



# PROVINCIE FLEVOLAND

Postbus 55  
8200 AB Lelystad

Telefoon  
(0320)-265265

Fax  
(0320)-265260

E-mail  
provincie@Flevoland.nl

Website  
www.flevoland.nl

Provinciale Staten van Flevoland  
D.t.v. de griffier

INTERN



Verzenddatum  
**20 NOV. 2019**

Bijlagen  
1

Uw kenmerk

Ons kenmerk  
2511602

Onderwerp  
Antwoorden statenvragen PvdD gezondheidsrisico's A6

Geachte griffier,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de schriftelijke statenvragen van de statenfractie van de Partij voor de Dieren over gezondheidsrisico's en milieuoverlast langs de A6 zoals ingediend op 9 september 2019. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de antwoorden op deze vragen vastgesteld op 19 november 2019.

Wij verzoeken u de statenleden in kennis te stellen van de vragen en antwoorden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,  
de secretaris,

de voorzitter,

drs M.G.E.C. Overmars

L. Verbeek



Schriftelijke statenvragen van de statenfractie van de Partij voor de Dieren over gezondheidsrisico's als gevolg van luchtverontreiniging langs de A6, ingediend op 9 september 2019, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 19 november 2019 (2511593).

---

1. Is het college bekend met onderstaand artikel<sup>1</sup> en het in het artikel genoemde onderzoek van het RIVM?

Ja, het college is bekend met het in het artikel genoemde onderzoek.

2. Wat is de reactie van het college op de hoge gezondheidsrisico's in en rond Almere en langs de A6?

Over het onderzoek van RTL-nieuws hebben wij contact gehad met het RIVM. Volgens het RIVM toont het RTL nieuwsbericht kaarten van het RIVM met gecumuleerde gezondheidsverlies van geluid en luchtverontreiniging in Nederland. Deze kaarten vormen een bruikbaar middel om weer te geven of het milieugezondheidsrisico op een bepaalde locatie boven of onder het gemiddelde in Nederland ligt.

De reactie van het RIVM op het artikel was het volgende:

*'De indicator (MGR: milieugezondheidsrisico indicator) moet vooral vergelijkenderwijs en niet absolute zin worden gebruikt, omdat er uiteenlopende gezondheidseffecten aan ten grondslag liggen. Verder dienen de risico's op het woonadres als uitgangspunt te worden genomen wanneer risico's onderling worden vergeleken. Het kaartbeeld geeft het milieugezondheidsrisico ook op locaties weer waar niemand woont (bijvoorbeeld midden op bedrijventerreinen of op snelwegen). Als met de woonlocatie rekening wordt gehouden, zijn de verschillen in risico tussen bijvoorbeeld bewoners in gemeente Haarlemmermeer (regio Schiphol) en die in de provincies Groningen en Drenthe kleiner dan een factor drie (ca. 1,6). De kaart van RTL heeft daarnaast een resolutie van 500 bij 500 meter waardoor verschillen in risico binnen zo'n vierkant (bijv. door het wonen nabij een industriële bron of infrastructureel werk) onderbelicht zijn'.*

Samengevat komt het er op neer dat het onderzoek van RTL-nieuws niet klopt. De onderzoekers van RTL-nieuws hebben een eigen bewerking van de gegevens doorgevoerd. Alle afzonderlijke gegevens zijn bij elkaar gevoegd/ geaggregeerd, zonder rekening te houden met de bevolkingsdichtheid en mate van bebouwing van bepaalde gebieden (woonlocatie). Daarnaast is niet met de juiste resolutie gewerkt, hierdoor is volgens het RIVM een vertekend en niet correct beeld ontstaan. De verschillen kunnen per gebied behoorlijk verschillen.

Achtergrondinformatie over de MGR (factsheet) is terug te vinden op:

[https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2019-10/Factsheet%20MGR\\_20191023%20v1.0.pdf](https://www.gezondeleefomgeving.nl/sites/default/files/2019-10/Factsheet%20MGR_20191023%20v1.0.pdf)

**Stand van zaken in Flevoland.**

In en rond Almere en de A6 liggen de waarden voor fijnstof, stikstof en geluid beneden de wettelijke grenswaarden. Voor fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) liggen deze waarden voor zo ver bekend zelfs onder de huidige WHO-streefwaarden (van respectievelijk 20µg/m<sup>3</sup> en 10µg/m<sup>3</sup>). In de afgelopen jaren is juist ook een dalende tendens te zien als het gaat om fijnstof (PM<sub>10</sub>) en stikstof (NO<sub>2</sub>). Deze trend blijkt ook uit de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (het NSL) en gegevens uit de Atlas voor de Leefomgeving.

Ondanks deze dalende tendens is het college zich bewust van de noodzaak om zich te blijven inzetten voor het verder verbeteren van de leefomgeving en waar mogelijk voorkomen van verhoogde (milieu)gezondheidsrisico's voor de bevolking. Het college zet zich onder andere actief in voor het verbeteren van de luchtkwaliteit door maatregelen voor verkeer, industrie en energiesector (Schone Lucht Akkoord, Mobiliteitsprogramma).

