

Bijlage concept Nota van Antwoord Kabinetsstandpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Datum: 20 januari 2009
Status: Definitief

Index op inspraaknummer

1 Mw. Colon, Amsterdam	4
2 Dhr. P.H. Mijtjens, Elsloo	4
3 Dhr. J. van den Broek, Amsterdam	5
4 Mw. N. Geelhoed, 's-Gravenhage	7
5 Mw. R. Arts, Wanssum	7
6 Dhr. P.P. Corten, Amersfoort	8
7 Mw. A.J. Bok, Zoetermeer	9
8 Dhr. J. Verwoerd, Oudenbosch	10
9 Dhr. W.B. Smeenk, Haarlem	10
10 Dhr. B. Valkenburg, Weert	10
11 Mw. A.L. Blok, Voorburg	11
12 Dhr. A.M. van Rooijen, Renswoude	11
13 Groenlinks Waalre, dhr. R. Paré, Waalre	12
14 M.P.L. Groen-Mathijssen, Apeldoorn	12
15 Dhr. J. Verschoor, Terneuzen	13
16 A.M. Cox, Vlaardingen	14
17 Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden, N.J. van Klinken, Dordrecht	15
Gemeente Hendrik Ido Ambacht	15
Gemeente Zwijndrecht	15
18 E.M. Visser, Alkmaar	15
19 Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee, dhr. D. Buwalda, Wijk aan Zee	16
20 Mw. L. Vullings, Nijmegen	17
21 C.P.A. de Leeuw, Rotterdam	20
22 Milieudefensie Gelderland, afdeling Heumen, B. Jansen-Osborne, Malden	21
23 Dhr. Mr. V.F. Konings, Delft	24
24 Dhr. R.I. van Swieten, Tilburg	26
25 Mw. M. Hogendoorn, Tilburg	27
26 Dhr. T.F. van Wel, Den Dolder	28
27 Dhr. B.H. Ruttenberg, Nieuwegein	28
28 P.O. Cohn, Borne	30
29 Dhr. I.T.M.M. Festen, Nieuwerkerk a/d IJssel	31
30 Milieudefensie Veenendaal, dhr. J. Overvest, Veenendaal	32
31 Dhr. B. Corstianen, Nijmegen	33
32 Natuur en Milieu federatie Utrecht, mw. S. Kluit, Utrecht	33
33 Dhr. Mr J.T.O. Bresters, Leidschendam	35
34 Dhr. Koene, Uden	37
35 Klaor loch, dhr. Rutten, Maastricht	37
36 Stichting Geen Twee Snelwegen, dhr. P. van Veen, Steijl	40
37 LLTB, dhr. L. Moonen, Roermond	44
38 Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, dhr. R. Hendriks, Tilburg	46
39 Dhr. C.E. van Eeuwen, Harderwijk	47
40 G.J. Cats, Utrecht	48
41 Stichting Bravo Compagnie, Ir. H.C.G. Boons, Valkenswaard	48
42 Gemeente Alkmaar, dhr. F.M. Borst, Alkmaar	51
43 Dhr. A.B.R. de Zeeuw, Badhoevedorp	51
44 Milieuraad Den Ham – Vroomshoop, dhr. G.H. Kollenstaart, Den Ham	52
45 Mw. G.J. Sminck, Nijkerkerveen	53
46 Stichting Stop RW19/A4, dhr. J.H.J. Roos, Delfgauw	54
47 Provincie Noord-Brabant, mw. J.R.H. Majj-Weggen, 's-Hertogenbosch	55
48 LTO Nederland, dhr. A.J. Maat, Den Haag	55
49 Stichting Duurzame A12, dhr. dr ir A. Ohm, Velp	56
50 J.H. van Draanen, Barneveld	59
51 NVALT, dr H.J. Pennings, 's-Hertogenbosch	59
52 Themagroep Leefomgeving en Verkeer, dhr. B. van Doormalen, Waalre	60
53 Vereniging Stedelijk Leefmilieu, mw. M. Jacobs, Nijmegen	62
54 Stibbe, dhr. J.C. van Oosten, Amsterdam	68
55 Stichting Bewonerscomité Eikendreef, dhr. H.F. te Velde, Helmond	69
56 Milieudefensie, dhr. F. Köhler, Amsterdam/Arnhem	72
57 Amsterdam Airport Schiphol, D.F. van Vroonhoven, Schiphol	79
58 Astmafonds, M.R. Rutgers, Leusden	80
59 Gemeente Vlaardingen, dhr. H.C. Christerus, Delft	82

60 Mw. A. Etienne-Al, Warnsveld	82
61 Vereniging tegen Milieubederf, mw. L. ter Horst, Rotterdam	83
62 Gemeente Venlo, dhr. W.W.F.T. Stevens, Venlo	85
63 Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs, dhr. B. Pronk, Maarsbergen	85
64 SGLA, P. de Lange, Amersfoort	87
65 Boekel de Nerée NV (namens McMahon, Redevco), mw. A.R. Klijn, Amsterdam	88
66 J.A.M. van Oers, Amsterdam	88
67 Stichting Belangen Rotondeflat, dhr. P. Jaspers, Gouda	90
68 Mw. ir M. van Dooren-Flipsen, Erp	91
69 Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief, mw. M.C.E. Kromjong-Haesen, Maastricht	93
70 VNPI, dhr. J.C.D. Boot, Den Haag	97
71 Dhr. J.C. van Hoogeveen, Alphen a/d Rijn	98
72 M. Weeber, Zwaagdijk-West	98
73 L. Wagenaar, Leiden	100
74 Gemeente Alphen a/d Rijn, A. van Klaveren, Alphen a/d Rijn	102
75 Dhr. C. Smitskamp, Delft	102
76 Hagedoorn Stichting, dhr. J. Hagedoorn, Rijswijk	103
77 Dhr. H.F.J. Brinkhuizen, Groningen	103
78 Ver Werkgroep Natuurbehoud en Milieubeheer, dhr. W. Beekmans, Eindhoven	104
79 Bewonersvereniging Havenkwartier, dhr. A.M. Hulleman, Den Haag	107
80 Blerickse Belangenvereniging A73/A74, H.A. Wissingu, Venlo	108
81 VNO-NCW, dhr. C. Oudshoorn, Den Haag	108
82 NVMM, dhr. H.W.A. Jans, 's-Hertogenbosch	111
83 Haags Milieucentrum, dhr. L. van der Linde, Den Haag	113
84 Stichting Milieufederatie Limburg, Ir. J.H. Heijnen, Roermond	115
85 Stichting Leefbaarheid Industrierterrein Amstelhoek e.o., G.J. Alberts, Amstelhoek	117
86 Gelderse Milieufederatie, Arnhem	118
87 Stichting Natuur en Milieu, mw. M. de Rijk, Utrecht	122
88 NS Poort Legal, dhr. G.C.M. Schipper, Utrecht	126
89 VNCl, mw. L.N. Mulder-Boeve, Den Haag	127
90 Bouwend Nederland, drs. C.W. van Willigen, Zoetermeer	129
91 Mw. M.C.G. Beenackers-van Poppel, Maarheeze	130
92 Groenlinks Utrecht, mw. M. Mos, Utrecht	132
93 Dhr. W.A.G. ten Brink, Melderslo	133
94 Dorpsraad Tienray, dhr. E.W.J.M. van Maarschalkerwaard, Tienray	134
95 EVO, dhr. R.J. Slotema, Zoetermeer	134
96 Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland, dhr. K. van Broekhoven, Haarlem ...	136
97 Rabobouwfonds, drs. M.H.M. van Gelderen, Hoevelaken	137
98 Bouwfonds Property Development BU Zuidwest, dhr. E.A.M. van Winsen, Delft	137
99 Dhr. Rodermans, Rotterdam	138
100 Dhr. J.C. van Zuijlen, Harmelen	142
101 Mw. J. Lagerwerf, Hendrik Ido Ambacht	142
102 Werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit van het Wijk Overleg Ridderkerk West, dhr. L.W.J. van Leeuwen, Ridderkerk	143
103 Vereniging van kunstmest producenten, drs R. Coster, Leidschendam	144
104 J. Breimer, Leeuwarden	145
105 BAM vastgoed, dhr. A. Soer, Bunnik	145
106 Vereniging Behoud de Parel Grubbenvorst, dhr. Vollenberg, Grubbenvorst	146
107 Milieugroep Westervoort, dhr. J. den Otter, Westervoort	149
_____ Medivera	149
_____ HPU-Patiëntenvereniging	149
108 C.P. Penders, Netterden	153
109 Dhr. J.B. de Koning, Leiderdorp	157
110 A.H.J. Heerschap, Tegelen	158
111 Dhr. Huijgens, Rotterdam	159
112 Dhr. Barnstijn, Breukelen	160
113 Vereniging Dijken aan Zet, mw. Duncan, Roosendaal	162
114 Platvorm A27, dhr. J. Korff de Gids, Utrecht	164
115 Dorpsraad, A. Persoon, Venlo	166
116 Dhr. Heere, Halfweg	168
117 J. van der Meer, Zwaagdijk West	169
118 Stichting Ons Groene Milieu, dhr. J.T.S. Neve, Hagestein	171
119 Mw. H.A. Edzes-van Loon, Tinte	172
120 Onafhankelijke Nijmeegse Partij, Nijmegen	173

1 Mw. Colon, Amsterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>In het kader van de inspraak over de Ruimtelijke inspraak Nederland 2040 ben ik tegenstander van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de aanleg van de Noord-Zuidlijn; - de bouw van een extra parkeergarage aan de Wibautstraat 20-26; - de extra nieuwbouw zonder bestemmingsplan op het overvolle terrein van het ziekenhuis OLVG en - de bouw van extra koopwoningen op het terrein Camper- en Tilanusstraat in Amsterdam. 	<p>Nederland is, zeker op sommige plekken, een druk land en ik begrijp dat u vindt dat ook Amsterdam niet drukker zou moeten worden. Deze inspraak richt zich evenwel alleen op het NSL en niet op de inhoud van ruimtelijke lange termijn perspectieven. Het NSL is een plan met maatregelen dat ervoor gaat zorgen dat Nederland de grenswaarden voor luchtkwaliteit haalt. Ook als nieuwe ruimtelijke projecten een extra verslechtering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen zorgt het NSL ervoor dat de grenswaarden worden gehaald. Het is echter niet zo dat de minister van VROM in het NSL bepaalt of die nieuwe ruimtelijke projecten er al dan niet komen. Dat bepaalt de gemeente zelf.</p> <p>De ruimtelijke projecten die u noemt zijn, met uitzondering van de Noord-Zuidlijn, projecten die extra emissies als gevolg van verkeer met zich brengen. Als dit soort projecten worden uitgevoerd, zorgt het NSL er voor dat voldoende maatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden van de luchtkwaliteit niet worden overschreden.</p> <p>Via de inspraak op het NSL is het niet mogelijk invloed uit te oefenen op het al dan niet doorgaan van ruimtelijke projecten. Dit kan wel op het moment dat de (ontwerp-)besluiten over die projecten door het desbetreffende bevoegd gezag ter inzage worden gelegd met bijbehorende inspraak- en beroepsmogelijkheden. (De lokale media verschaffen hierover informatie.) Op de door u genoemde (gemeentelijke) projecten is evenwel geen inspraak meer mogelijk.</p>

2 Dhr. P.H. Muijtens, Elsloo	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ten aanzien van fijn stof en stikstofdioxide dienen andere regels te gelden voor Limburg. De luchtkwaliteit in deze provincie wordt immers sterk beïnvloed door industriële emissies uit België en Duitsland.</p>	<p>U heeft gelijk dat de luchtkwaliteit in Limburg wordt beïnvloed door de industriële emissies uit België en Duitsland. Hier is in het NSL rekening mee gehouden. Door uitvoering van het NSL zullen overal in Limburg tijdig de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden gehaald. De EU-richtlijn biedt niet de mogelijkheid om andere regels voor fijn stof en stikstofdioxide te hanteren voor de provincie Limburg. De EU-richtlijnen leiden er uiteraard wel toe dat ook in de omliggende landen maatregelen zullen moeten worden getroffen om de emissies te beperken. Dit leidt ook tot een verbetering van de luchtkwaliteit in Limburg.</p>
<p>Er moet aandacht worden besteed aan de emissie van koolstofdioxide door bossen,</p>	<p>Het klopt dat u in het NSL niets terug vindt over de emissie van CO₂ vanuit bossen. Het</p>

die optreedt bij afsterving en rotting van bomen en planten.	NSL is een plan met maatregelen dat ervoor gaat zorgen dat de luchtkwaliteit verbetert en daarmee de gezondheid van mensen. Het zorgt ervoor dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in de lucht afnemen tot onder de grenswaarden. CO ₂ is weliswaar van belang voor het klimaat maar heeft nagenoeg geen effect op de luchtkwaliteit of de gezondheid van mensen. Daarom maakt het geen onderdeel uit van het NSL.
--	---

3 Dhr. J. van den Broek, Amsterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De uitlaatgassen moeten worden teruggedrongen tot een acceptabel niveau. Dit kan behaald worden door de snelheid op de Haarlemmerweg in Amsterdam, tenminste vanaf de Joris van den Berghweg, terug te brengen naar 50 km/uur en het instellen van een groene golf.	In samenhang met maatregelen voor de Jan van Galenstraat (routing vrachtverkeer naar onder andere het Foodcentre) wordt het knelpunt op de Haarlemmerweg door de gemeente Amsterdam aangepakt. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de doorstroming. Ook meer algemene Amsterdamse maatregelen, zoals de grote milieuzone voor het vrachtverkeer, helpen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit langs de Haarlemmerweg. Verder dragen ook Europese maatregelen en rijksmaatregelen bij aan een verbetering van de situatie. De 80 km/uur zone op de A10 West levert een positieve bijdrage aan de situatie op de Haarlemmerweg. Bovendien wordt verwacht dat de aanleg van de Westrandweg (waar vooral het vrachtverkeer gebruik van gaat maken) een belangrijke verlichting van de verkeersdruk zal geven op de Haarlemmerweg.
Bij het terugbrengen van de snelheid op de Haarlemmerweg in Amsterdam naar 50 km/uur kan het bromfietsverkeer tussen Amsterdam en Haarlem ook naar deze weg worden gedirigeerd. Hierdoor wordt op de ventweg de geluidsoverlast beperkt en de verkeersveiligheid verbeterd.	Er vinden momenteel diverse verkeersonderzoeken plaats naar verbetering van de verkeerssituatie op de Haarlemmerweg. Onderdeel is een onderzoek naar het instellen van een groene golf waardoor de doorstroming van het verkeer verbetert. Hierbij wordt ook gekeken naar de consequenties voor andere verkeersdeelnemers, zoals bijvoorbeeld bromfietzers en het openbaarvervoer. Op korte termijn zijn de resultaten en de eventuele maatregelen niet bekend. Eventuele relevante resultaten worden meegenomen in de monitoring.
De aanleg van de Westrandweg zal niet leiden tot schonere lucht, terwijl deze wel wordt beloofd. De wind is immers overwegend westelijk en het verkeer in de omgeving neemt toe.	Het NSL geeft voor alle opgenomen projecten een volledige onderbouwing dat op tijd voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden voor PM ₁₀ en NO ₂ . Deze onderbouwing beperkt zich niet tot de betreffende projectomvang, maar maakt ook inzichtelijk wat de consequenties binnen het gehele verkeersnetwerk zijn. Hierbij is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking door de aanleg van extra infrastructuur. De saneringstool houdt net als reguliere verkeersmodellen die gehanteerd worden om de consequenties van voorgestelde gewijzigde infrastructuur in planstudies inzichtelijk te maken (zgn. NRM, Nieuw regionaal model, en LMS, landelijk model systeem), rekening met meer verkeer door de

	<p>verbeterde bereikbaarheid. Verder gelegen bestemmingen worden beter bereikbaar. Deze extra verkeersbewegingen komen bovenop de autonome groei van het verkeer en voertuigen die voor een andere meer aantrekkelijke route kiezen.</p> <p>Zo kan het zijn dat aanliggende wegvakken te maken krijgen met een verhoogde verkeersintensiteit, maar de druk op wegvakken kan ook verlicht worden doordat weggebruikers een aantrekkelijker alternatief krijgen aangeboden. Dit laatste is het geval voor vrachtverkeer op de Haarlemmerweg (zie ook de laatste zin beantwoording punt 1). De toezegging dat de Westrandweg leidt tot een schonere lucht herken ik niet. Wel draagt de Westrandweg bij aan de bereikbaarheid van de regio en stroomt het verkeer hierdoor beter door. Dit alles binnen de gestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Ook zaken als de windrichting zijn meegenomen bij de berekening van de luchtkwaliteit met de Saneringstool.</p>
<p>De overlast door geluid en fijn stof van de Haarlemmerweg in Amsterdam kan beperkt worden door (groenblijvende) bomen of struiken te planten, tenminste ter hoogte van de woningen. Het talud van de weg biedt hiervoor voldoende ruimte. Ook het verhogen en/of veranderen van het geluidsscherm ter hoogte van de woonhuizen zou kunnen helpen.</p>	<p>In het kader van het actieplan luchtkwaliteit van de gemeente Amsterdam, wordt een proef gedaan naar het effect van (groenblijvend) laag groen op de luchtkwaliteit. In de Jan van Galenstraat zijn hiertoe hagen geplaatst. Bij positief effect kan de gemeente besluiten langs bepaalde wegen (knelpuntlocaties) groen langs de weg te plaatsen.</p>
<p>Het recentelijk sterk toegenomen vliegverkeer draagt bij aan de geluidsoverlast en het fijn stof.</p>	<p>U geeft terecht aan dat vliegverkeer een bijdrage levert aan de geluids- en luchtproblematiek. De in dit kader relevante luchtproblematiek spitst zich binnen het NSL met name toe op de overschrijding van de jaargemiddelde waarde voor NO₂. In het NSL wordt het vliegverkeer van onder andere Schiphol meegenomen tot de maximaal toegestane aantal vliegbewegingen binnen het huidige Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol. Schiphol kan (met en zonder het NSL) dan ook niet het aantal vliegbewegingen laten toenemen, zonder aanpassing van het huidige LVB Schiphol en het in kaart brengen en toetsen van de extra bijdrage aan luchtkwaliteit als gevolg van deze uitbreiding. Het NSL onderbouwt dat Schiphol met de huidige afspraken en het gestelde aantal vliegbewegingen gekoppeld aan het LVB plus de maatregelen genomen door Schiphol (walstroom) in het kader van het huidige LVB Schiphol, uiterlijk in 2015 tijdig op alle locaties voldoet aan de gestelde luchtkwaliteitseisen.</p>
<p>De geluidsnormen en normen voor fijn stof worden in en rond Amsterdam ruimschoots overschreden. De overheid heeft (minstens de morele) verplichting om hier wat aan te doen.</p>	<p>De overheid heeft een juridische verplichting binnen de wettelijke normen te blijven. De Europese, landelijke (zie NSL) en Amsterdamse maatregelen leiden ertoe dat overal in Amsterdam, ook langs de Haarlemmerweg, de luchtkwaliteit zal verbeteren en dat er tijdig aan de normen zal worden voldaan. Met uw eventuele suggesties voor het verder</p>

	<p>verbeteren van de luchtkwaliteit in onze hoofdstad kunt u zich het beste rechtstreeks wenden tot uw gemeente via het volgende emailadres: luchtkwaliteit@amsterdam.nl. Meer informatie over de aanpak om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren staat op www.gezondelucht.amsterdam.nl.</p>
--	--

4 Mw. N. Geelhoed, 's-Gravenhage	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Een buurtbewoonster van mij stookt geverfd hout en andere materialen die giftig zijn. Ik heb longklachten en heb herhaaldelijk de politie op de hoogte gebracht. De politie, de brandweer noch de gemeente kunnen hiertegen iets wettelijks doen. Dit is vreemd omdat de gemeente Den Haag juist veel wil doen tegen de slechte luchtkwaliteit.</p>	<p>De bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging in Nederland is beperkt. Het is juist dat deze rook niet gezond is en ook hinderlijk kan zijn voor mensen zoals u met kwetsbare luchtwegen. Gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, bevat het NSL geen nationale wet- en regelgeving voor de aanpak van deze problematiek.</p> <p>Desalniettemin begrijp ik dat zich hinderlijke situaties kunnen voordoen. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gebruiker van een houtgestookte kachel om door de rookemissie omwonenden niet tot hinder te zijn. In de tweede plaats is het een verantwoordelijkheid van de gemeente om desgewenst bijvoorbeeld op grond van een verordening regulerend op te treden. Dat kan zowel in de sfeer van hinderlijkheid voor omwonenden als van wat er in de kachel gestookt mag worden opdat de rookemissie niet leidt tot schadelijke concentraties in de buitenlucht.</p> <p>Als u wilt dat de gemeente Den Haag u helpt met het oplossen van dit probleem, dan kunt u contact opnemen met het Meldpunt woonoverlast. Medewerkers van dit meldpunt kunnen u helpen om uw klacht op te lossen. U kunt het meldpunt bereiken via: www.denhaag.nl/woonoverlast of het algemene telefoonnummer van de gemeente Den Haag: 14070.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof ten gevolge van de emissie van huishoudens en daar zondig, middels lokale verordeningen, regulerend in kunnen optreden.

5 Mw. R. Arts, Wanssum	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ik woon in Wanssum, waar ik elke keer mijn ramen moet schoonmaken, omdat er zwarte roet op zit! Ik heb dit aangekaart bij de Provincie Limburg. Ze doen er niets aan. Enkel werd gezegd dat mensen die last</p>	<p>In het NSL is een groot aantal bronmaatregelen opgenomen waardoor het personen- en vrachtwagenverkeer schoner zal worden en ook de uitstoot van roet zal verminderen. Dit zal overal leiden tot een</p>

<p>hadden van geluid, dubbele ramen konden krijgen met subsidie. Volgens mij is het jaren geleden dat fijn stof is gecontroleerd. Heel veel vrachtwagens rijden hier door het dorp op weg naar de haven. Al 30 jaar zijn ze aan praten over een rondweg. Fietsers moeten ook gewoon naast de vele vrachtwagens fietsen. Dit leidt tot verkeersonveilige en ongezonde situaties. Volgens mij is de lucht hier niet erg goed.</p>	<p>betere luchtkwaliteit.</p> <p>De straat waar u woont (Meerlosebaan) heeft een verkeersintensiteit van ca. 1500 motorvoertuigen per etmaal en vormt daarmee geen relevante bron van luchtverontreiniging. Dat wil zeggen dat in uw straat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit niet worden overschreden.</p> <p>De luchtkwaliteit in de gemeente Meerlo-Wanssum wordt vooral bepaald door de Venrayseweg (N270) die door het dorp loopt en een verkeersintensiteit kent van ca. 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aanleggen van een rondweg wordt onderzocht om het verkeer om te leiden, zodat de luchtkwaliteit in het dorp verbetert. Realisering van de rondweg op zich is echter onderwerp van lokale afwegingen waarbij ook andere factoren dan de luchtkwaliteit een rol spelen, zoals de verkeerstechnische mogelijkheden en economische factoren.</p>
---	---

6 Dhr. P.P. Corten, Amersfoort	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Gezien de constatering dat het wonen aan een snelweg gelijk staat aan het meeroken van 17 sigaretten per dag is het krankzinnig dat er nog steeds snelwegtrajecten langs woonwijken zijn waar gewoon 120 km/uur gereden mag worden. Zie bijvoorbeeld de A1 door Amersfoort Noord. Als hier permanent een maximum snelheid van 80 km/uur wordt ingesteld heeft dit vele voordelen zoals verhoging leefcomfort, minder brandstofgebruik, minder geluidsoverlast en een gelijkmatigere doorstroming.</p>	<p>De plaatsen waar 80 km zones zijn ingevoerd, zijn aan de hand van een aantal criteria en voorwaarden geselecteerd. De belangrijkste voorwaarde was dat er sprake moest zijn van een knelpunt voor wat betreft de luchtkwaliteit en het belangrijkste criterium was dat het instellen van de 80 km/uur zone niet zou mogen leiden tot extra files. Uiteindelijk is in een bredere afweging op vier van de negen relevante wegvakken die een overschrijding hadden van de normen voor luchtkwaliteit, in november 2005 een 80 km zone ingesteld. Dat zijn: de ring A10 west, de A12 Voorburg, de A20 Rotterdam en de A12 Utrecht. Uit een evaluatie van Rijkswaterstaat (Evaluatie 80 km zones van 6 september 2007) blijkt nu dat door de 80 km zones de lokale luchtkwaliteit verbetert, maar dat de doorstroming van het verkeer, met name op de Noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit, sterk is verslechterd.</p> <p>Na overleg met de Tweede Kamer heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten op de Noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit een experiment met dynamische maximumsnelheden te gaan uitvoeren. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen. Indien deze experimenten succesvol zijn, zal de minister van Verkeer en Waterstaat bezien waar dynamische maximumsnelheden nog meer ingevoerd kunnen worden. De minister verwacht in 2010 uitspraken te kunnen doen</p>

	over het al dan niet uitrollen van dynamische maximumsnelheden, pas dan zal duidelijk zijn of de A1 door Amersfoort Noord hiervoor in aanmerking komt.
Meer asfalt neerleggen heeft geen enkele zin, omdat betere doorstroming leidt tot meer autogebruik tot het punt dat het op de verbrede wegen weer net zo druk is.	In het NSL zijn diverse projecten opgenomen waaronder de verbreding van bepaalde gedeelten van snelwegen. Deze projecten zijn gericht op een betere doorstroming. In het NSL is aangenomen dat Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op macro niveau een reductie van intensiteit op het hoofdwegennet van 9% op levert voor het personenverkeer. Door deze relatieve afname van het verkeer treedt er naar verwachting circa 45% minder congestie op. Met de maatregelen in het NSL zal uiterlijk per 1 januari 2015 aan de normen voor luchtkwaliteit worden voldaan.
De afstand van veel autoritten betreft een afstand van minder dan 10 kilometer. Hiervoor moet fietsen gestimuleerd worden. Alleen al als de ritten tot 5 kilometer zouden worden gefietst, is het fileprobleem in een klap opgelost. Het NSL bevat heel weinig concrete maatregelen om het fietsen te bevorderen. De landelijke en regionale overheid zou fietsen meer moeten stimuleren. Dit levert minder luchtverontreiniging, minder CO ₂ uitstoot, betere volksgezondheid en minder asfalt en files op. Mogelijke maatregelen zijn: betere fietspaden, gemotoriseerd verkeer van fietspaden weren, stoplichten fietsvriendelijker maken, snelheidbeperking voor auto's bij kruising met fietspad, op fietsroutes het autocontact zo veel mogelijk minimaliseren, fietsen financieel stimuleren en werken aan meer begrip bij de automobilist voor de fietser.	U heeft gelijk dat het bevorderen van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer lokaal een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en goed is voor de volksgezondheid. Dit is de reden waarom verschillende lokale overheden fietsbeleid als maatregel in het NSL hebben opgenomen. Fietsbeleid is in eerste instantie een taak van de decentrale overheden. De rol van het rijk is kaderstellend, zoals weergegeven in de recent gereedgekomen Mobiliteitsaanpak (zie www.mobiliteitsaanpak.nl). De inzet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in de komende jaren is er onder andere op gericht om: fietsroutes in congestiegevoelige gebieden te verbeteren, decentrale overheden te blijven stimuleren goede woonwerk fietsroutes te realiseren en bedrijven aan te spreken op het stimuleren van het fietsgebruik. Zowel het Rijk als decentrale overheden zetten zich dus in om het fietsgebruik te stimuleren. Over de rijksinzet kunt u meer lezen in de Mobiliteitsaanpak.

7 Mw. A.J. Bok, Zoetermeer	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de bijlage op bladzijde 207 (IBM-projecten in Zuid-Holland, categorie 3, infrastructuur) zijn voor de eerste zeven genoemde projecten de kolommen "Bevoegd gezag" en "Datum ingebruikname, fasering" niet ingevuld. Het betreft de projecten 1492 - De Put/ Calandstraat, 1493 - Erasmusweg, 1494 - Hildebrandplein, 1495 - Internationale Ring, 1496 - Neherkade, 1497 - Trekvliettracé en 1498 - Van Alkemadelaan. Is gemeente Den Haag bevoegd gezag?	Het betreft hier een omissie. Inderdaad is in alle gevallen de gemeente Den Haag het bevoegd gezag. Het veld "Datum ingebruikname, fasering" dient als volgt te worden ingevuld: 1492 - De Put / Calandstraat > eind 2009 gereed 1493 - Erasmusweg > nog geen planning 1494 - Hildebrandplein > in 2009 herinrichting kruising Neherkade voor ontsluiting Laakhavengebied, knoop Moerwijk na 2015 1495 - Internationale Ring > nog geen planning 1496 - Neherkade > nog geen planning in samenhang met Trekvliettracé 1497 - Trekvliettracé > na 2015 1498 - Van Alkemadelaan > niet eerder dan

2010.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zullen de volgende gegevens in de IBM-lijst van de gemeente Den Haag worden opgenomen:

Het veld "Datum ingebruikname, fasering" dient als volgt ingevuld te worden:

1492 - De Put / Calandstraat > eind 2009 gereed

1493 - Erasmusweg > nog geen planning

1494 - Hildebrandplein > in 2009 herinrichting kruising Neherkade voor ontsluiting

Laakhavengebied, knoop Moerwijk na 2015

1495 - Internationale Ring > nog geen planning

1496 - Neherkade > nog geen planning in samenhang met Trekvliettracé

1497 - Trekvliettracé > na 2015

1498 - Van Alkemadeaan > niet eerder dan 2010.

8 Dhr. J. Verwoerd, Oudenbosch

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn belangrijk. Als het onderbouwde grenswaarden zijn dan dienen gemeenten, provincies en rijk zich hieraan te houden en er niet mee te schipperen om bepaalde doelen te bereiken. Verzocht wordt om periodiek metingen te verrichten en de grenswaarden te bewaken c.q. handhaven.	De aanpak en de opzet van het NSL is in lijn met uw reactie: de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn door de Europese Unie vastgesteld en worden met het NSL niet ter discussie gesteld. De NSL-aanpak voorziet verder in een monitoringsprogramma om jaarlijks vast te stellen hoe de luchtkwaliteit zich ontwikkelt en indien nodig het maatregelenpakket bij te stellen. Daarbij worden ook de meetgegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) betrokken.

9 Dhr. W.B. Smeenk, Haarlem

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ik doe aan recycling. Hierdoor heb ik, op grond van de Afvalstoffenverordening (ASV) juridische problemen met de gemeente Zandvoort gekregen. Ik meen dat dit komt door de financiële belangen die gemeenten hebben bij de diverse verbrandingsovens in ons land. Ik wil dat de ASV alleen gebruikt wordt waarvoor die bedoeld is (om de vervuiler aan te pakken) zodat ik weer kan meehelpen om luchtvervuiling te voorkomen.	Ik waardeer dat u via recycling wil bijdragen aan een beter milieu en ook graag wil meehelpen aan het voorkomen van luchtverontreiniging. De inspraakmogelijkheid voor het NSL is echter bedoeld voor inspraak over het NSL en/of de luchtkwaliteit. De inspraakmogelijkheid is niet bedoeld voor inspraak op de Afvalstoffenverordening (ASV), de uitwerking hiervan op lokaal niveau in Zandvoort of een meningsverschil hierover tussen u en de gemeente. Hiervoor is het College van B&W Zandvoort bevoegd gezag.

10 Dhr. B. Valkenburg, Weert

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het NSL wordt teveel gesaldeerd. Dit betekent dat te selectief met de luchtkwaliteit wordt omgegaan. Door middel van saldering wordt getracht te komen tot een betere kwaliteit van de lucht. Dit houdt in dat als er een project niet doorgaat de luchtkwaliteit op bepaalde plaatsen niet verbeterd wordt. Met het NSL wordt niet gegarandeerd dat de luchtkwaliteit op	De aanpak van het NSL is er juist op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit overall in Nederland tijdig binnen de normen wordt gebracht. Deze garantie wordt afgegeven voor heel Nederland ongeacht het aantal mensen dat verblijft op de verschillende locaties. De normen zijn zowel van toepassing op een bos (waar weinig mensen verblijven) als in een woonwijk. Er is géén sprake van saldering in de

plaatsen waar mensen verblijven binnen de norm blijft.	zin van dat een overschrijding in een gebied op locatie A (bijvoorbeeld de woonwijk), mag worden "weggestreept" tegen een locatie B elders in het gebied (bijvoorbeeld het bos) met een betere luchtkwaliteit. Op beide locaties zal aan de normen moeten worden voldaan.
--	---

11 Mw. A.L. Blok, Voorburg	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>N.a.v. een stukje in de NRC d.d. 20 augustus jl. van prof. dr. Reijnders heb ik de burgermeester van Leidschendam/Voorburg, de heer Van der Sluijs een mail gestuurd t.a.v. mijn verontrusting over de opheffing van de 80 km grens op de Utrechtsebaan (A12). Op mijn mail aan de heer Van der Sluijs heb ik overigens nooit enig antwoord ontvangen. Vandaar dat ik deze mogelijkheid benut. Prof. Reijnders stelt dat de 80 km zone de enige effectieve maatregel is tegen effecten van fijn stof. Is er ooit onderzoek gedaan naar het effect van fijn stof op bewoners langs de Utrechtsebaan?</p>	<p>De plaatsen waar 80 km zones zijn ingevoerd, zijn aan de hand van een aantal criteria en voorwaarden geselecteerd. De belangrijkste voorwaarde was dat er sprake moest zijn van een luchtkwaliteitsprobleem en het belangrijkste criterium was dat het instellen van de 80 km zone niet zou mogen leiden tot extra files. Uiteindelijk is na een brede afweging op vier van de negen relevante wegvakken die een luchtkwaliteitproblematiek hadden in november 2005 een 80 km zone ingesteld, waaronder de A12 Voorburg (Utrechtsebaan). Uit een evaluatie van Rijkswaterstaat (Evaluatie 80 km zones van 6 september 2007) blijkt nu dat door de 80 km zones de lokale luchtkwaliteit verbetert, maar dat de doorstroming van het verkeer, met name op de Noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit, sterk is verslechterd. Na overleg met de Tweede Kamer heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten op de Noordbaan A20 Rotterdam en de A12 Voorburg stad uit een experiment met dynamische maximumsnelheden te gaan uitvoeren. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen. Indien deze experimenten succesvol zijn, zal de minister van Verkeer en Waterstaat bezien waar dynamische maximumsnelheden nog meer ingevoerd kunnen worden. De minister verwacht in 2010 uitspraken te kunnen doen over het al dan niet uitrollen van dynamische maximumsnelheden.</p> <p>Er wordt geen locatiespecifiek onderzoek uitgevoerd naar de effecten van fijn stof op de gezondheid van burgers. Dit geldt ook voor de bewoners rond de Utrechtsebaan (A12). Er vindt tot op heden alleen algemeen landelijk onderzoek plaats naar de relatie tussen fijn stof en de gezondheid van burgers.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

12 Dhr. A.M. van Rooijen, Renswoude	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De bijdrage aan de luchtkwaliteit door	Bedankt voor uw suggestie. De Europese

voertuigen kan en moet sterk verbeteren door de inzet van zwavelarme brandstoffen (zie het voorbeeld in Duitsland).	Commissie herziet momenteel de Brandstoffenrichtlijn. Volgens de planning zal zwavelarme brandstof voor railvervoer, mobiele werktuigen, bouw- en landbouwwerktuigen per 1 januari 2011 verplicht voorgeschreven worden. Ik overweeg met mijn collega's op nationaal niveau de introductie van schone diesel in de genoemde sectoren te versnellen door fiscale maatregelen of het eerder invoeren van een verplichting.
De bijdrage aan de luchtkwaliteit door voertuigen kan en moet sterk verbeteren door de invoering van de GROENE APK bij 'GO-Greener' . Het is bewezen dat dit leidt tot: -20% lager brandstofverbruik -70% lagere emissies van roet en fijn stof (geen olie verbruik), -50% lagere onderhoudskosten door minder olie wissels. Dit laatste voorkomt een milieu vervuulende reststroom van afgewerkte minerale motorolie, in Nederland 100 miljoen liter per jaar. Die weer als 'dirty fuel' wordt gebruikt in de scheepvaart. Zie www.go-greener.eu	U heeft gelijk dat goed onderhoud van auto's bevorderlijk is voor het schoon en zuinig functioneren van een voertuig. Veel bedrijven ontwikkelen op dit gebied producten en diensten die mogelijk een bijdrage aan een schonere mobiliteit leveren. Kennelijk heeft ook de bedrijfsformule Go Greener op dit punt hoge ambities. Er zijn mij echter geen onafhankelijke keuringsrapporten of door deze bedrijven op hun website of anderszins gepubliceerde gegevens bekend, die de door u genoemde claims onderbouwen. In het kader van de modernisering van de APK wordt in 2009 onderzocht of het toepassen van Emission On Board Diagnostics (EOBD) betrouwbaar genoeg is ter vervanging van de huidige toetsen van emissies. EOBD leidt tot een effectievere controle van emissies en tot een kwaliteitsverbetering van de controle op schadelijke uitstoot.

13 Groenlinks Waalre, dhr. R. Paré, Waalre	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ik vind de voorgestelde aanpak getuigen van een gebrek aan besef van urgentie. Met als uitgangspunt de feitelijke noodsituatie dient een fundamenteel andere benadering te worden gekozen. Met halve maatregelen wordt de bevolking een zeer slechte dienst bewezen. Acute ingrijpende maatregelen zijn nu nodig, waarbij Nederland als voorbeeldland andere landen motiveert om veel verder te gaan dan de conservatieve consensuspolitiek nu laat zien.	Het ambitieniveau van het NSL getuigt naar mijn overtuiging van een groot besef van urgentie. Het plan bevat een groot pakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit substantieel te verbeteren en daarmee de gezondheidsschade substantieel te laten afnemen tot binnen het niveau dat wordt toegestaan door de Europese milieunormen. Alle overheden zijn verplicht deze maatregelen uit te voeren. Daarnaast is het NSL ook een realistisch plan, omdat het rekening houdt met economische ontwikkelingen. Ruimtelijke projecten zijn meegenomen en de consequenties van deze projecten voor de luchtkwaliteit worden gecompenseerd door maatregelen. Het NSL wordt momenteel door andere landen binnen de Europese gemeenschap gebruikt als voorbeeld om meer maatregelen te treffen dan tot dusverre het geval is. Medewerkers van diverse lidstaten zijn in gesprek met mijn ambtenaren om te kunnen leren van de Nederlandse aanpak.

14 M.P.L. Groen-Mathijssen, Apeldoorn	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De luchtkwaliteit is verbeterd. Vijftien jaar	De luchtkwaliteit is de laatste decennia

<p>geleden brandde en prikte je oog als je er een regendruppel in kreeg en werd je fietsend langs de autobaan en bij een bezoek aan de Beekstraat bijna onwel. Wat nu op de vensterbanken ligt is zwart en fijn. Het is nog smeriger want het is vettiger dan wat door de kolenmijnen voor 1967 werd verspreid. Wat voor kilo's zwarte smerigheid uit de dakgoten gehaald wordt is onbegrijpelijk.</p>	<p>inderdaad een stuk verbeterd, onder andere door schonere auto's en een schonere industrie.</p> <p>Voor wat betreft de resterende stofuitstoot bestaat er vanuit gezondheidskundig oogpunt met name veel zorg over de roetdeeltjes afkomstig van verbrandingsprocessen, zoals bij het verkeer. In het NSL wordt via maatregelen voor het verkeer veel aandacht besteed aan het terugdringen van juist deze stofdeeltjes.</p> <p>Het zwarte materiaal dat u aantreft in uw dakgoot is samengesteld uit vele bronnen, waarbij verwaaid materiaal van natuurlijke bronnen (bijvoorbeeld plantaardig materiaal) en opgewaaid bodemstof waarschijnlijk een belangrijke bijdrage aan de zwarte kleur leveren.</p>
--	---

15 Dhr. J. Verschoor, Terneuzen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ik woon in een appartement aan de Westerschelde in Terneuzen. De kanaalzone is tot Gent een groot industriegebied met de nodige verontreiniging. Afgelopen zomer is op de vloer van de balkons aan noord-west- en zuidzijde een overmatige vuilaanslag geconstateerd. De lucht moet dus erg vuil zijn met stofdeeltjes. Is deze situatie bekend? Is het zinvol om de fijn stof, kool - en/of ertsstof te meten, zodat de mate van vervuiling inzichtelijk wordt? En wat zijn de maatregelen die genomen kunnen worden tegen de vervuilende bedrijven op de Westerschelde, de kanaalzone in Nederland en België en in de richting van de gemeente? Deze vragen zijn ook gesteld aan de GGD Zeeland, het RIVM en de gemeente Terneuzen zonder bevredigend antwoord.</p>	<p>Ik kan me uw zorg voorstellen. Echter, uit achtergrondconcentratieberekeningen die ten behoeve van het NSL zijn gemaakt blijken geen overschrijdingen van grenswaarden als gevolg van fijn stof in de omgeving van Terneuzen. Ook de op- en overslagactiviteiten die rond de Westerschelde plaatsvinden zijn daarbij betrokken.</p> <p>Om lokaal concentraties van fijn stof vast te stellen, wordt in het algemeen gebruik gemaakt van een combinatie van metingen op een beperkt aantal plaatsen in Nederland en modelberekeningen waarin rekening gehouden wordt met alle bekende stofbronnen. Momenteel wordt op structurele basis in Philippine in de gemeente Terneuzen door het RIVM fijn stof gemeten. Op de locatie in Axel worden op speciaal verzoek van de provincie Zeeland aanvullende stofmetingen verricht. Hoewel de beide locaties niet direct naast het brongebied liggen, versterken de metingen aldaar wel de basis om met de beschikbare kennis over stofemissies voor deze regio concentratieberekeningen te maken. Dit levert een goed beeld op van de jaargemiddelde concentraties.</p> <p>Rond op- en overslagbedrijven treden inderdaad hogere concentraties stof op. Het is waarschijnlijk dat de vuilaanslag op uw balkon vooral veroorzaakt wordt door grof stof dat vrij komt bij op- en overslagactiviteiten. Dit stof is in belangrijke mate dusdanig "grof" (deeltjes met relatief grote diameter) dat het bij inademing nauwelijks in de longen zal doordringen en dus geen gezondheidseffecten tot gevolg zal hebben. De bestaande stofnormen betreffen "fijn" stof dat bij</p>

	<p>inademing wel gezondheidseffecten kan veroorzaken. Gelukkig is de situatie bij Terneuzen niet zodanig dat de fijn stof grenswaarden worden overschreden. Voor zover fijn stof in de lucht komt door op- en overslagactiviteiten is het wel van belang om dit met maatregelen zoveel mogelijk te beperken. Diverse maatregelen worden nu al genomen. Zoals ook aangegeven in het NSL wordt in het kader van het actieplan fijn stof industrie gewerkt aan verdergaande maatregelen die de emissies van fijn stof door de industrie (inclusief de op- en overslagactiviteiten) extra kunnen beperken. Voor de regionale uitwerking door de provincie Zeeland, die voor grote bedrijven als vergunningverlener optreedt, verwijs ik u graag naar het Actieplan Fijn Stof van de provincie Zeeland (CE-rapport, juni 2006). Ook in België is een Vlaams stofplan vastgesteld. Dit is door de Vlaamse overheid nader uitgewerkt in o.a. het "Actieplan aanpak Fijn stof in Industriële hotspotzones" (mei 2007). Aanpak van de stofbronnen in de Gentse kanaalzone maakt daar onderdeel van uit.</p>
--	--

16 A.M. Cox, Vlaardingen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ik heb veel last van stof en roet van het havengebied in Vlaardingen. Het is vooral toegenomen na de vestiging van de ferryterminal van de Norfolkline aan de Vulcaanhaven. Hierdoor is er een constante stroom van zware vrachtwagens over de Vulcaanweg. Er zijn flats die de spoorlijn Rotterdam / Hoek van Holland voor de deur hebben met de Vulcaanweg en de haven daarachter. Uit betrouwbare bronnen is bekend dat kraanmachinisten het liefst hun ladingen van grote hoogte laten vallen om tijd te winnen.</p>	<p>Bij de vergunningverlening van de ferryterminal Norfolkline in de Vulcaanhaven is de invloed van het vrachtverkeer van en naar de inrichting nadrukkelijk beschouwd. Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit langs de Vulcaanweg niet worden overschreden. Dat is blijkbaar onvoldoende om de overlast bij u te voorkomen. De verwachting is dat, mede door het NSL, alle wegverkeer in de komende jaren schoner zal worden. De overlast die u nu ondervindt zal dus zeker afnemen.</p> <p>De handhaving van vergunningvoorschriften van bedrijven is een taak van de DCMR Milieudienst Rijnmond. Ik kan uit uw reactie niet opmaken welk bedrijf (of bedrijven) zich schuldig maken aan het laten vallen van ladingen op grote hoogte. Maar in algemene termen kan ik zeggen dat in milieuvergunningen voor bedrijven die stuif gevoelige stoffen behandelen voorschriften zijn opgenomen, die stofverspreiding moeten tegen gaan. Het beperken van de valhoogte bij laden en lossen van schepen en vrachtwagens is daar een voorbeeld van.</p> <p>Als u overlast hebt vanwege activiteiten op inrichtingen aan de Vulcaanhaven, dan kunt u hierover meteen een melding doen bij de Meldkamer van de DCMR Milieudienst Rijnmond (010 4733333). Zij kunnen direct actie</p>

	ondernemen.
--	-------------

17 Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden, N.J. van Klinken, Dordrecht Gemeente Hendrik Ido Ambacht Gemeente Zwijndrecht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Een project voor de Drechtsteden is Volgerlanden Oost en Noordoever in het ontwerp NSL opgenomen als project IB/1476. Het project omvat 2500 woningen, 1100 voor de Volgerlanden Oost en 1400 voor de Noordoever. Dit is uitgangspunt geweest bij verkeersprognoses en de saneringstool. In het ontwerp NSL is een aantal van 2050 genoemd. Dat is niet correct. Verzocht wordt het juiste aantal van 2500 woningen, in het definitieve NSL op te nemen. Het project staat op bladzijde 82 van het kabinetsstandpunt en op bladzijde 201 van de bijlage bij het kabinetsstandpunt.	In het ontwerp NSL bij de projecten Volgerlanden Oost en Noordoever is inderdaad een onjuist aantal woningen opgenomen. Dank voor uw oplettendheid. Het goede aantal van 2500 woningen zal in de definitieve versie van het NSL worden opgenomen. Het betreft hier zuiver een tekstuele onjuistheid. De projecten Volgerlanden Oost en Noordoever zijn wel met de door inspreker opgegeven woningaantallen in het gehanteerde verkeersmodel verwerkt. Dit betekent dat de luchtkwaliteitsberekeningen wel met de juiste cijfers zijn uitgevoerd.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zullen de volgende gegevens worden opgenomen in de tabel op bladzijde 82 van het kabinetsstandpunt :

1476	DR-W-01 Volgerlanden Oost en Noordoever	Woningen	2500
------	---	----------	------

De tabel op bladzijde 201 van de bijlage bij het kabinetsstandpunt wordt als volgt aangepast:

1476	DR-W-01 Volgerlanden Oost en Noordoever	Hendrik Ido Ambacht Zwijndrecht	X: 103,998 Y: 427,395	1	2500	Veersedijk Nijverheidsweg (noordelijke ontsluiting) Ringdijk Thorbeckelaan Ambachtszoom (zuidelijke ontsluiting)	Bestemmings- plan Medio 2009	2011: 0 woningen 2016: 1100 woningen 2020: 2500 woningen	Model Naam: RVMK Drechtsteden Software: OmniTrans Beheerder: Goudappel Coffeng	<1,0 µm ³ (2016) <2,0 µm ³ (2020) Totale concentratie << grenswaard
------	--	---------------------------------------	--------------------------------	---	------	--	------------------------------------	--	---	--

18 E.M. Visser, Alkmaar	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Er wordt meer en meer gesproken over schonere luchtkwaliteit maar in Alkmaar is daar weinig van te merken. De laatste jaren veeg je een soort as van galerij en balkon. Er wordt gezegd dat het niet kan maar het is een dagelijks feit.	De uitstoot van verontreinigende stoffen naar de lucht door menselijke activiteiten is de laatste decennia inderdaad afgenomen. Voor wat betreft de resterende stofuitstoot bestaat er vanuit gezondheidskundig oogpunt met name veel zorg over de roetdeeltjes afkomstig van verbrandingsprocessen, zoals bij het verkeer. In het NSL wordt via maatregelen voor het verkeer veel aandacht besteed aan het terugdringen van juist deze stofdeeltjes. Het zwarte materiaal dat u aantreft op uw galerij of balkon is waarschijnlijk samengesteld

	uit vele bronnen, waarbij verwaaiend materiaal van natuurlijke bronnen (bijvoorbeeld plantaardig materiaal) en opgewaaid bodemstof waarschijnlijk een belangrijke bijdrage leveren. Het gaat hier naar verwachting om de grovere en minder schadelijke deeltjes.
--	--

19 Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee, dhr. D. Buwalda, Wijk aan Zee	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De Nederlandse luchtkwaliteit behoort tot de slechtste van Europa. De situatie in de IJmond en met name Wijk aan Zee is voor PM ₁₀ zorgwekkend toegenomen. Oorzaak daarvan is het verkeer, de startbaan Polderbaan Schiphol, scheepvaartverkeer van en naar het Noordzeekanaal, staalbedrijf Corus en andere industrieën zoals MultiServ. De daggemiddelde waarde PM ₁₀ werd het afgelopen jaar wederom overschreden.	<p>De luchtkwaliteit in Nederland voldoet nog niet overal aan de Europese eisen. Net als verreweg de meeste EU-lidstaten, is de daggemiddelde PM₁₀ norm in 2005 niet overal gehaald.</p> <p>Dit is ondermeer het gevolg van de bijzondere geografische positie van Nederland. De bevolkingsdichtheid en mobiliteit zijn hoog en de mogelijkheden voor nationaal bronbeleid beperkt, met name voor het verkeer. Zoals u ook al aangeeft vormt ook de internationale zeescheepvaart op de Noordzee een belangrijke bron van verontreinigende stoffen. In oktober 2008 is de internationale regelgeving voor emissies naar lucht voor de zeescheepvaart aangescherpt. Dit betekent onder andere dat zeeschepen op de Noordzee vanaf 1 juli 2010 op schonere brandstof moeten varen.</p> <p>Gelet op de geografische ligging van Wijk aan Zee draagt deze bron en ook andere aangehaalde bronnen lokaal bij aan de luchtkwaliteit. Het NSL toont echter aan met een omvangrijk pakket aan maatregelen voor 11 juni 2011, dus na derogatie verlening, overal in Nederland tijdig te voldoen aan de gestelde grenswaarde voor fijn stof.</p>
Gewezen wordt op de ontwerpconsiderans van Gedeputeerde Staten Noord-Holland aan het bedrijf Multiserv en het advies van de inspectie VROM en het College van Gedeputeerde Staten Noord-Holland inzake de vergunningverlening aan Corus. Hieruit blijkt, volgens u, dat er te weinig aandacht is voor de PM ₁₀ overschrijding bij de vergunningverlening aan de bijna grootste uitstoot van fijn stof in Nederland te weten Corus. Alleen al dit jaar mag het bedrijf 3690 ton PM ₁₀ op jaarbasis uitstoten. Uitstel van het halen van de norm voor PM ₁₀ is in tegenspraak met het advies van de inspectie VROM en direct relevant voor de gezondheid.	<p>Uw opgevoerde bezwaar is in feite gericht tegen een voorgenomen besluiten over een vergunningverlening aan het bedrijf Multi Serv.</p> <p>Daarbij verwijst u ondermeer naar een advies van de VROM inspectie (VI/NW/2008087224/EK ad 1).</p> <p>Voor de beoordeling van de vergunning is de Wet luchtkwaliteit/Wet milieubeheer van belang. Hieruit volgt dat de voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, indien geen wettelijke grenswaarden worden overschreden of indien de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekende mate is'. Dit laatste is bij Multi Serv het geval. De activiteiten waar het hier om gaat leiden namelijk tot een zeer bescheiden bijdrage aan de concentraties op leefniveau</p> <p>Met betrekking tot de vergunning van Corus,</p>

	<p>geeft u aan dat er volgens u te weinig aandacht is voor fijn stof. De provincie Noord-Holland heeft in de revisievergunning van 2007 aanvullende stofbestrijdingsmaatregelen opgenomen. Ook is een reductie van de jaarvracht (totaal stof) voorgeschreven. Hierdoor wordt een vermindering van emissies van fijn stof gerealiseerd. Dit onderdeel is in het beroep bij de Raad van State in stand gebleven. In het herstelbesluit van 2008 heeft de provincie voor de meest belangrijke stofbronnen binnen het bedrijf, de ruimte-ontstopping en procesgassen van de sinterfabriek, aanvullende voorschriften opgenomen die passen binnen het in het NSL opgenomen "actieplan fijn stof industrie".</p>
--	---

20 Mw. L. Vullings, Nijmegen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het NSL heeft niet als doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. De periode van uitstel wordt zelfs benut om effectieve maatregelen te vertragen en/of te beëindigen.	Het is beslist niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel: Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.
Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur ter beperking van roetuitstoot door dieselmotoren worden ingetrokken. Er ligt een voorstel om op een aantal belangrijke provinciale wegen de maximum snelheid te verhogen naar 100 km per uur.	Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km zones als maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen. Er ligt geen voorstel voor een verhoging van de maximum snelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk onder meer snelheidsverlaging als maatregel in.
De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. De landelijke overheid weigert de steden toegang tot de bestanden van autokentekens.	Milieuzones voor vracht- en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen (31305 nr 45) waarin wordt gesteld dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van milieuzones slechts onder voorwaarden ter beschikking mag stellen.

<p>Plannen om belasting op meer vervuulende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken.</p>	<p>Er bestaat geen belasting op meer vervuulende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn, aan een verplichting tot het gebruik van schonere brandstof. Met ingang van 2011 vaart de binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof.</p>
<p>Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn.</p>	<p>Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoet. Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormen daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>Er worden verder veel kansrijke maatregelen onbenut zoals investeren in OV en fiets. Voer bewezen maatregelen op grond van vigerend beleid onverkort uit en maak een goede analyse van de te verwachten effecten.</p>	<p>Kijkend naar het uitgebreide overzicht van alle lokale maatregelen zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke stad maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen. De best beschikbare kennis over het effect van alle maatregelen is toegepast en deze laat zien dat dit werkt om de overschrijdingen te saneren. Ik deel uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen dat het NSL ruimschoots voldoende maatregelen bevat om dit te bereiken.</p>
<p>In de afgelopen jaren zijn de hoge fijn - en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers zijn effectief maar daar wordt nog maar kort mee gewerkt. In plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld. Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.</p>	<p>Het is juist dat de fijn stofemissies in de intensieve veehouderij de afgelopen jaren niet zijn gereduceerd door het ontbreken van effectieve maatregelen en door gebrek aan kennis. Meer kennis blijft nodig om tot een betere en effectievere aanpak te komen. In die zin behoort ook kennisontwikkeling (als aangegeven op pagina 56 van het ontwerp NSL) beslist tot het concrete implementatieplan. Dit plan bevat echter meer dan alleen onderzoek en kennisontwikkeling. Ik wijs graag op hetgeen hierover is geschreven op pagina 102 en 103 van het ontwerp NSL. Zo is er een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en is een juridisch instrumentarium in voorbereiding die maatregelen meer verplichtend kan afdwingen. Voor de varkenshouderij is de techniek van gecombineerde luchtwassers effectief en praktijkrijp. Hiermee wordt in de praktijk ook al</p>

	<p>gewerkt. Voor de pluimveehouderij is deze techniek echter nog in ontwikkeling. Zodra deze techniek voor gebruik in de pluimveehouderij geschikt is, zal de toepassing ervan worden gestimuleerd via een subsidieregeling. Daarnaast zullen in 2009 ook andere, goedkopere, technieken beschikbaar komen die een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het fijn-stof-probleem in de pluimveehouderij.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. De effectieve maatregel rekening rijden is opgenomen maar is zeer onzeker. Beter is het om de impact en "zekerheid" van maatregelen te analyseren en op basis daarvan een keuze te maken en tot uitvoering over te gaan.</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is echter gerekend met de best beschikbare kennis. Daarnaast is voor bijvoorbeeld de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, welke voorzien is voor 2011, ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs, te beoordelen. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>De gebruikte modellen zijn onzeker. Analyseer de worst case situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen voldaan kan worden.</p>	<p>Dit advies kan ik alleen maar onderschrijven. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren (en zeker dit jaar!) hebben laten zien. Voor het uitgaan van een worst case scenario met betrekking tot de klimatologische omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische variaties. Er is dus deels met worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad aangetoond dat tijdig aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake kan zijn van tegenvallers (zie hiervoor) als van meevallers.</p>
<p>Sinds 2003 is een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de Wet luchtkwaliteit af te zwakken. Voorbeelden zijn meten op 10 meter in plaats van 5 meter, zeezoutaf trek, speedwet. De geringe inspanning en het</p>	<p>Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast conform de Europese richtlijnen is correct. Het is juist dat deze aanpassingen het berekende probleem in elk geval niet groter hebben gemaakt.</p>

<p>afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloond; de EU zou niet de maximale uitstelruimte moeten geven.</p>	<p>Ik moet daar tegenover zetten dat de aanpassingen wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn zijn uitgevoerd. Gegeven de inhoud en intentie van de EU-richtlijn kan dit weinig aanleiding zijn voor de Europese Commissie om ons land niet het gevraagde uitstel te geven. Zoals eerder aangegeven streef ik er overigens naar om de doelen zo snel mogelijk te bereiken en daar waar mogelijk is de inzet erop gericht om meer te doen dan alleen dat wat nodig is om de grenswaarden te bereiken.</p>
<p>Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL. Het NSL zou alleen maatregelen moeten bevatten en de luchtkwaliteit zou per bouwplan beoordeeld moeten blijven.</p>	<p>De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren. De NSL aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt en dat daarmee geen aanleiding is om nog eens daarbovenop projectgebonden onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat brengt een dubbeling van administratieve lasten met zich mee die ik juist met de gekozen aanpak wil vermijden.</p>
<p>Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Zoals in Nijmegen de Graafsebaan, Neerbossheweg en Industrieweg Energieweg. Deze wegen staan in de top vijf van meest vervuilde straten in Nijmegen. De toename van fijn stof zal verergeren door plannen voor de nieuwe stadsbrug en van het sportcomplex de Goffert. Ook na uitvoering van het Regionale Samenwerkingsprogramma blijven in Gelderland hardnekkige knelpunten over. Voor fijn stof betreft het de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordsingel te Arnhem en de Dreeslaan te Ede. Voor NO₂ gaat het om de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem, de Graafseweg, st. Annestraat en Prins Mauritsingel te Nijmegen, Binnenhoek te Tiel en de Steenweg te Zaltbommel.</p>	<p>Na het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2. laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel het geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na uitvoering van de locatiespecifieke maatregelen.</p>

<p>21 C.P.A. de Leeuw, Rotterdam</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Door de nabijheid van het vele verkeer op het verkeersplein Terbregseplein A16-A20 wordt op de witte hekwerken van de balkons veel zwart roet gevonden. De filters van het warmte terugwinstsysteem zijn ook wekelijks bedekt met een zwarte substantie. De luchtkwaliteit van de woonomgeving laat te wensen over en</p>	<p>De maatregelen als opgenomen in het NSL van de rijksoverheid en de gemeente Rotterdam leiden ook tot een vermindering van de overlast rondom het Terbregseplein. Uiterlijk in 2011 zal aan de fijn stof norm zijn voldaan. Daarmee is niet gezegd dat u geen zwarte substantie meer zult aantreffen op uw balkon. Die substantie bestaat voor het grootste deel</p>

brengt schade toe aan de gezondheid. Gehoopt wordt op maatregelen die de situatie verbeteren.	uit opgewaaid bodemstof en minder uit schadelijke roetdeeltjes. De fijne roetdeeltjes waar het NSL zich op richt zijn doorgaans zo klein en fijn dat ze verder wegwaaien en niet neerduwelen in de nabijheid van de uitstoot. Dit aandeel van schadelijke en fijne roetdeeltjes op het geheel aan stofdeeltjes zal afnemen door alle maatregelen.
---	---

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

22 Milieudefensie Gelderland, afdeling Heumen, B. Jansen-Osborne, Malden	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het NSL heeft niet als doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. De periode van uitstel wordt zelfs benut om effectieve maatregelen te vertragen en/of te beëindigen.	Het is beslist niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel: Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.
Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur ter beperking van roetuitstoot door dieselmotoren worden ingetrokken.	Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km zones als maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.
Er ligt een voorstel om op een aantal belangrijke provinciale wegen de maximum snelheid te verhogen naar 100 km per uur.	Er ligt geen voorstel voor een verhoging van de maximum snelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk onder meer snelheidsverlaging als maatregel in.
De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. De landelijke overheid weigert de steden toegang tot de bestanden van autokentekens.	Milieuzones voor vracht- en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen (31305 nr 45) waarin wordt gesteld dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van milieuzones slechts onder voorwaarden ter beschikking mag stellen.
Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken.	Er bestaat geen belasting op meer vervuilende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn, aan een verplichting tot het gebruik van schonere brandstof. Met ingang van 2011 vaart de binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof.

<p>Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn.</p>	<p>Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoet. Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormen daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>Er worden verder veel kansrijke maatregelen onbenut zoals investeren in OV en fiets.</p>	<p>Kijkend naar het uitgebreide overzicht van alle lokale maatregelen zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke stad maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen.</p>
<p>Voer bewezen maatregelen op grond van vigerend beleid onverkort uit en maak een goede analyse van de te verwachten effecten.</p>	<p>De best beschikbare kennis over het effect van alle maatregelen is toegepast en deze laat zien dat dit werkt om de overschrijdingen te saneren. Ik deel uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen dat het NSL ruimschoots voldoende maatregelen bevat om dit te bereiken.</p>
<p>In de afgelopen jaren zijn de hoge fijn stof - en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers zijn effectief maar daar wordt nog maar kort mee gewerkt. In plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld. Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.</p>	<p>Het is juist dat de fijn stofemissies in de intensieve veehouderij de afgelopen jaren niet zijn gereduceerd door het ontbreken van effectieve maatregelen en door gebrek aan kennis. Meer kennis blijft nodig om tot een betere en effectievere aanpak te komen. In die zin behoort ook kennisontwikkeling (als aangegeven op pagina 56 van het ontwerp NSL) beslist tot het concrete implementatieplan. Dit plan bevat echter meer dan alleen onderzoek en kennisontwikkeling. Ik wijs graag op hetgeen hierover is geschreven op pagina 102 en 103 van het ontwerp NSL. Zo is er een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en is een juridisch instrumentarium in voorbereiding die maatregelen meer verplichtend kan afdwingen.</p> <p>Voor de varkenshouderij is de techniek van gecombineerde luchtwassers effectief en praktijkrijp. Hiermee wordt in de praktijk ook al gewerkt. Voor de pluimveehouderij is deze techniek echter nog in ontwikkeling. Zodra deze techniek voor gebruik in de pluimveehouderij geschikt is, zal de toepassing ervan worden gestimuleerd via een subsidieregeling. Daarnaast zullen in 2009 ook andere, goedkopere, technieken beschikbaar komen die een substantiële bijdrage kunnen</p>

	<p>leveren aan de oplossing van het fijn-stof-probleem in de pluimveehouderij.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. De effectieve maatregel rekening rijden is opgenomen maar is zeer onzeker. Beter is het om de impact en "zekerheid" van maatregelen te analyseren en op basis daarvan een keuze te maken en tot uitvoering over te gaan.</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Vanaf 2011 zal echter gewerkt worden met de kilometerprijs. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit is ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL te beoordelen, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>De gebruikte modellen zijn onzeker. Analyseer de worst case situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen voldaan kan worden.</p>	<p>Dit advies kan ik alleen maar onderschrijven. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren (en zeker dit jaar!) hebben laten zien. Voor het uitgaan van een worst case scenario met betrekking tot de klimatologische omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische variaties. Er is dus deels met worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad aangetoond dat tijdig aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake kan zijn van tegenvallers (zie hiervoor) als van meevallers.</p>
<p>Sinds 2003 is een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de Wet luchtkwaliteit af te zwakken. Voorbeelden zijn meten op 10 meter in plaats van 5 meter, zeezoutaftrek, spoedwet. De geringe inspanning en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloofd; de EU zou niet de maximale uitstelruimte moeten geven.</p>	<p>Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast conform de Europese richtlijnen is correct. Het is juist dat deze aanpassingen het berekende probleem in elk geval niet groter hebben gemaakt. Ik moet daar tegenover zetten dat de aanpassingen wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn zijn uitgevoerd. Gegeven de inhoud en intentie van de EU-richtlijn kan dit weinig aanleiding zijn voor de Europese Commissie om ons land niet het gevraagde uitstel te geven. Zoals eerder aangegeven streef ik er overigens naar om de</p>

	doelen zo snel mogelijk te bereiken en daar waar mogelijk is de inzet erop gericht om meer te doen dan alleen dat wat nodig is om de grenswaarden te bereiken.
Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL. Het NSL zou alleen maatregelen moeten bevatten en de luchtkwaliteit zou per bouwplan beoordeeld moeten blijven.	De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren. De NSL aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt en dat daarmee geen aanleiding is om nog eens daarbovenop projectgebonden onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat brengt een dubbeling van administratieve lasten met zich mee die ik juist met de gekozen aanpak wil vermijden.
Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Ook na uitvoering van het Regionale Samenwerkingsprogramma blijven in Gelderland hardnekkige knelpunten over. Voor fijn stof betreft het de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordsingel te Arnhem en de Doctor W Dreeslaan te Ede en A73 bij Heumen. Voor NO ₂ gaat het om de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem, de Graafseweg, st. Annestraat en Prins Mauritssingel te Nijmegen, Binnenhoek te Tiel en de Steenweg te Zaltbommel.	Na het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resterend. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2. laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel het geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na uitvoering van de locatiespecifieke maatregelen.

23 Dhr. Mr. V.F. Konings, Delft	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Openbaarvervoer moet worden verplicht op aardgas te rijden.	Het regionaal openbaarvervoer is een bevoegdheid en verantwoordelijkheid van decentrale overheden (12 provincies en 7 WGR-plusgebieden). In de aanbesteding van openbaarvervoer worden het programma van eisen en het bestek door deze decentrale OV autoriteiten als concessieverlenende partij opgesteld. Zij bepalen op basis van welke voorwaarden wordt gereden en welke factoren doorslaggevend zijn in een aanbesteding. Gelet op mogelijke nieuwe ontwikkelingen in de technologie en de flexibiliteit voor aanbieders van openbaarvervoer adviseren het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Kennis

	<p>Platform Verkeer en Vervoer over het algemeen om in het bestek functionele eisen op te nemen (bijvoorbeeld minder uitstoot fijn stof) in plaats van specifieke inhoudelijke of technische eisen."</p> <p>In het geval van de regio Haaglanden bleek aardgas de meest geschikte brandstof, in andere gevallen is het mogelijk dat andere brandstoffen en technieken beter geschikt zijn. Decentrale overheden kiezen de voor hun meest optimale techniek en brandstof. Wel is het zo dat veel concessieverleners tijdens nieuwe aanbestedingen veelal (functionele) eisen opnemen die een 'groener' (milieuvriendelijker) wagenpark stimuleren. Hiermee wordt de totale uitstoot door bussen en ander openbaarvervoer teruggedrongen.</p>
<p>Een hoogwaardig en fijnmazig openbaarvervoer overal in het land draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit. We moeten toe naar een hogere frequentie van het openbaarvervoer en naar veel meer bestemmingen in het land.</p>	<p>De minister van Verkeer en Waterstaat heeft onlangs de mobiliteitsaanpak gepresenteerd, die nog in deze kabinetsperiode voorziet in een investering van circa €1 miljard in regionaal openbaarvervoer en in de periode tot 2020 in een investering van €4,5 miljard in spoorweginfrastructuur. Dit zal bijdragen aan een hoogwaardig en fijnmaziger openbaarvervoer.</p>
<p>U dient dieselvrachtwagens, ook buitenlandse wagens in Nederland, te verplichten tot de aanschaf van een roetfilter.</p>	<p>Op grond van Europese wetgeving is een nationale verplichting niet mogelijk: dit is ook de reden dat de overheid kiest voor een stimuleringsbeleid in combinatie met beperkingen die in milieuzones worden opgelegd aan vrachtwagens zonder roetfilter.</p>
<p>Er dient een compleet inhaalverbod voor vrachtwagens op snelwegen te komen.</p>	<p>Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beslist hierover en weegt daarbij effecten op o.a. verkeersveiligheid, filevorming, doorstroming en transportefficiency mee. In de praktijk bestaat zo'n inhaalverbod op vele plaatsen (namelijk op bijna 50% van alle 2-baanssnelwegen). Het effect van een inhaalverbod op de luchtkwaliteit is slechts indirect, via een verbetering van de doorstroming. De effectiviteit van andere instrumenten, met name bronbeleid (EURO-normen, roetfilters) is daarom vele male groter.</p>
<p>Bomen houden CO₂ vast. Iedere gekapte boom moet meteen worden herplant. Geen budget mag geen excuus zijn.</p>	<p>CO₂ heeft een belangrijk milieueffect (klimaat), maar nagenoeg geen effect op de luchtkwaliteit. Binnen het NSL wordt een goede onderbouwing gegeven dat tijdig voldaan wordt aan de gestelde luchtkwaliteitseisen voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Het effect van vegetatie op luchtkwaliteit wordt nog onderzocht in het kader van het Innovatieprogramma luchtkwaliteit (zie www.ipluchtkwaliteit.nl).</p>
<p>Landbouw dient CO₂ uitstoot te minimaliseren, maar dient de kosten zelf te dragen en mag deze niet aan consumenten doorberekenen.</p>	<p>In het milieubeleid worden voor allerlei activiteiten beperkingen opgelegd aan de emissies van stoffen naar het milieu. Hierbij wordt het principe van "de vervuiler betaalt" gehanteerd. Sommige emissiebeperkende maatregelen leveren geld op, waardoor een meer concurrerend product kan worden geleverd. In veel gevallen moet de producent</p>

	<p>voor emissiebeperkende maatregelen kosten maken, die hij veelal in de prijs moet doorberekenen om niet in de rode cijfers te belanden. In dit geval kan het niet anders dan dat de consument aan de kosten van verbetering van de milieukwaliteit bijdraagt.</p>
<p>Verplicht voorschrijven dat vracht via de Betuwelijn in plaats van via de weg wordt vervoerd.</p>	<p>Het Nederlandse wegstelsel is, net als het spoorwegstelsel, ontwikkeld voor de afwikkeling van personen- en vrachtvervoer. De Betuwelijn biedt een goed perspectief om in toenemende mate het wegennet van een deel van dat vrachtvervoer te ontlasten. Het Nederlandse beleid, vastgelegd in de Mobiliteitsaanpak, is erop gericht de kracht van alle vervoerwijzen te benutten (co-modaliteit) en dus niet actief te sturen op de modal split. Spoorvervoer is niet geschikt voor alle deelmarkten van het goederenvervoer. De capaciteit van de Betuwelijn is daarnaast ontoereikend om al het in aanmerking komende vrachtvervoer op het spoor te brengen. Daarom spant Nederland zich ook in voor een schoner vrachtvervoer via Europese regelgeving (Euro IV, Euro V en Euro VI) en nationaal stimuleringsbeleid.</p>

<p>24 Dhr. R.I. van Swieten, Tilburg</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Sinds mei 2005 is mijn gezondheid verslechterd door veel roetuitstoot door schoorstenen die worden aangelegd. Ook mijn huisgenoot (zie nr. 25) is astmapatiënt en is veel ziek.</p>	<p>Het is juist dat deze rook hinderlijk en ongezond kan zijn, met name voor mensen met kwetsbare luchtwegen. Echter, de bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging is beperkt. Gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, heb ik eerder besloten om niet tot nationale wet- en regelgeving over te gaan voor de aanpak van deze problematiek.</p> <p>Desalniettemin begrijp ik dat zich hinderlijke situaties kunnen voordoen. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gebruiker van een houtgestookte kachel om door de rookemissie omwonenden niet tot hinder te zijn. In de tweede plaats is het een verantwoordelijkheid van de gemeente om desgewenst bijvoorbeeld op grond van een verordening regulerend op te treden. Gemeenten hebben veelal een algemene verordening waarin zij tal van zaken regelen. Een gemeente kan, indien zij dit onderwerp belangrijk genoeg vindt, in zo'n verordening hieraan aandacht besteden. Dat kan zowel in de sfeer van hinderlijkheid voor omwonenden als van wat er in de kachel gestookt mag worden opdat de rookemissie niet leidt tot schadelijke concentraties in de buitenlucht. Ik zal in het NSL een passage opnemen die</p>

	gemeenten er op wijst dat "gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof als gevolg van de uitstoot door huishoudens en daar zonodig middels lokale verordeningen regulerend in kunnen optreden".
--	--

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitief NSL zal een extra tekst opnemen worden over de bijdrage van houtkachels en de (on-)mogelijkheden hier beleidsmatig op in te grijpen.

