

Vergaderjaar 2012–2013

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**Nr. 185**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2013

Hierbij bied ik u de derde effectprognose luchtkwaliteit Maasvlakte 2 aan (effectprognose 2012)<sup>1</sup>. In deze prognose wordt ingegaan op de verwachte gevolgen van het gebruik van Maasvlakte 2 op de luchtkwaliteit en de effecten van de maatregelen in de Overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (hierna: de Overeenkomst). Deze toezending volgt op twee eerder effectprognoses (Kamerstuk 30 175, nrs. 113 en 149). Ook deze effectprognose is conform de Overeenkomst ter beoordeling voorgelegd aan de Milieudienst Rijnmond (DCMR). DCMR heeft aangegeven zich te kunnen vinden in de prognose.

De aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 zal onder meer door een toename van het vervoer over de weg en via de binnenvaart gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. Daarom zijn in de Overeenkomst afspraken gemaakt over maatregelen die deze gevolgen ondervangen. Deze maatregelen bestaan onder meer uit de versnelde invoering van Euro VI voor vrachtwagens op de weg van en naar Maasvlakte 1 en 2, een snelheidsbeperking voor de binnenvaart op delen van de Nieuwe en Oude Maas en het Hartelkanaal en de plaatsing van schermen bij tunnelmonden langs de A15 en de Beneluxtunnel.

Eerder heb ik toegezegd om samen met de andere partners bij de Overeenkomst te bezien of het overeengekomen maatregelenpakket kan worden aangepast, indien daarvoor op grond van een bestendig beeld in de effectprognoses over 2010, 2011 en 2012 aanleiding is.

Uit de effectprognose 2012 blijkt dat het overeengekomen maatregelenpakket in de Overeenkomst nog steeds voldoende effectief is om de knelpunten voor NO<sub>2</sub> (verslechtering van de luchtkwaliteit in reeds bestaande overschrijdingsgebieden) weg te nemen. Voor fijn stof (PM10) is binnen het onderzoeksgebied geen overschrijding van de grenswaarde meer te verwachten.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Op basis van het huidige beeld en met inachtneming van een door het PBL geadviseerde zekerheidsmarge op de wettelijke normering voor NO<sub>2</sub>, wordt door de onderzoekers geconcludeerd dat het onwaarschijnlijk is dat langs de Oude Maas nog overschrijdingsgebieden zullen optreden en dat de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op de Oude Maas dus niet meer noodzakelijk is. Doorslaggevend daarbij is dat uit feitelijke tellingen is gebleken dat het aantal binnenvaartschepen op de Oude Maas aanmerkelijk lager is dan waar in 2008 bij de vaststelling van het maatregelenpakket van werd uitgegaan. Voor de overige overeengekomen maatregelen wordt ook in de effectprognose 2012 geconcludeerd dat deze nodig blijven om knelpunten weg te nemen.

Met de partners bij de Overeenkomst is op basis van deze en de vorige effectprognoses, conform mijn eerdere toezegging, overleg gevoerd over de mogelijke aanpassing van het maatregelenpakket. Daarbij is tevens gekeken naar de gezondheidsaspecten van aanpassingen in het maatregelenpakket, zoals is gesuggereerd tijdens de schriftelijke behandeling van de effectprognose 2011 (Kamerstuk 33 000 A, 87). De partners bij de overeenkomst hebben in dat overleg de conclusie van de onderzoekers overgenomen. De maximale NO<sub>2</sub> concentraties op het bedoelde traject blijven ook zonder de snelheidsmaatregel in alle zichtjaren ruim onder de grenswaarde. Het voldoen aan de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> is een effectieve wijze om de gezondheid van mensen te beschermen. Bij het vaststellen van deze norm zijn gezondheidsrisico's reeds meegewogen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

De beperking van de vaarsnelheid op de Oude Maas zou ingaan per 1 januari 2014. Op dit moment worden de procedures in gang gezet om het vervallen van de snelheidsmaatregel voor de Oude Maas in de Overeenkomst, het bestemmingsplan en het verkeersbesluit voor die datum te verwerken.

De resterende snelheidsbeperkende maatregelen voor de binnenvaart op het Hartelkanaal en de Nieuwe Maas alsmede de invoering van de Euro VI zonerings op Maasvlakte 1 en 2 dienen effectief in werking te treden op het moment dat de bedrijvigheid op Maasvlakte 2 start. Nu de opening van de eerste terminals van APMT en RWG gepland is in het najaar van 2014, zal de effectuering van genoemde maatregelen op die planning worden afgestemd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus