een aantal bedrijven in de IJmond een taak van ODNZKG. De gemeenten in de IJmond hebben dan ook buitengewone belangstelling voor de taakuitvoering van ODNZKG. In het Bestuurlijk akkoord hebben ODIJmond en ODNZKG afgesproken intensiever samen te werken met betrekking tot het basistakenpakket. Een belangrijk uitgangspunt hierbij was te komen tot een level playing field voor de bedrijven rondom het Noordzeekanaalgebied. Hiertoe is voor 2016 en 2017 een gezamenlijke uitvoeringsagenda opgesteld.

Vanuit deze visie luchtkwaliteit is de ambitie dat deze betere samenwerking ook leidt tot:

- Verdere verbetering van de luchtkwaliteit via een gedeelde ambitie voor het terrein van Tata Steel, waarbij vrijgekomen milieuruimte niet volledig wordt opgevuld
- Delen en bespreken van klachten die bij de omgevingsdiensten en bedrijven worden ingediend
- Geen toepassing van NIBM als toetsingsgrond bij vergunningverlening
- Minder incidenten (cokesoven, affakkelen) op het terrein van Tata Steel, waarbij ongecontroleerde emissies naar de lucht optreden.

Om in deze samenwerking vanuit ODIJmond een goede rol in te kunnen vullen zal meer kennis over de processen op het Tata terrein bij ODIJmond moeten worden opgebouwd. Dit zal in de uitvoering van de gezamenlijke agenda met OD NZKG worden vormgegeven.

### **7.3.2 Strengere eisen luchtkwaliteit**

Omgevingsdienst IJmond zal in 2017 een juridisch onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden binnen de toekomstige Omgevingswet om strengere eisen aan luchtkwaliteit te kunnen stellen. Strengere eisen aan de luchtkwaliteit kunnen daar worden gesteld waar veel gezondheidswinst te behalen is. Bekeken wordt of differentiatie in eisen aan luchtkwaliteit binnen de IJmond mogelijk is en of het stellen van lokale omgevingswaarden daarin een rol kunnen spelen. Voor bedrijventerreinen wordt bezien waar 'ruimte' zit in luchtkwaliteitsnormen en waar juist de luchtvervuiling minder zou moeten zijn, aansluitend bij de intensiveringsgedachte van de visie NZKG. Voor de totale IJmond blijft een verbetering van de luchtkwaliteit boven alles de ambitie.

De beoogde resultaten van dit onderzoek zijn de beantwoording van de vragen:

- Waar in de IJmond zijn strengere eisen aan luchtkwaliteit gewenst? En hoe zijn die het beste te borgen?
- Hoe kunnen lokale omgevingswaarden voor strengere eisen aan luchtkwaliteit een rol spelen?
- Hoe kun je milieuruimte op een bedrijventerrein herverdelen? Kan een koepelvergunning daarbij een rol spelen?
- Wie is beheerder, uitvoerder en/of financier van de verplichte programmatische aanpak bij overschrijding van omgevingswaarden?
- Welke maatregelen kun je afdwingen en kun je NIBM uitsluiten?

Belangrijke partners bij dit onderzoek zijn Provincie Noord-Holland, ODNZKG en de afdelingen economische zaken en ruimtelijke ontwikkeling van de gemeenten.

### **7.3.3 BBT toegepast waar kan**

Vanaf 2017 is voor Omgevingsdienst IJmond, gedurende de looptijd van deze visie, luchtkwaliteit ook een speerpunt vanuit vergunningen(revisie) en handhaving. Daarbij is extra aandacht voor de toepassing van maatregelen ter voorkoming van luchtvervuiling (BBT) Dit gebeurt in de categorieën 'opslag' en 'stook- en verbrandingsbronnen'.

Om verbeteringen in de categorie 'stook- en verbrandingsbronnen' te bewerkstelligen zal ook in het programma Greenbiz IJmond speciale aandacht worden besteed aan energiebesparing, aansluitend bij het energieakkoord.

## 8 Gebiedsgerichte gezondheid

### 8.1 Verkennen van mogelijkheden integrale aanpak met gezondheid

We willen experimenteren met het ombuigen van luchtkwaliteit naar een integrale aanpak, die meer gericht is op gezondheid en waarmee we voorsorteren op de nieuwe omgevingswet. Door er nu al mee te oefenen zijn we goed voorbereid om milieu en gezondheid straks een plek te geven in omgevingsvisies.

Vanuit het milieubeleidsplan loopt al de maatregel om een apart voorstel aan de colleges voor te leggen om bufferzones langs wegen te bepalen waar geen gevoelige bestemmingen mogen komen.

### 8.2 Wat willen we bereiken?

- Gebiedsspecifieke gezondheidsbescherming en –bevordering in de leefomgeving:
  - Op plekken waar dit er toe doet.
  - Buiten inrichtingsgrenzen (dat is Arbowet).
- Maximale gezondheidswinst, als onderdeel van een integrale aanpak, vanuit mogelijkheden omgevingswet:
  - Door goed voor te bereiden op de Omgevingswet.
  - Door adviezen OD-IJmond en GGD Kennemerland over gezondheid vorm te geven.

### 8.3 Maatregelen

#### 8.3.1 Pilots gebiedsgerichte gezondheid

Het doel van 'gebiedsgerichte gezondheid' is om tot een aanpak te komen die voor een specifiek gebied de gezondheidssituatie voor inwoners verbetert. Voorstellen voor verbetering van de gezondheidssituatie komen voort uit adviezen van Omgevingsdienst IJmond en GGD Kennemerland. Om te bepalen hoe dit proces van een 'gezondheidsadvies' het beste kan worden vormgegeven, wordt deze uitgewerkt in een pilot. Deze pilot sluit ook aan bij het onderzoek naar de strengere eisen aan luchtkwaliteit (paragraaf 7.3.2).

In deze pilot willen we de volgende vragen beantwoorden:

- Hoe en wanneer wordt 'gezondheid' betrokken in het ruimtelijke proces?
- Hoe ziet een gezondheidsadvies van GGD Kennemerland en Omgevingsdienst IJmond eruit?
- Kan een afwegingskader voor gezondheid worden gemaakt?
- Hoe druk je 'gezondheid' in een ruimtelijke inrichting uit?

- Kunnen lokale omgevingswaarden of 'luchtkwaliteitscontouren' en het aanwijzen van een 'luchtbeheerder' (analoog aan 'geluid') een bijdrage leveren?
- Hoe is burgerparticipatie vormgegeven? Hoe betrek je ontwerpers en creatieve geesten?
- Hoe kun je initiatiefnemers stimuleren tot een 'gezonder' ontwerp? Is een gezondheidsparagraaf daarvoor een oplossing?

In deze pilot zoeken we ook naar creatieve oplossingen voor gezondheidswinst in ruimtelijke ontwikkelingen. Deze oplossingen moeten in de toekomst andere ruimtelijke ontwikkelingen inspireren om niet alleen de gezondheid van (toekomstige) inwoners zoveel

mogelijk te beschermen, maar ook te bevorderen (voorbeelden: meer groen, beweging bevorderende omgeving, rookvrije speelpleinen). Bekeken wordt of deze pilot een plek kan krijgen bij de Omgevingstafel IJmond en kan aansluiten bij de beoogde bufferzones zoals beschreven in het Milieubeleidsplan van de gemeenten Beverwijk en Velsen.

De pilot wordt vormgegeven rondom een concrete casus of meerdere casussen. Als casussen zoeken we lopende projecten, bijvoorbeeld de woningbouw in Wijk aan Zee of de ontwikkelingen in Wijkpoort.

### 8.3.2 Milieudialoog

Een andere vorm van gebiedsgerichte aanpak waarbij gezondheid een belangrijk een belangrijke rol speelt is de Milieudialoog IJmond. De Milieudialoog IJmond vloeit voort uit de vorige Visie Luchtkwaliteit en is in 2012 gestart. Diverse partners werken hierin met elkaar samen om de balans te borgen tussen verbetering van de luchtkwaliteit en economische ontwikkelingen. Om deze milieudialoog ook komende jaren effectief in te zetten, is een nieuwe visie over wat in deze dialoog bereikt kan worden noodzakelijk. Inzet voor Milieudialoog vanuit IJmondgemeenten wordt bepaald in aparte memo.