25 Mw. M. Hogendoorn, Tilburg	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Wanneer gaat de wet iets doen aan stank en roet overlast? In de zomer heb ik veel last van tuinpotkachels van burens en in de winter van stankoverlast van de houtkachels. Die worden aangestoken met kranten waardoor in huis continu moet worden afgezogen. Mijn gezondheid heeft hieronder te lijden.</p>	<p>Het is juist dat deze rook hinderlijk en ongezond kan zijn, met name voor mensen met kwetsbare luchtwegen. Echter, de bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging is beperkt. Gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, heb ik eerder besloten om niet tot nationale wet- en regelgeving over te gaan voor de aanpak van deze problematiek.</p> <p>Desalniettemin begrijp ik dat zich hinderlijke situaties kunnen voordoen. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gebruiker van een houtgestookte kachel om door de rookemissie omwonenden niet tot hinder te zijn. In de tweede plaats is het een verantwoordelijkheid van de gemeente om desgewenst bijvoorbeeld op grond van een verordening regulerend op te treden. Gemeenten hebben veelal een algemene verordening waarin zij tal van zaken regelen. Een gemeente kan, indien zij dit onderwerp belangrijk genoeg vindt, in zo'n verordening hieraan aandacht besteden. Dat kan zowel in de sfeer van hinderlijkheid voor omwonenden als van wat er in de kachel gestookt mag worden opdat de rookemissie niet leidt tot schadelijke concentraties in de buitenlucht. Ik zal in het NSL een passage opnemen die gemeenten er op wijst dat "gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof als gevolg uitstoot door huishoudens en daar zonodig middels lokale verordeningen regulerend in kunnen optreden".</p>
<p>Ik mag ook geen klein afdakje bouwen om was buiten te drogen. Een wasdroger is schadelijk voor het milieu en kost veel stroom.</p>	<p>Uw pogingen om op de energie van uw wasdroger te letten stel ik op prijs. Goedkeuring voor het bouwen van een afdakje kan worden aangevraagd bij uw verhuurder (indien u huurt) of bij de gemeente (indien u eigenaar bent). U zou dit nog een keer opnieuw kunnen aanvragen omdat de mogelijkheden hiertoe zijn verruimd. Het is mij niet duidelijk wanneer u dit voor het laatst hebt aangevraagd.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitief NSL zal een extra tekst opnemen worden over de bijdrage van houtkachels en de (on-)mogelijkheden hier beleidsmatig op in te grijpen.

26 Dhr. T.F. van Wel, Den Dolder	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Een belangrijke verbetering van de luchtkwaliteit zou een verbod van scooters en bromfietsen zijn. Hun uitstoot is schadelijker dan die van vrachtauto's. Scooters en bromfietsen leveren overlast op, niet alleen als je fietst maar ook als je in de auto zit.	Lokaal hebben brommers en scooters, met name die met tweetakt motoren, een beperkte invloed op de luchtkwaliteit. Het is echter niet zo dat zij schadelijker zijn dan vrachtauto's. Op nationale schaal is de bijdrage van brommers en scooters op de totale uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide zelfs vrijwel te verwaarlozen. TNO schat de bijdrage van brom- en snorfietsen aan fijn stof en ultra fijn stof in stedelijke gebieden op niet meer dan enkele procenten van de totale verkeersbijdrage.
Auto's hebben roetfilters terwijl voor scooters en bromfietsen geen regelgeving is. Dat is schadelijk voor onze gezondheid.	Voor bromfietsen/scooters is er wel degelijk regelgeving voor de uitstoot. Die voorschriften zijn echter minder streng dan voor personenauto's. Ik ben dan ook voorstander van een aanpassing van de Europese uitlaatgasnormen voor brom- en snorfietsen. Samen met mijn collega van het ministerie van Verkeer en Waterstaat beraad ik mij op maatregelen om de uitstoot van bromfietsen te verminderen. Op dit moment is een onderzoek gaande naar de effecten van het stimuleren van vervanging van minerale smeeroilie door synthetische varianten. Deze vervanging kan mogelijk de uitstoot door bromfietsen doen verminderen. Bij een positief effect zal ik met de aanbieders van brandstoffen en smeermiddelen overleggen hoe we het gebruik van milieuvriendelijke smeeroilie kunnen stimuleren.

27 Dhr. B.H. Ruttenberg, Nieuwegein	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Hierbij geef ik aan dat ik geen vertrouwen heb in de praktische maatregelen van staat, provincie en gemeente aangaande de stikstofdioxide overschrijding boven de plandrempel in Batau noord te Nieuwegein.	In het NSL zijn maatregelen opgenomen om de luchtkwaliteit overal in Nederland, waar dat volgens de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving moet, binnen de kortst mogelijke termijn te laten voldoen aan de wettelijke normen.
Ik en mijn vrienden en familie, onder andere aan de Vuurvliegweide 1 waar de grens van de overschrijding achter de tuin langs loopt, ademen dagelijks al jaren te veel in. Het doel van de Europese milieu regels is dat er voor een bepaalde tijd schone lucht moet zijn.	In geval van Batau Noord is de overschrijding van de norm voor NO ₂ mede het gevolg van de grote hoeveelheid verkeer op de A2. In Nieuwegein langs de A2 blijken landelijke en regionale maatregelen onvoldoende en zijn deze aangevuld met lokale maatregelen langs de A2. In bijlage 10 van het NSL (bladzijde 242 en 243) is opgenomen dat schermen hier ter plaatse ervoor moeten zorgen dat de normen niet meer worden overschreden.
Feit is dat de overschrijding aanwezig is tot op de dag van vandaag. Daarnaast gaat men veel maatregelen nemen maar of deze slagen is onzeker. Veel items zijn afhankelijk van de gewone burger en zijn financiële budget.	De komende tijd zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een uitvoeringsprogramma opstellen waarin de planning van de aanleg van de verschillende schermen wordt opgenomen. Afhankelijk van de lokale situatie kan het tijdstip waarop de schermen worden

	<p>aangebracht variëren. Uiteindelijk zullen de schermen tegen fijn stof knelpunten uiterlijk voor 11 juni 2011 moeten worden geplaatst, en voor stikstofdioxide knelpunten uiterlijk voor 1 januari 2015.</p>
<p>Naast deze onzekere aanpak en mooie rekenkundige cijfers staan er ook nog eens vele IBM-projecten klaar in onze directe omgeving die zeer grote invloed hebben op het milieu. Dit geven de cijfers ook weer.</p> <p>Ik stel voor eerst de overschrijdingen zo snel mogelijk te verhelpen door de maatregelen uit te voeren, inclusief degene die onzeker zijn wat resultaat betreft. Pas dan bekijken wat de resultaten hiervan en daarna eventueel projecten doorgang laten vinden. Een andere mogelijkheid is er niet om met zekerheid burgers te beschermen.</p>	<p>In berekening van de verkeersintensiteiten op zowel en onderliggend wegennet (onder andere in Nieuwegein) en op het hoofdwegennet (onder andere A2, A27 en A12 rondom Nieuwegein) is rekening gehouden met regionale projecten, waaronder verbreding van de A2, Rijnenburg, Galecop en het stadscentrum, die verkeer genereren. Immers de verschillende (grotere) projecten in uw regio kunnen alleen worden gerealiseerd als Nederland er ook daadwerkelijk in slaagt om met alle maatregelen uiterlijk in 2015 aan de bewuste norm voor NO₂ te gaan voldoen.</p> <p>De gekozen maatregelen zijn goed onderbouwd en gekozen als haalbare en doelmatige maatregelen bij het oplossen van specifieke lokale overschrijdingen van de luchtkwaliteit, na toepassing van landelijke en regionale maatregelen. Bij de uitvoering wordt waar mogelijk de koppeling gezocht met de realisatie van projecten, in het kader van efficiency en mogelijke hinder voor weggebruikers tijdens de realisatie.</p> <p>Het NSL is er op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit op alle locaties tijdig onder de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden gebracht, ook op die locaties waar projecten worden uitgevoerd die een verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg zouden kunnen hebben. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het NSL laat zien dat de balans positief uitvalt en ook op plekken waar nieuwe ruimtelijke projecten worden uitgevoerd, de omwonenden gegarandeerd zijn van een schone lucht.</p> <p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Het kan zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegenvallen. In dat geval zullen extra maatregelen ontwikkeld en ingezet moeten worden om tegenvallers op te vangen. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>Alles bij elkaar wordt er ook nog eens uitstel gevraagd om aan de norm te voldoen. We blijven voorlopig stikstofdioxide inademen boven de grenswaarde en de vele projecten als</p>	<p>Nederland heeft gelet op de grote omvang van de problematiek en de veelheid aan maatregelen die voor een oplossing moeten zorgen meer tijd nodig dan de oorspronkelijke wettelijke termijnen boden. Daarom heeft</p>

<p>verbreding van A2, Rijnenburg, Galecop, stadscentrum etc. zorgen in de toekomst voor een hogere uitstoot.</p>	<p>Nederland dan ook op grond van de nieuwe Europese richtlijn aan de Europese Commissie uitstel aangevraagd. Met de verwachte derogatie wordt het Nederland wel mogelijk gemaakt om binnen een set nieuwe wettelijke afspraken de luchtkwaliteitsproblematiek op te lossen. Gelijktijdig wordt het daardoor mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen niet te laten stagneren.</p>
<p>Nu gaat het alleen nog maar om stikstofdioxide en fijn stof, maar geluid zijn een net zo groot probleem voor onze regio. Geluid bijvoorbeeld neemt de laatste jaren erg toe in de avond en nacht. Dit is duidelijk hoorbaar en komende vanaf de snelweg A2. L max wordt volgens ons overschreden in de slaapkamer van diverse bewoners. De vele projecten zullen ook hier meer decibels verzorgen en ook daar speelt budget van burger en staat een grote onzekere rol. Geluidsreductie is zeer kostbaar en decibels stapelen zich erg snel op.</p>	<p>Deze inspraak alleen gaat over de effecten van de projecten op de luchtkwaliteit en niet over geluidsoverlast.</p>
<p>De gemeente Nieuwegein zit ook met een aantal projecten, waaronder de nieuwe binnenstad in het NSL. Tot nu toe zijn er zover als ik kan zien op de website van gemeente Nieuwegein en heb gelezen alleen oude plannen. ik begrijp dat er een definitief voorstel moet liggen en deze zou ik graag willen zien. waar kan dat?</p>	<p>Het definitieve luchtkwaliteitsplan (vastgesteld in maart 2008 door de gemeenteraad) met daarin opgenomen alle maatregelen die de gemeente Nieuwegein voornemens is te gaan doorvoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren staat inderdaad nog niet op internet (het ontwerpplan overigens wel). Binnenkort zal ook het definitieve luchtkwaliteitsplan op de website van de gemeente komen te staan. Daarnaast is het luchtkwaliteitsplan alsmede het NSL ook in te zien op het gemeentehuis te Nieuwegein.</p> <p>De luchtkwaliteitsmaatregelen van Nieuwegein zoals die zijn opgenomen in het NSL komen overeen met die uit het luchtkwaliteitsplan. De (grotere) projecten die door de gemeente Nieuwegein in het kader van het NSL zijn aangemeld (de zgn. IBM-projecten) zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnenstad - Het Klooster - Galecopperzoom <p>De bestemmingsplannen voor de Binnenstad en Het Klooster zijn te vinden op de website van de gemeente Nieuwegein, www.nieuwegein.nl/bestemmingsplannen. Voor de Galecopperzoom zal in 2009 de planontwikkeling weer worden opgepakt.</p>

<p>28 P.O. Cohn, Borne</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De provincie Zeeland wordt gemist. Daar gaat volgens het "European Pollution Emission Register" 30 % van alle fijn stofbronnen in Nederland de lucht in. Yara Sluiskil 322 ton/jaar, Pechiney 317 ton/jaar, DOW Benelux 139 ton/ jaar, Cerestar Benelux 121 ton/jaar, Thermhos International 68 ton/jaar, Kolencentrale Borssele 63 ton/jaar en Total Raffinaderij 55</p>	<p>Zeeland is niet in het NSL opgenomen, omdat daar geen grenswaardenoverschrijdingen werden verwacht. Op basis daarvan werden geen ruimtelijke projecten verwacht die afhankelijk zijn van een NSL. Dat neemt niet weg dat er inderdaad bronnen in Zeeland zijn die mede bijdragen aan de fijn stofproblematiek in de Randstad. De aanpak van die bronnen blijft overigens in het NSL niet</p>

<p>ton/jaar. Het lijkt aannemelijk dat bij prevalerende zuidwesten wind een significant deel hiervan de fijn stofdepositie in de Randstad vormt, zoals beschreven door het European Environment Agency op hun site in kaartbeelden.</p>	<p>buiten beschouwing, want er is een landelijke aanpak voorzien in het actieplan fijn stof industrie, dat deel uitmaakt van het NSL. Voor de buitenlandse fijn stofbronnen geldt dat zij inderdaad een belangrijke bijdrage leveren aan de concentraties in Nederland. Dat is ondermeer terug te vinden op bladzijde 43 van het NSL.</p>
<p>Zoals eveneens beschreven op deze kaarten (tot 2020) is te zien, lijken er sterke correlaties te bestaan tussen enerzijds luchtkwaliteit in Belgische Vlaanderen en Nordrhein Westfalen en anderzijds die in ons land. Bij oostenwind meten het Duitse Umweltbundesamt en het Rheinische Institut für Umweltforschung regelmatig verhoogde fijn stofconcentraties PM_{2,5} van Denekamp tot Haaksbergen. Het RIVM meet daar niet en rapporteert daarom geheel ten onrechte "geen luchtverontreiniging". De bron is 's werelds grootste steenkolencentrale in Ibbenbüren minder dan 60 km van de grens.</p>	<p>In de praktijk worden concentraties op de diverse locaties in Nederland vastgesteld op basis van metingen door het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit (LML) in combinatie met modelberekeningen. Dit wordt in rapportages en kaarten meestal weergegeven als jaargemiddelde concentraties. Dit betekent dat de optredende concentraties bij andere windrichtingen dan uit het oosten ook meetellen in het gemiddelde. In Nederland is de overheersende windrichting uit het zuiden en westen. In de modellering van de concentraties worden grote buitenlandse bronnen expliciet meegenomen. Per saldo kan het zo zijn dat het effect van de stofemissie van de kolencentrale in Duitsland in de jaargemiddelde concentratie in Nederland niet meer zichtbaar is waar te nemen.</p>

29 Dhr. I.T.M.M. Festen, Nieuwerkerk a/d IJssel	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Door ingeklemde ligging tussen A20, de busbaan (Connexxion), de N219 en de spoorlijn Rotterdam-Utrecht van zijn woning heeft inspreker last van slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Deze overlast neemt ieder jaar toe.</p>	<p>Uit de saneringstool blijkt dat langs de Schielandweg geen overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof optreden. Ook uit de Rapportage Luchtkwaliteit 2006 van de gemeente Nieuwerkerk aan den IJssel blijkt dat in 2006 geen overschrijdingen van de grenswaarden langs de Schielandweg optraden. Een berekening voor de huidige situatie heeft uitgewezen dat in uw woonomgeving wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. De luchtkwaliteit in heel Nederland wordt daarnaast elk jaar beter, door algemene maatregelen zoals bijvoorbeeld strengere normen voor de emissies van auto's en vrachtwagens.</p> <p>Het feit dat aan de normen wordt voldaan betekent uiteraard niet dat u voor uw gevoel geen last kunt hebben van een slechte luchtkwaliteit. De ligging van uw woning op korte afstand van een aantal drukke wegen kan voor u overlast opleveren. Als echter aan de normen wordt voldaan, is er geen wettelijke noodzaak tot het nemen van extra maatregelen op deze locatie. Wel worden in het kader van het NSL in de komende jaren algemene maatregelen genomen in de regio om de achtergrondconcentraties van luchtvervuilende stoffen te verlagen onder andere door het steeds schoner worden van</p>