3. Het coalitieakkoord 2019-2023, de basis van het college van Gedeputeerde Staten, onderstreept het belang van een gezonde samenleving. Is het college het met ons eens dat het terugdringen de luchtvervuiling door verkeer, industrie en luchtvaart een zeer hoge prioriteit zou moeten hebben binnen Flevoland? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke initiatieven gaat het college ondernemen om de uitstoot en daarmee de gezondheidsrisico's voor de inwoners van Flevoland te reduceren?

---

<sup>1</sup> <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/artikel/4838361/kaart-lucht-vies-herrie-geluid-lawaai-gezondheid-gezond-ongezond-smerig-rivm>



## PROVINCIE FLEVOLAND

Het terugdringen van luchtverontreiniging/-vervuiling binnen Flevoland heeft al prioriteit. Zoals onder punt 2 aangegeven is het college zich bewust van de noodzaak om zich te blijven inzetten voor het terugdringen van lucht-/milieuvervuiling en het verder verbeteren van de leefomgeving om verhoogde (milieu)gezondheidsrisico's voor de bevolking zoveel mogelijk te voorkomen en/of beperken.

Om inzicht te krijgen in de milieugezondheidsrisico's als gevolg van de uitbreiding van Luchthaven Lelystad gaat het RIVM in opdracht van het ministerie van IenW metingen verrichten naar onder andere (ultra)fijnstof en stikstof. Op basis van gezondheidsonderzoek bij Schiphol, als gevolg van uitstoot van het vliegverkeer, kan vervolgens een uitspraak worden gedaan over de gezondheidsrisico's voor omwonenden van de luchthaven Lelystad (Lelystad Airport). Het RIVM meet ultrafijn stof nog niet structureel. Daar is namelijk geen verplichting voor vanuit de Europese wetgeving. Ook zijn er geen grenswaarden vastgesteld voor de hoeveelheden ultrafijn stof in de lucht. De provincie is nauw betrokken bij de uitvoering van het monitoringprogramma door RIVM. Emissies van Lelystad Airport dragen zeer beperkt bij aan concentraties van stikstof in de lucht, en daarmee aan stikstofdepositie op nabijgelegen natuurgebieden. Dit is beschreven in het geactualiseerde MER en bijbehorende achtergrondrapportage.

Naast onderzoek bij de luchthaven zullen onder andere in het kader van het Mobiliteitsprogramma en het Schone Lucht Akkoord (SLA) maatregelen worden genomen om de uitstoot van verontreinigende stoffen (met name fijnstof en stikstof) verder te beperken. In het kader van het SLA zullen, indien toegewezen, (mobiele) meetstations worden geplaatst om de huidige situatie nauwkeurig vast te stellen.

Aangezien wegvervoer de grootste bijdrage levert aan de luchtverontreiniging zal de focus bij het terugdringen van de luchtverontreiniging hoofdzakelijk op deze modaliteit liggen, met name door ondersteuning van het Rijksbeleid voor elektrificatie van het personenvervoer.

*4. Is het college het met ons eens dat de maximumsnelheid van 120 km/u op de hoofdrijbaan van de A6 bij Almere, die leidt tot meer uitstoot van fijnstof en andere vervuilende stoffen ten opzichte van een lagere maximumsnelheid, niet past bij het terugdringen van de luchtvervuiling en daarmee het terugdringen van de gezondheidsrisico's van de inwoners in de omgeving? Zo nee, waarom niet?*

Deze vraag is inmiddels niet meer actueel gezien het gegeven dat het Rijk met spoedwetgeving komt gericht op snelheidsverlagende maatregelen. Het kabinet heeft in het kader van de stikstofdiscussie namelijk recent besloten (12 november jl.) om de maximum snelheid op alle (rijks)snelwegen naar 100 km/uur te verlagen, tussen 6.00 uur 's ochtends en 19.00 uur 's avonds. Dit geldt dus ook voor de A6 bij Almere.

Voor de verbreding van de A6 is in het kader van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) onder andere een milieueffectrapportage (MER) uitgevoerd. Onderdeel van de MER is een uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek. Bij de berekeningen is altijd uitgegaan c.q. gerekend met de maximum snelheid van 120 km/u op de hoofdrijbaan van de A6. Uit het onderzoek blijkt dat de activiteiten niet leiden tot overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor stikstof (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en zelf onder de streefwaarden van de WHO liggen. Er wordt geconcludeerd dat geen mitigerende maatregelen - een maatregel die negatieve effecten vermindert of wegneemt - noodzakelijk zijn om aan de luchtkwaliteitseisen (incl. WHO-streefwaarden) te voldoen. Omdat bij deze berekeningen uitgegaan is van 120 km/uur is het aannemelijk dat de waarden voor stikstof en fijnstof bij 100 km/uur overdag, zoals op korte termijn gaat gelden, nog lager zullen uitvallen.