#### **Bewust omgaan met houtstook**

Volgens de Emissieregistratie (RIVM) is de fijnstofemissie door houtverbranding in open haarden, houtkachels en kachels minder dan 5% van de primaire emissie van fijn stof in Nederland. Het gebruik van open haarden, inzethaarden en vrijstaande kachels voor het verwarmen van woningen neemt de laatste jaren toe. Ongeveer 20% van de Nederlandse huishoudens bezit een met hout gestookte installatie. Het stoken van hout kan voor omwonenden overlast opleveren in de vorm van geurhinder, gezondheidsklachten en roetneerslag.

Om te zorgen dat de inwoners van de IJmond verantwoord omgaan met het stoken van houtkachels, zullen we hen daarover proactief informeren. Dit doen we bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond en aandacht te vestigen op de 'toolkit gebruik houtkachels' van RIVM met tips om overlast van houtrook te voorkomen.



## 9 Schonere mobiliteit

### 9.1 Mobiliteit richten op gezondheidswinst

Wij willen, door in te zetten op vermindering van verkeersemisssies, de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast willen wij inzetten op fietsstimulering, om ook de gezondheid van de burgers te bevorderen. We verwachten geen wonderen als effect op totale luchtvervuiling, maar wel lokale verbeteringen.

Maatregelen uit de Regionale Mobiliteitsvisie van de IJmondgemeenten dragen bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Vanuit dit dossier kunnen wij elkaar versterken in de uitvoering van de maatregelen en het realiseren van elkaars ambitie. Eén van de ambities van de Regionale Mobiliteitsvisie is een toename in het OV-gebruik in de IJmond. Een goede OV-verbinding van de IJmond met de metropoolregio Amsterdam (MRA) is daarvoor een randvoorwaarde. Hierbij is niet alleen de trein en het busvervoer van belang, maar personenvervoer over water met stops in Beverwijk en Velsen hoort daar ook bij.

### 9.2 Wat willen we bereiken?

- Minder verkeersemisssies.
- Verbeteren lokale leefkwaliteit op verkeersaspecten.
- Meer bewegen door te fietsen.

### 9.3 Maatregelen

#### 9.3.1 Minder emissies

Via deze visie willen wij zorgdragen voor minder emissies. Minder uitstoot van autoverkeer willen we stimuleren door meer mensen uit de auto en op de fiets of in het OV te krijgen, maar ook door de verkeersdoorstroming te verbeteren. In het programma IJmond Bereikbaar worden hiervoor tal van maatregelen getroffen.

Minder emissies bereiken we ook door stimulering van schone brandstoffen. In eerste instantie laten we dit aan de markt, maar waar nodig zullen wij het gebruik van schonere brandstoffen stimuleren.

Specifiek zetten we in op:

- Schonere brandstoffen
  - Elektrisch rijden
  - LNG voor vrachtauto's
- Schonere scheepvaart
  - LNG voor scheepvaart
  - Schone (Elektrische) pont

Voor wat betreft het toepassen van walstroom zullen we partijen in de IJmond stimuleren walstroom voor de scheepvaart toe te passen waar mogelijk, zoals bijvoorbeeld bij DFDS. In de afgelopen jaren is, via

subsidiegelden, op diverse locaties walstroom gerealiseerd. Omdat er op dit moment voor walstroom geen subsidie beschikbaar meer is, zullen wij niet actief op walstroom inzetten, tenzij de motivatie vanuit het bedrijfsleven aanwezig is.

### **9.3.2 Verbeteren lokale leefkwaliteit op verkeersaspecten**

In de komende jaren zullen we inzetten op het verbeteren van de lokale leefkwaliteit door goed te kijken naar lokale verkeersdrukte, zoals bijvoorbeeld een drukke winkelstraat, waar én veel mensen verblijven én veel verkeersemmissies zijn, of een zwaar belast kruispunt, waar mensen dichtbij wonen.