	<p>het verkeer.</p> <p>U geeft aan dat de overlast ieder jaar toeneemt. Waar u doelt op geluidsoverlast geldt het feit dat deze overlast niet kan worden betrokken bij deze inspraak op het NSL. U kunt deze klacht eventueel bij de weg- of spoorbeheerder aangeven.</p>
--	---

30 Milieudefensie Veenendaal, dhr. J. Overvest, Veenendaal	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De link tussen maatregelen en projecten is niet solide en biedt geen garantie voor verbetering van de luchtkwaliteit.	Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Het kan zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen ontwikkeld en ingezet moeten worden om tegenvallers op te vangen. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen. Overigens valt ook niet uit te sluiten dat zich gaandeweg het proces meevallers voordoen, dus dat maatregelen een beter effect sorteren dan nu geraamd wordt.
In de Gelderse Vallei komen meer aandoeningen aan de luchtwegen voor, de luchtkwaliteit is blijikbaar duidelijk minder dan de berekeningen aantonen. Kan er geen verbetering van de luchtkwaliteit gegarandeerd worden, die via meting gecontroleerd wordt?	Het ontstaan van luchtwegaandoeningen is complex proces waarbij de invloed van de plaatselijke luchtkwaliteit een van de factoren is. Het is dus niet zomaar te stellen dat een hogere frequentie van luchtwegaandoeningen betekent dat de luchtkwaliteit dus slechter is. Overigens ben ik wel met u van mening dat de luchtkwaliteit specifiek in de Gelderse Vallei iets minder goed is dan in het omringende gebied. Dit blijkt ook uit de zgn. Grootschalige Concentratiekaarten, die de basis vormen voor de berekeningen die gedaan zijn met de saneringstool. De inzet van lokale en nationale maatregelen zal er echter wel voor zorgen dat zo spoedig mogelijk en uiterlijk in 2011, resp. 2015 aan de geldende grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide wordt voldaan. Dat is de garantie die ik u kan geven. Via metingen en berekeningen wordt gecontroleerd of dit ook daadwerkelijk bereikt wordt. Indien blijkt dat de nu voorziene maatregelen onvoldoende effect opleveren, zullen aanvullende maatregelen ingezet moeten worden, omdat aan het doel – voldoen aan de grenswaarden – niet getornd kan worden.
De genoemde maatregelen die de effecten van het project Veenendaal-Oost moeten compenseren zijn volstrekt onvoldoende.	Zoals ik hierboven al meldde, zullen de effecten van de nu voorziene maatregelen nauwgezet gevolgd worden. Mocht blijken dat zich tegenvallers voordoen, dan zijn alle NSL-partners wettelijk verplicht om extra maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat het doel, voldoen aan minimaal de grenswaarden, gehaald wordt.

31 Dhr. B. Corstianen, Nijmegen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Fijn stof is zeer schadelijk voor de gezondheid. Ik ben van mening dat de gemeente Nijmegen deze gezondheidsrisico's onvoldoende in acht neemt en onvoldoende metingen en berekeningen toont bij de voornemens bij bouwprojecten. De bewijslast dat de projecten mogelijk zijn zonder te hoge concentraties van fijn stof, moet liggen bij de overheid. Mijn bezwaren worden niet serieus opgepakt.	U geeft aan zich niet serieus genomen te voelen door de gemeente Nijmegen. Uit uw reactie blijkt niet bij welke(e) projecten(en) u kritische vraagtekens plaatst over de effecten op de luchtkwaliteit. In het NSL zijn voor de gemeente Nijmegen 12 IBM-projecten opgenomen. De berekeningen met de saneringstool geven aan dat de maatregelen (nationaal plus lokaal) toereikend zijn om overschrijdingen in de gemeente Nijmegen tijdig (inclusief derogatie) weg te nemen. Met deze berekeningen behoeft de gemeente Nijmegen geen aanvullende berekeningen uit te voeren voor elk van de twaalf geplande bouwprojecten.
Met een tweede reactie van 23 oktober stuur ik een brief met acht kritiekpunten op het NSL (deze zijn gelijk aan de inspraakreactie 20).	Als reactie op uw tweede brief van 23 oktober, verwijs ik naar de inspraakreactie nummer 20.

32 Natuur en Milieu federatie Utrecht, mw. S. Kluit, Utrecht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De NSL bevat in zijn huidige vorm onvoldoende maatregelen om te voldoen aan het doel van de luchtkwaliteitsrichtlijn. Het programma en ook de begeleidende regelgeving dient aangepast te worden voordat het NSL in werking kan treden.	Het NSL bevat een robuust pakket aan maatregelen die zowel door het rijk als door de partners in de NSL regio zullen worden getroffen om te zorgen dat we in Nederland aan de grenswaarden gaan voldoen. Het gaat om een resultaatsverplichting. Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende zijn zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. Het is beslist niet de opzet van het aangevraagde uitstel om extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel. Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.
Extra maatregelen die minimaal in het NSL opgenomen zouden moeten worden zijn: herinvoering en vergroting van de 80-km zones op snelwegen rond steden.	Een maatregel als snelheidsverlaging op snelwegen kan inderdaad gunstig werken op de luchtkwaliteit, maar staat niet op zichzelf. Er worden op dit moment experimenten gedaan met dynamische maximumsnelheden. Doelstelling daarvan is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit te niet te doen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat hij bij een positief resultaat van deze experimenten, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80-km zones voorziet. Deze maatregel is dus nog steeds van kracht op enkele wegvakken en zal dat voorlopig ook blijven. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk onder meer snelheidsverlaging als maatregel in.

<p>Ondersteuning van steden die milieuzones willen opzetten.</p>	<p>Milieuzones voor vracht- en bestelauto's wil ik graag stimuleren. Ik ga dat echter niet aan alle steden voorschrijven, omdat blijkt dat de luchtkwaliteit in steden soms met andere maatregelen meer gebaat is. Wij hebben daar op kabinetsniveau over gesproken en geconcludeerd dat het verstandig is om het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren.</p>
<p>Een effectief systeem voor kilometerheffing en afschaffen van de belastingaftrek voor brandstoffen voor schepen en dieseltreinen.</p>	<p>Ik verwacht dat we met Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) een effectieve maatregel invoeren. In het NSL is aangenomen dat Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op macro niveau een reductie van intensiteit op het hoofdwegennet van 9% op levert voor het personenverkeer. Door deze relatieve afname van het verkeer treedt er naar verwachting circa 45% minder congestie op.</p>
	<p>Er bestaat op dit moment geen belastingaftrek voor dit soort brandstoffen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau via de brandstofkwaliteitsrichtlijn gewerkt aan een verplichting tot het gebruik van schonere (zwavelvrije) brandstof voor binnenscheepvaart en dieseltreinen. Met ingang van 2011 vaart de binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof.</p>
<p>Verder ontbreken maatregelen als walstroom in havens, investeringen in schoon openbaarvervoer en fietsinfrastructuur en een kilometerheffing.</p>	<p>Het invoeren van walstroom is in een aantal regio's een aantrekkelijke optie gebleken om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Die regio's hebben dan ook deze maatregel opgenomen in hun actieprogramma.</p> <p>Op lokaal niveau zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke gemeente maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen.</p>
<p>Milieueffecten van de kilometerheffing worden niet voor 2016 verwacht. De introductie dient dus versneld te worden, of de effecten dienen niet in het NSL meegeteld te worden.</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Vanaf 2011 zal echter gewerkt worden met de kilometerprijs. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit is daarnaast ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om inzicht te krijgen in de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs. Ten aanzien van de toekomst kunnen we nu eenmaal niet anders dan met voorspellingen werken. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>

<p>De onzekerheden in de aannames in de modellen beïnvloedt de toekomstige concentratie. De robuustheid van het doelbereik is daarmee niet gegarandeerd.</p>	<p>In de gebruikte modellen zitten inderdaad veel aannames, omdat niet voor alle maatregelen een concreet effect bekend is. In het NSL wordt dan ook een groot belang gehecht aan de monitoring van de effecten van maatregelen. Indien blijkt dat maatregelen niet het gewenste effect hebben, dienen zij aangevuld te worden met nieuwe maatregelen. Vooruitlopend hierop doe ik onderzoek naar een aanvullend maatregelenpakket. Daar zijn we nu reeds mee begonnen en daar gaan we tijdens de uitvoeringsfase van het NSL verder mee door. Tegelijk geldt dat in de modellen in veel opzichten uitgegaan is van een worst case scenario, bijvoorbeeld voor economische groei. Dat betekent dat we dus ook te maken kunnen hebben met meevallers.</p>
<p>De regelgeving is sinds 2003 gestaag afgezwakt, waardoor steden geen actieplannen meer hoeven op te stellen, bepaalde gebieden uitgezonderd worden van het voldoen aan de normen, zeezout afgetrokken mag worden, de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot en de worst case scenario's voor meteorologische omstandigheden zijn vervangen door gemiddelden. Ook is een speciale wet ontwikkeld om bij wegverbreding gemakkelijker te voldoen aan de normen (spoedwet wegverbreding).</p>	<p>De wet- en regelgeving is de afgelopen jaren inderdaad aangepast. De wetgeving in Nederland is steeds conform de Europese verplichtingen opgesteld en voldoet daar ook nu aan. Dit betekent dat ook de projecten die vallen onder de Spoedwet wegverbreding moeten voldoen aan de wettelijke eisen voor de luchtkwaliteit.</p>

<p>33 Dhr. Mr J.T.O. Bresters, Leidschendam</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De feiten omtrent luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten geven geen rechtvaardiging voor het bureaucratische NSL programma met z'n vele geldverslindende maatregelen en moeilijk meetbare effecten.</p> <p>Het is absurd dat de grenswaarden zo streng zijn gesteld, terwijl de luchtkwaliteit de afgelopen decennia enorm is verbeterd. Het NSL maakt deze vooruitgang onvoldoende zichtbaar.</p> <p>Het is onacceptabel dat een wetenschappelijk verantwoorde analyse van de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid ontbreekt in het NSL. De gezondheidsschadelijke werking van NO_x en fijn stof komt in het NSL niet voldoende uit de verf en draagt er aldus niet toe bij dat een reëel beeld wordt geschetst van de werkelijke situatie. Van een regeringsdocument mag verwacht worden dat een zeer nauwgezet beeld van de werkelijkheid wordt geschetst, als fundament van het voorgenomen beleid. Dit is helaas niet het geval.</p> <p>Door de gebrekkige aandacht voor de feiten is er het risico dat de emoties het winnen</p>	<p>U merkt op dat de overheid het gezondheidsbelang veel explicieter en overtuigender moet onderbouwen om het omvangrijke en kostbare pakket maatregelen te rechtvaardigen. In het NSL rapport worden betrekkelijk weinig woorden gewijd aan de schadelijke effecten van de luchtverontreiniging waarvoor fijn stof en NO₂ goede indicatoren zijn. U stelt terecht dat voor de bestaande scherpe normstelling goede onderbouwing noodzakelijk is. De Nederlandse regering, als ook de andere lidstaten van de Europese Unie, is destijds bij de besluitvorming op Europees niveau over de grenswaarden voor de luchtkwaliteit dan ook niet over een nacht ijs gegaan. In tegendeel. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) is gevraagd advies te geven op basis van de resultaten uit vele wetenschappelijke studies die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd (WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide: global update 2005: summary of risk assessment. WHO, 2006). Voor NO₂ zijn de EU-grenswaarden overeenkomstig het advies van de WHO, voor fijn stof (PM₁₀) gaan de huidige grenswaarden minder ver dan de WHO als lange termijn advieswaarden heeft afgeleid uit de beschikbare wetenschappelijk kennis</p>

<p>van de feiten. Wie kan er tegen een betere gezondheid zijn?</p>	<p>(bijvoorbeeld als jaargemiddelde norm 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i.p.v. het WHO advies van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Uiteindelijk zijn de PM_{10} grenswaarden een beleidsmatige en door alle EU-lidstaten gesteunde afweging geweest tussen wat gezondheidskundig wenselijk is en wat op redelijke termijn maatschappelijk haalbaar is.</p> <p>Ik zal bij de vaststelling van het NSL uitgebreider ingaan op de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid, alsmede de rol van het NSL daarin. Dit zowel om degenen die menen dat het pakket volstrekt onvoldoende is, als degene die menen dat het "wel wat minder kan", te overtuigen van de geschiktheid van het voorliggende programma.</p> <p>Ten aanzien van de strenge normen moet ik u er op wijzen dat de in Europees kader afgesproken grenswaarden niet "onderhandelbaar zijn" voor afzonderlijke lidstaten. Dat zou ik overigens ook in het geheel niet wenselijk vinden vanuit de noodzaak om de gezondheidsrisico's verder te verminderen.</p>
<p>In het NSL ontbreekt een duidelijk instrumentarium voor het centraal monitoren van de effecten van de luchtkwaliteit. Dit instrument zou de volgende kenmerken moeten hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Welk resultaat is beoogd? -Wat zal het effect van de maatregel zijn? -Wat gebeurt er als het resultaat niet wordt bereikt? -kostenbaten analyse per maatregel -Wanneer kan de maatregel weer worden ingetrokken? 	<p>U wijst terecht op de noodzaak van een goede monitoring van de uitvoering van de in het NSL gemaakte afspraken. Zo wordt de realisatie van de maatregelen goed gevolgd en wordt de kwaliteit van de lucht uiteraard jaarlijks gemonitord. Afhankelijk van de uitkomsten kunnen de gemaakte afspraken over de inzet van maatregelen worden bijgesteld.</p>
<p>Er wordt veel ruimte gelaten aan lagere overheden. Het is de vraag of deze over de kennis beschikken om tot goede keuzen te komen.</p> <p>Het vele geld dat is gemoeid met de uitvoering van alle maatregelen kan beter aan meer tastbare en urgentere doelen worden besteed. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.</p>	<p>Vooropgesteld zij dat decentrale overheden een ruime mate van beleidsvrijheid hebben om eigen afwegingen te maken ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen en besteding van gelden teneinde bepaalde (milieu)doelstellingen te bereiken. De keuzen die de medeoverheden hebben gemaakt over de inzet van maatregelen in het kader van het NSL, geeft mij geen aanleiding tot zorg over de daar aanwezige kennis. Bovendien heb ik de kennisopbouw over lokale maatregelen ondersteund door bij te dragen aan het SOLVE-programma (Snelle Oplossingen voor Lucht en Verkeer). Gemeenten dit programma gebruikt om oplossingen te vinden voor lokale knelpunten. Ik heb er vertrouwen in dat zij een goede, gedegen afweging hebben gemaakt tussen financiële middelen en inzet van maatregelen. Alle gemeenten beschikken over hetzelfde instrument waarmee het effect van de lokale maatregelen kan worden doorgerekend: de saneringstool.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