Tot slot geldt dat de uitstoot van fijnstof en stikstof als gevolg van het wegverkeer, door de ingezette landelijke en regionale mobiliteitsmaatregelen (o.a. inzetten op elektrificatie van personenvervoer), de komende jaren een verder dalende tendens laat zien.

*5. Is het college het met ons eens dat deze snelheid ook niet past bij de grote urgentie van het tegengaan van de klimaatverandering? Zo nee, waarom niet?*

Het college is zich bewust van de grote urgentie van het tegengaan van klimaatverandering. Ook aan verduurzaming van de mobiliteit als onderdeel van het totale klimaatbeleid van de provincie zal aandacht worden besteed en worden reeds maatregelen genomen zoals bij de aanbesteding van het OV recent is gedaan. Het rijk speelt samen met de EU een belangrijke rol in het kader van de normstelling en als eigenaar en beheerder bij het bepalen van de snelheid op rijkswegen. De in het Tracébesluit vastgestelde maximum snelheden voor de verschillende rijbanen en trajecten voor de A6 en aansluitende wegen (Hogering) leiden voor zo ver bekend niet tot een onaanvaardbare belasting voor de leefomgeving. Daardoor bestaat er voor de provincie momenteel geen urgentie om te pleiten voor het verlagen van de snelheid. Uit de rekenmodellen voor luchtkwaliteit



## PROVINCIE FLEVOLAND

blijkt dat waarden voor fijnstof en stikstof langs deze trajecten zelfs op of onder de WHO-streefwaarden liggen.

*6. Is het college bereid er bij het Rijk, Rijkswaterstaat en de Gemeente Almere voor te pleiten dat de maximumsnelheid op het Almeerse deel van de A6 100 km/u blijft? Of, om onder de WHO-luchtkwaliteitsnormen te blijven en klimaatverandering tegen te gaan, de maximumsnelheid zelfs te verlagen naar 80 km/u? Zo nee, waarom niet?*

Uit de rekenmodellen voor luchtkwaliteit blijkt dat de waarden voor fijnstof en stikstof langs deze trajecten op of onder de WHO-streefwaarden liggen. Daardoor bestaat er voor de provincie momenteel geen urgentie om te pleiten voor het verlagen van de snelheid.

Daarnaast geldt dat op 12 en 13 november jl. door het kabinet besloten is een eerste pakket aan maatregelen door te voeren voor het verlagen van de stikstofuitstoot. Eén van de maatregelen, zoals onder punt 4 al aangegeven, betreft het verlagen van de maximum snelheid op alle (rijks)snelwegen naar 100 km/uur tussen 6.00 uur 's ochtends en 19.00 uur 's avonds. Dit zal met een spoedwet zo spoedig mogelijk worden geregeld.

Tot slot geldt dat door verduurzaming van de mobiliteit de komende jaren een (verder) dalende trend aan concentraties van fijnstof en stikstof wordt verwacht. We zullen deze ontwikkelingen nauwkeurig monitoren en analyseren. Mocht blijken dat niet aan deze verwachting - dalende trend - wordt voldaan dan kan dit een signaal zijn om hier alsnog op te acteren.

*7. Is het college bereid de maximumsnelheid op provinciale wegen, waar deze 100 km/u is, naar 80 km/u te verlagen ten behoeve van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de omwonenden? Zo nee, waarom niet?*

Vooralsnog ziet het college geen aanleiding om de maximum snelheid op provinciale wegen vanuit milieugezondheidsrisico's te verlagen naar 80 km/u waar deze nu 100 km/u is. Zoals eerder aangegeven liggen de waarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstof) ruim onder de luchtkwaliteitsnormen.

*8. Hoe past de actieve steun van het college voor de uitbreiding van Luchthaven Lelystad, die voor een forse toename van de uitstoot van (ultra)fijnstof, stikstof en broeikasgassen en een toename van geluidsoverlast in de omgeving zal leiden, in deze situatie?*

De uitbreiding van luchthaven Lelystad is het gevolg van een landelijk besluit. We ondersteunen de gebiedsontwikkeling en daarmee de uitvoering van de bestaande afspraken die op rijksniveau mede vanwege milieuoverwegingen gemaakt zijn over de verdeling van de groei van vliegbewegingen tussen Schiphol, Eindhoven en Lelystad zoals vastgelegd in het nieuwe (landelijke) Luchthavenbesluit over de groei van Amsterdam Lelystad Airport tot maximaal 45.000 vliegbewegingen, waaronder geen nacht- of vrachtluchten. De ontwikkeling van Amsterdam Lelystad Airport biedt economische kansen voor deze regio, maar we bewaken ook een goede inpassing in de Flevolandse leefomgeving met oog voor gezondheid en milieuaspecten. Samen met het ministerie van IenW wordt, in het kader van het Monitorings- en Evaluatieprogramma, de vinger aan de pols gehouden.