We zien vooral mogelijkheden in het distributiebeleid. Denk hierbij aan:

- Zonering in centra om alleen schone voertuigen toe te laten
- Aanpassen bevoorradings tijden om (overlast van) verkeersemmissies en bezoekers (in tijd) van elkaar te scheiden
- Vullingspercentage bevoorradingsvoertuigen verhogen om minder voertuigen te laten rijden
- Meer binnenvaart vanuit zeehaven IJmuiden om vrachtverkeer naar de zeehaven te beperken

Van deze maatregelen wordt eerst de haalbaarheid onderzocht, daarna wordt de volgende stap gezet.

Omdat we binnen deze visie oog hebben voor economische ontwikkelingen, willen we onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van het afwaarderen van de A22, waardoor langs deze weg ontwikkelmogelijkheden ontstaan. Om de leefbaarheid niet in het geding te laten komen, sluiten wij enerzijds aan bij de ambitie van IJmond Bereikbaar (regionale stroomweg, opheffen barrièrewerking, kwaliteitsimpuls Parallelweg) en ondersteunen wij de optie om de maximum snelheid te verlagen

### **9.3.3 Meer bewegen/fietsen**

Net als bij de Regionale Mobiliteitsvisie willen wij ook vanuit de visie luchtkwaliteit het fietsgebruik stimuleren. We ondersteunen de ambitie in de Regionale mobiliteitsvisie van de IJmondgemeenten om zeker op kortere afstanden meer mensen op de fiets te krijgen en te houden. Zo is voor autoritten tot 7,5 kilometer de fiets een prima alternatief. Ons streven is dat bij de helft van deze vervoersbewegingen daadwerkelijk gekozen wordt voor de fiets. Om dit te realiseren wordt in de uitvoering van het programma IJmond Bereikbaar tal van maatregelen genomen om fietsgebruik te stimuleren. Een gezamenlijke ambitie en regionaal belang ligt voornamelijk in het behouden van de extra fietspoot over het Noordzeekanaal die bij de vorige visie Luchtkwaliteit is gerealiseerd.

## Bijlage 1: Concentratieopbouw fijn stof

De concentratie fijn stof is in Nederland opgebouwd uit bijdragen van natuurlijke bronnen en diverse vervuilers. Over het gehele grondgebied van Nederland hangt een 'deken van luchtverontreiniging' ontstaan vanuit luchtvervuilers uit Europa en Nederland zelf. Deze specifieke (de precieze bron is niet aan te wijzen) verontreiniging noemen we de achtergrondconcentratie. Op Europees niveau worden bronmaatregelen (zoals maximale uitstoot van auto's, schepen en fabrieken) getroffen om deze achtergrondconcentratie te verminderen. De achtergrondconcentratie in de IJmond is in een onderzoek (fase 2 van het [Bronnenonderzoek](#)) bepaald op 23,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dit is de groene lijn in het plaatje.

Op een specifieke plek, bijvoorbeeld de IJmond, wordt de totale concentratie fijn stof bepaald door de waarde van de achtergrondconcentratie plus de lokale bijdrage aan de fijn stofconcentratie. Fijn stof is een van de stoffen genormeerd in luchtverontreiniging. Deze lokale bijdrage verschilt van plek tot plek; in natuurgebieden is de lokale bijdrage kleiner dan in stedelijk gebied, waar veel meer industrie, scheepvaart en verkeer is. De lokale bijdrage wordt voor zo'n 90% bepaald door de bijdrage van Tata. De lokale bijdrage in de IJmond varieert van zo'n 3 tot 15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (hoe dichterbij Tata hoe groter de lokale bijdrage). Dit is de paarse lijn in het plaatje.

Binnen de IJmond zijn er ook nog zogenaamde 'hotspots'; lokaal sterk verhoogde concentraties fijn stof rondom een specifieke vervuiler, bijvoorbeeld een drukke weg. Dit zijn de gele en rode lijnen in het plaatje. In de IJmond is er sprake van één heel grote hotspot: het Tata-terrein. Op het Tata-terrein zelf hoeft niet te worden voldaan aan Europese normen voor fijn stof, omdat binnen de grenzen van een inrichting niet hoeft te worden getoetst. Buiten het Tata-terrein moet wel aan de Europese normen worden voldaan, behalve op plaatsen waar mensen niet mogen/kunnen komen (toepasbaarheidsbeginsel) en op plaatsen waar mensen niet significant worden blootgesteld aan de luchtvervuiling (blootstellingscriterium)<sup>1</sup>. Ditzelfde geldt voor 'hotspots' verkeerswegen; op de weg zelf en in ontoegankelijke middenbermen hoeft niet te worden getoetst.

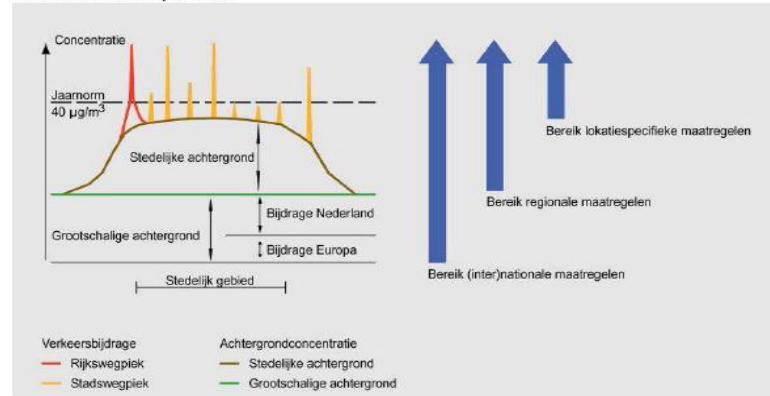
Direct naast het Tata-terrein is de opbouw van fijn stof als volgt: concentratie liggen rond de 30-31  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , bepaald in de landelijke NSL-monitoring van 2015. Aan deze concentratie heeft de lokale vervuiling een bijdrage van ongeveer één derde van het geheel (23  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  is

---

<sup>1</sup> Significant bloot stellen aan fijn stof betekent in de IJmond dat de duur van blootstellen vergeleken moet worden met overschrijdingen van dagnormen, dus met een periode van 24 uur. Een wandelaar verblijft kort op een wandelpad en wordt niet significant blootgesteld, mensen die een dagje op het strand verblijven zijn daar een groot deel van de dag en worden wel significant blootgesteld.

achtergrond, 9-12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  is lokale bijdrage). Van deze lokale bijdrage komt ongeveer 90% (8-11  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) van het Tata-terrein.

