

Penn Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr.J. Penn pleit, in de lijn van de 19e eeuwse artsen-hygiënist, voor Volksgezondheid gericht op de VN Sustainable Development Goals. Secretariaat Rechte Hondsboschelaan 8., 1851 HM Heiloo, Tel. 072 5336693

Provinciale Staten van Noord-Holland,

GS hebben bij de beantwoording van de zienswijzen op de Omgevingsvisie (OVNH2050) blijkbaar onderstaande zienswijze op het concept-kabinetsbesluit NSL 2018 (Bijlage 1, nogmaals) met bijbehorende Casus (Bijlage 2, nogmaals) over het hoofd gezien.

Die zienswijze houdt o.a. in dat:” ... met het oog op het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit (NAL) uit het concept-besluit, door het RIVM alle ‘hotspots’ in kaart dienen te worden gebracht op geleide van de WHO richtwaarden, zowel in bestaande situaties, als bij ‘nieuwe projecten’, te beginnen met de Stationsweg in Heiloo als ‘hot spot’ van nieuw-project-Afslag-A9. ...”

Het kabinet heeft inmiddels het NSL 2018 vastgesteld en daarbij aangegeven in het komende Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit (NAL) ‘naar de WHO richtwaarden toe te zullen werken’. (Het NAL wordt begin 2019 verwacht.)

De beantwoording door GS is zo gezien volkomen achterhaald. Epidemiologisch betekent serieus ‘toewerken naar’ de algehele blootstelling aan luchtverontreiniging op zo kort mogelijke termijn maximaal verminderen op geleide van de WHO richtwaarden. ‘Adviseren vast te houden aan het jaartal 2050’ is dus niet aan de orde. En ‘vele externe (soms internationale) invloeden ...’ vormen geen enkel excuus, want er ligt het WHO Charter on Transport Environment and Health, getekend en wel, al behoeft dat, zoals bepleit actualisering, met o.a. ‘Parijs’. En als GS vinden dat ‘als het gaat om het concretiseren, adviseren we om vast te houden aan de idee om regionaal maatwerk te leveren’ kan dat meteen worden uitgevoerd door, vooruitlopend op een heroverweging van de Afslag A9 alvast te beginnen met de WHO richtwaarden op de Stationsweg toe te passen –‘regionaal maatwerk’ is dat, regio Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar. Dus, het niet aan laten komen op een uitspraak van de Raad van State in de heroverwegingseis. (Overigens ‘lijkt het erop dat nadelige effecten ... ook nog optreden bij concentraties ver onder de advieswaarden van de WHO’ en ‘is de WHO intussen begonnen met een herziening ...’, NTVG 2018;162:02615.) Bovendien kan heroverweging van de Afslag –het zij herhaald- als pilot voor de hele provincie dienen (Bijlage 3, ter herinnering). En, er is haast geboden, gelet op de niet mis te verstane waarschuwing van het VN IPCC vorige week. Net zoals de uitspraak in de Urgenda zaak aansporing zou moeten zijn om ook in deze de zorgplicht (artikel 2 en 8 ‘ewrm’) na te komen.

Dus beginnen met Heiloo, ook als pilot voor de regio Schiphol. Weliswaar valt de luchtvaart als zodanig nog buiten het WHO Charter, maar die kan daar bij de bepleite actualisering eenvoudig in geïntegreerd worden:”We will reduce the need on motorised and air transport”. ‘The principles’ zoals m.b.t. voorzorg en preventie kunnen hetzelfde blijven. Alleen het te actualiseren Actieplan dient vanzelfsprekend met ‘air transport’-specifieke artikelen te worden aangevuld. (En uiteraard met het oog hierop ‘vanwege het groot maatschappelijk belang’ al datgene achterwege laten dat een heroverweging van de Afslag in de weg staat zoals het GS-besluit van 16-10 om 3,47 ha natuurgebied te ‘ontgrenzen’ en elders te compenseren.)

Verder heeft het Kabinet in zijn oordeel over het rapport van het Klimaatberaad gewezen op de betekenis van integratie tussen de verschillende sectoren. Het stuurt er ook op aan. Wat dat betreft zou het actualiseren van het WHO Charter een belangrijk integrerend effect kunnen hebben.

Het Klimaatberaad tafel Mobiliteit heeft het idee, om PBL en RIVM in een coproductie een schatting te laten maken van de CO₂-reductie van het tot 2030 op de korte afstanden afbouwen van HighTech 'motorised transport' ten gunste van LowTech-fysiek-actief transport zonder in rebound effecten te vervallen, niet overgenomen. Wel is het kabinet ondertussen begonnen, om 'fysiek actief' te stimuleren zoals met fiscale maatregelen en het oprekken van de woon-werk-korte-afstand tot 15 km.

Dit ingezette beleid verdient een krachtige impuls door de volksgezondheidssector in het Klimaatberaad te integreren. Daarvoor moet de sector zelf twee belangrijke systeemproblemen zien op te lossen. Als eerste: de aansluiting op internationaal niveau – Parijs en VN Sustainable Development Goals- deugt niet. En als tweede daarmee verbonden: preventie is veel te symptomatisch ('fysiek actief' op de sportschool) en niet causaal genoeg ('fysiek actief' op de fiets al dan niet elektrisch ondersteund en zonder in rebound effecten te vervallen). Daar is de sector ook luid en duidelijk op gewezen (Bijlage 4).

Kortom, dit allemaal beginnen in Heiloo door 'hot spot' Stationsweg te toetsen aan de WHO richtwaarden (met in acht name van de aanscherpingsontwikkeling) en de Afslag A9 te heroverwegen m.b.v. de voorgestelde People Profit Planet systematiek en wel meteen aub. Oftewel, met de betrokken gemeenten dit 'regionaal maatwerk' leveren als pilot voor de provincie, dat is het dringende verzoek.

Groet,

J.C.J. de Man, secretaris; mede eiser in de Klimaatzaak (Urgenda) en Gezonde Lucht Zaak (Milieudefensie) tegen de Staat; Grootouder voor het Klimaat.

P.S.

Deze zienswijze wordt in de lijn van de zienswijze op het concept-kabinetsbesluit NSL2018 (Bijlage 1, P.S.) ook onder de aandacht gebracht -mede ter stimulering van intersectorale integratie- van:

Kabinet, Klimaatberaad, de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar (CC), de Gezondheidsraad, het Nederlands Tijdschrift voor Geneeskunde, Urgenda Grootouders voor het Klimaat en Milieudefensie