Concentratieopbouw



## Bijlage 2: Uitvoeringsprogramma Visie

| Thema                                | Project/Maatregel  | Resultaat   | Acties ODIJ  |
|--------------------------------------|--|---|--|
| <b>Ontwikkelingen luchtkwaliteit</b> | RIVM : Onderzoek effecten ultra fijn stof<br>GGD KL: regionale gezondheidsnota Kennemerland  | Meer informatie gezondheidseffecten ultra fijn stof<br>Kruisbestuiving over gezondheid in RO  | Volgen<br>Actieve inbreng en samenwerking  |
| <b>Verbondenheid andere thema's</b>  | Omgevingswet<br>Provinciaal milieubeleid<br>Visie NZKG<br>Visies gemeenten<br>Milieubeleidsplan gemeenten<br>IJmondiaal milieubeleidsplan                    | Goede voorbereiding op hoofddoelstelling 'gezondheid' uit omgevingswet;<br>mogelijkheden omgevingswaarden luchtkwaliteit onderzoeken<br>Beleidsconsistentie met provincie op gezondheid in RO<br>Inzicht in subsidiestromen milieu, luchtkwaliteit en gezondheid<br>Verbeteren luchtkwaliteit IJmond: Milieudialoog<br>Borging ambitie visie luchtkwaliteit<br>Afstand gevoelige bestemmingen tot wegen<br>Bevordering leefkwaliteit<br>Regionale onderwerpen borgen, zoals luchtkwaliteit, Circulaire economie | Organiseren Omgevingstafel<br>Onderhouden contact met provincie: LK, GZ in de stad, ...<br>Sturen inbreng in platform NZKG door platform M+GZ<br>Inbrengen collegebesluit (gemeenten Beverwijk en Velsen)<br>Vergroening woonomgeving<br>Wordt opgesteld   |
| <b>Metten en Monitoren</b>           | Meetnet IJmond<br>RIVM: Monitoringstool<br>RIVM en GGD KL: Gezondheidsmonitor IJmond<br>Civil science<br>Metingen sensoren                                   | Monitoren of ambitie uit visie LK wordt gehaald,<br>volgen meetwaarden (bijv B(a)P)<br><br>Streven naar afname in hinderbeleving als uitkomst onderzoeken<br><br>Lokale, betrouwbare meetmethodiek beschikbaar  | Jaarlijkse afstemming provincie, richtlijn ambitie<br>Nadere afstemming over trends van gemeten waarden<br>Volgen<br>2 monitors: in 2016, 3e in 2020.<br>Uitkomsten monitors vergelijken<br>Ontwikkeling volgen, indien mogelijk pilot met burgers<br>Mogelijkheden t.b.v. lokale metingen onderzoeken   |
| <b>Schonere industrie</b>            | Intensivering samenwerking OD NZKG<br><br>BBT in vergunningen<br><br>Omgevingswaarden luchtkwaliteit en Mogelijkheden uitschakeling NIBM<br>Koepelvergunning | Minder (ongecontroleerde) emissies en meer BBT maatregelen<br>Inzicht in toezicht Tata en Toepassing BBT<br><br>Check BBT maatregelen bij bepaalde categorieën bedrijven<br><br>Mogelijkheden m.b.t. omgevingswaarden in beeld<br><br>Mogelijkheden koepelvergunning in beeld   | Samenwerking OD NZKG intensiveren, invullen rol wettelijk adviseur<br><br>HH-traject op 'opslag' en stook- en verbrandingsinstallaties<br>Greenbiz op energiebesparing, BBT in vergunningen<br>Onderzoek opstarten mogelijkheden omgevingswaarden<br><br>Onderzoek opstarten mogelijkheden koepelvergunning  |
| <b>Gebiedsgerichte gezondheid</b>    | Milieudialoog<br>Pilot gebiedsgerichte gezondheid<br><br>Bewust omgaan met houtstook   | Duidelijkheid over rol GGD in het ruimtelijke proces en mogelijkheden voor een afwegingskader t.b.v. gezondheidsadvies<br>Meer bewustzijn van houtstook bij inwoners van IJmond   | voorstel voor vervolg bespreken in Platform<br>pilot starten; in gesprek met GGD KL en gemeenten over mogelijkheden bij a.s. ontwikkelingen<br>Campagne houtstook i.s.m. GGD KL  |
| <b>Mobiliteit</b>                    | Schone brandstoffen voor verkeer en scheepvaart<br><br>Pont NZK<br>Personenvervoer over water<br><br>Afwaarderen A22<br>Distributiebeleid                    | Toename gebruik schone brandstoffen; zowel scheepvaart als verkeer<br><br>De 2e pont in de vaart houden<br>Pilot Amsterdam - Beverwijk - Velsen over water<br><br>Mogelijkheden in beeld en advies<br>mogelijkheden in beeld  | Deelnemen in MRA verband, Acties t.b.v. stimuleren LNG, elektrisch vervoer mogelijkheden elektrische pont in beeld<br>In gesprek met partijen en financiering vinden voor behoud van de 2 <sup>e</sup> pont<br>Mogelijkheden inventariseren voor personenvervoer over water tussen Amsterdam - Beverwijk - Velsen<br>Onderzoek mogelijkheden afwaarderen A22, i.s.m. RO<br>Onderzoek naar mogelijkheden voor distributiebeleid in de IJmond<br>Pilot distributiebeleid - subsidie Duurzame Zeehavens |