34 Dhr. Koene, Uden	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Wat is de invloed van omliggende (internationale) regio's, industriegebieden zoals Ruhrgebied, Luik, Antwerpen, Rotterdam op de provincie Noord-Brabant? Noord-Brabant heeft te maken met: defensie/luchtmacht/vliegvelden (Woensdrecht, Gilze-Rijen, Eindhoven); landbouw/veeteelt (mest en emissie, koeien in de wei produceren gassen in milieu). Wat is het effect hiervan in de provincie</p>	<p>In het NSL is ingegaan op de opbouw van de luchtverontreiniging in Nederland en meer in het bijzonder in Noord-Brabant. Zo is aangegeven dat bij het bepalen van de luchtkwaliteit uitgegaan wordt van de zogenaamde achtergrondconcentratie. De basis voor het bepalen van de achtergrondconcentraties vormen metingen en berekeningen. Daarbij wordt niet alleen de invloed van de verschillende bronnen in Nederland, maar ook die in het buitenland betrokken. Door vervolgens de bijdrage van lokale bronnen, zoals een bedrijf, weg of veehouderij, op te tellen bij de achtergrondconcentratie kan de luchtkwaliteit op een bepaalde plaats bepaald worden.</p> <p>In hoofdstuk 2.5 van het NSL is nader ingegaan op de wijze waarop de achtergrondconcentraties bepaald worden. Indien gedetailleerdere informatie gewenst is, wijs ik u op het in het NSL genoemde rapport van het Milieu- en Natuurplanbureau (Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, MNP Rapport 500088001, Bilthoven 2007).</p> <p>In hoofdstuk 4 van het NSL is de samenstelling van de luchtverontreiniging en de invloed van door u genoemde bronnen nader gespecificeerd. Ik wil u daarbij in het bijzonder wijzen op de tabellen 4.5 en 4.6. Daarnaast is in paragraaf 4.2.3.1 ingegaan op de luchtvaart in relatie tot luchtverontreiniging en in paragraaf 4.2.5 op de invloed van de intensieve veehouderij. Het effect van de landbouw op de luchtkwaliteit is onderzocht door het Energieonderzoekscentrum Nederland (ECN). De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in enkele rapporten die als achtergrondinformatie bij het NSL zijn gevoegd. Uit onderzoek blijkt dat bij een aantal stallen, met name voor pluimvee, overschrijdingen van de fijn stofnormen kunnen optreden. Er loopt een vervolgactie om dit per locatie preciezer te beoordelen. Als uit die vervolgactie blijkt dat er daadwerkelijk een overschrijding plaatsvindt, dan zullen hier maatregelen moeten worden genomen.</p>

35 Klaor loch, dhr. Rutten, Maastricht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De metingen van laatste jaren tonen een stagnatie in de daling van de concentraties. De berekeningen veronderstellen een verdere daling. Dit wordt niet onderbouwd.</p>	<p>Uw observatie is correct. Bij de vaststelling van het kabinetsstandpunt was dit overigens reeds bekend (zie bladzijde 38 en 39). Daar is ook vastgesteld dat er volgens het RIVM nog geen reden is om de berekende trend in de prognoses ter discussie te stellen. De reeks</p>

	<p>meetgegevens is nog te kort om er een robuuste trend in te benoemen. Dat neemt niet weg dat de signalen serieus genomen worden. Dit zal in ieder geval in het monitoringstraject zijn beslag krijgen. Zodra het verantwoord is om de prognoses bij te stellen op basis van meetresultaten zal dat dus gebeuren. De saneringstool wordt doorontwikkeld als "monitoringstool". Het is dus voorstelbaar dat de doorrekening voor het jaar 2011 dan een tegenvallende ontwikkeling toont die moet worden opgevangen middels extra maatregelen. Dit is de gebruikelijke gang van zaken waarbij modelberekeningen worden aangepast (gekalibreerd) aan meetgegevens. De modelaannames ijlen in zekere zin na achter de gemeten werkelijkheid. Maar zoals gezegd is in de genoemde metingen nog geen nieuwe trend te benoemen.</p>
<p>Het NSL kent teveel gegoochel met cijfers. Boterzachte effecten van maatregelen moeten het doorgaan van projecten mogelijk maken.</p>	<p>Het NSL is onderbouwd door de saneringstool die gebaseerd is op metingen en berekeningen die voldoen aan de gestelde wetenschappelijke eisen. Een monitoringsstelsel volgt of de maatregelen het voorspelde effect teweeg brengt. Indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p>
<p>Er wordt voorgesorteerd op de derogatie die nog niet is verleend.</p>	<p>Met het NSL wordt niet voorgesorteerd op de derogatie. Het NSL wordt pas vastgesteld, nadat de derogatie is verkregen. Tot die tijd blijft de projectsaldering van toepassing. Het is niet de opzet van het aangevraagde uitstel om extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel; Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.</p>
<p>De berekeningen zijn gebaseerd op te optimistische prognoses. In plaats van zo'n 140.000 (NSL) zijn eerder zo'n 800.000 mensen blootgesteld aan te hoge concentraties.</p>	<p>Een schatting van het aantal mensen dat momenteel nog wordt blootgesteld aan te hoge concentraties is niet eenvoudig. Eerdere schattingen zijn onvolledig (140.000) of gebaseerd op zeer grove aannames. Vooralnog ga ik uit van de meest recente en vrij gedetailleerde analyses van het CBS en PBL, waaruit is gebleken dat in 2006 ca. 420.000 personen aan te hoge concentraties werden blootgesteld (zie ook paragraaf 4.3 van het NSL). Overigens is voor mij elk van de genoemde aantallen teveel en meer dan voldoende aanleiding voor de maatregelen zoals in het NSL beschreven.</p>
<p>Het grootste manco is het ontbreken van garanties dat de maatregelen worden uitgevoerd. Het rijk geeft ook geen steun aan bijvoorbeeld de milieuzones personenvervoer.</p>	<p>De wet kent een uitvoeringsplicht voor de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL. De uitvoering wordt gemonitord. Bij het niet uitvoeren van voorgenomen maatregelen kan de minister van VROM als laatste middel gebruik maken van een aanwijzingsbevoegdheid.</p> <p>Wat betreft de opmerking over de milieuzone personenvervoer en andere maatregelen; Milieuzones voor vracht en bestelauto's worden</p>

	<p>sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren.</p>
<p>Met specifieke geografische kenmerken in Limburg wordt geen rekening gehouden. Maastricht ligt in een dal en heeft daardoor hogere achtergrondconcentraties. Directe metingen zouden de voorkeur moeten hebben.</p>	<p>In de praktijk is het moeilijk haalbaar om op veel locaties in ons land daadwerkelijk te meten. Bovendien zal de gemeten concentratie afhankelijk zijn van de lokale omstandigheden, met andere woorden een kilometer verderop kan de concentratie al weer anders zijn. Daarom is er in Nederland voor gekozen concentraties vast te stellen op basis van metingen uit het landelijke meetnet luchtkwaliteit in combinatie met modelberekeningen, waarbij gebruik wordt gemaakt van alle beschikbare kennis over emissies. Dit geeft de mogelijkheid concentraties vast te stellen ook daar waar niet is gemeten. Dit gebeurt door bij de meer grootschalige achtergrondconcentratie de concentratiebijdrage van lokale bronnen op te tellen. Bij het samenstellen van de zogenaamde achtergrondconcentratiekaarten (GCN-kaarten) wordt rekening gehouden met emissies naar de lucht van alle bronnen in Nederland. Gezien de grote invloed van emissies in het buitenland op de concentraties van NO₂ en fijn stof, worden in aanvulling daarop ook de buitenlandse emissies in de verspreidingsmodellen meegenomen. Voor Zuid-Limburg betekent dit dat de belangrijke invloed van buitenlandse bronnen in de lokale achtergrondconcentratie is verwerkt. De berekeningen van het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) in de agglomeratie van Heerlen/Kerkrade laten zien dat de buitenlandse bijdrage aan concentraties relatief hoog is. De bijdrage vanuit het buitenland aan de NO₂-concentraties is daar ruim 2 keer zo groot als gemiddeld over Nederland; voor PM₁₀ is de buitenlandse bijdrage 15% hoger dan gemiddeld voor Nederland (situatie 2007).</p> <p>Het feit dat Maastricht in een dal ligt, kan van belang zijn voor berekening van de lokale luchtkwaliteit. In de Standaard Rekenmethode 1 (zoals het CAR-model) wordt voor wat betreft de meteorologische invoergegevens gebruik gemaakt van de meetgegevens verkregen op Maastricht-Aken airport. Echter, om zo goed mogelijk rekening te houden met de lokale geografische omstandigheden wordt door het RIVM op basis van 'expert judgement' een correctie uitgevoerd op deze meteo-gegevens.</p>
<p>Burgers zijn slecht geïnformeerd over de inspraakmogelijkheden. Het verdrag van Aarhus wordt daarmee niet gerespecteerd. Op de inspraakavonden zijn vooral ambtenaren aanwezig in plaats van belanghebbende burgers.</p>	<p>De inspraak is breed en tijdig aangekondigd in landelijke en regionale kranten, per brief aan alle betrokken lokale bestuurders, landelijke en gemeentelijke websites en uiteraard de Staatscourant en op een wijze die gebruikelijk is bij dit soort landelijke inspraakprocedures. De matige opkomst is wel geconstateerd, maar het wel of niet aanwezig zijn is een keuze die burgers zelf maken.</p>
<p>Veel milieuvergunningen voor industriële</p>	<p>Het is een misverstand dat een groot aantal</p>

<p>installaties voldoen niet aan de Europese IPPC-richtlijn. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM₁₀, NO₂ en NO_x.</p>	<p>industriële bedrijven niet aan de IPPC-richtlijn voldoen. Negentig procent van de bedrijven voldoet aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. Bovendien wordt hard gewerkt om ervoor te zorgen dat ook deze laatste 10% van de bedrijven aan de IPPC-richtlijn gaat voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade oploopt. Dicht bij drukke wegen mogen gevoelige bestemmingen gebouwd worden terwijl bekend is dat dit blijvende ernstige gezondheidsschade kan veroorzaken. Een gemiste kans.</p>	<p>De totstandkoming van het NSL neemt niet weg, dat ik in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen, vooruitlopend op het halen van de normen door middel van het NSL, extra aandacht geef aan het bouwen langs drukke wegen. Het Besluit houdt in dat binnen zones langs snelwegen en provinciale wegen gebouwen voor gevoelige groepen (zoals scholen, bejaardentehuizen en verzorgingstehuizen) alleen mogen worden gebouwd als de grenswaarden niet worden overschreden.</p> <p>Het uitbreiden van de werking van het Besluit gevoelige bestemmingen tot woningen zie ik niet als een reële optie. Dit zou in de uitvoeringspraktijk neerkomen op een te ingrijpende beperking van de ruimtelijke ordeningsbevoegdheid van gemeenten. De afwegingen die daarbij horen, zijn belangrijk en complex. Die wil en kan ik niet vanuit de Rijksoverheid voorschrijven. Wel wil ik graag nog meer stimuleren dat gemeenten bij hun besluiten zo veel mogelijk rekening houden met de gezondheid van mensen, ook indien er geen sprake is van overschrijdingssituaties. De landelijke GGD-richtlijn en de plaatselijke GGD's kunnen daarbij een belangrijke rol vervullen.</p>
<p>Na uitvoering van het NSL blijven er hardnekkige knelpunten bestaan. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Na uitvoering van het NSL zullen er geen overschrijdingen meer restereren.</p>

<p>36 Stichting Geen Twee Snelwegen, dhr. P. van Veen, Steijl</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Deze overheid kiest voor economie en niet voor gezondheid.</p>	<p>De overheid richt zich met het NSL nadrukkelijk op beide doelstellingen. Het NSL is primair bedoeld om de gezondheidsschade te verminderen als voorwaarde om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.</p>
<p>Milieugroeperingen worden monddood gemaakt door het beperken van rechten.</p>	<p>Het blijft ook na een definitief NSL voor een ieder mogelijk om de gebruikelijke procedures op te starten tegen een vast te stellen besluit ter uitvoering van een project (zienswijzen indienen en beroep instellen dan wel bezwaar maken).</p>

<p>De spoedwet wordt door minister Eurlings misbruikt om de A74 te forceren. Ook het NSL is bedoeld om procedures te versnellen en niet om de gezondheid van burgers te bevorderen.</p>	<p>In deze inspraakprocedure kan worden ingesproken op het NSL. De Spoedwet wegverbreding staat daar los van, want die maakt geen deel uit van het NSL. Ten aanzien van een concreet besluit ter uitvoering van een project, kan worden ingesproken en beroep worden ingesteld.</p>
<p>In de wetmilieubeheer is geregeld dat een bouwproject op een plek met een overschrijdingssituatie van de grenswaardes alleen doorgang kan vinden als de negatieve effecten van dat project in de omgeving worden gecompenseerd. Het NSL is een truc om pieken te omzeilen en lokale maatregelen voor bouwprojecten te ontlopen.</p>	<p>Na uitvoerige behandeling heeft het parlement een aantal wijzigingen in de wet Milieubeheer aangenomen die de programmatische aanpak van het NSL mogelijk maken. Ik verwijs in dat opzicht naar het juridische hoofdstuk van het NSL.</p>
<p>Minister Cramer heeft het advies over de 'gevoelige bestemmingen' met betrekking tot luchtkwaliteit zelfs naast zich neergelegd. Het is ontoelaatbaar dat woningen van mensen en ziekenhuizen niet onder de 'gevoelige bestemmingen' vallen. Mensen verblijven gemiddeld 12 uur in hun woning per etmaal.</p>	<p>De AMvB gevoelige bestemmingen valt inhoudelijk buiten de reikwijdte van dit NSL. Dit neemt niet weg dat de AMvB van een ondersteunende bijdrage levert aan de bescherming van kwetsbare groepen in gebieden waar de normen worden overschreden. De AMvB heeft daarmee een tijdelijke werking omdat na de looptijd van het NSL geen overschrijdingen resteren. Voor ziekenhuizen geldt dat deze vaak op een goed bereikbare plaats nabij een snelweg of provinciale weg moeten worden gebouwd. Het uitbreiden van de werking van het Besluit gevoelige bestemmingen tot woningen zie ik niet als een reële optie. Dit zou in de uitvoeringspraktijk neerkomen op een te ingrijpende beperking van de ruimtelijke ordeningsbevoegdheid van gemeenten. De afwegingen die daarbij horen, zijn belangrijk en complex. Die wil en kan ik niet vanuit Den Haag voorschrijven. Wel wil ik graag nog meer stimuleren dat gemeenten bij hun besluiten zo veel mogelijk rekening houden met de gezondheid van mensen, ook indien er geen sprake is van overschrijdingssituaties.</p>
<p>De nieuwe A74 dient te voldoen aan de wettelijke normen. Tijdens de hoorzitting van de Tweede Kamer op 5 september 2007 heeft de stichting GTS (Geen Twee Snelwegen) aangedrongen op een juiste rekenexercitie. Tot op heden zijn de resultaten hiervan niet teruggekoppeld aan de stichting. Het NSL mag niet het wettelijke instrument en de procesgang van MER --> OTB --> TB, de Raad van State omzeilen of verzwakken. Dit is nu niet in het NSL opgenomen.</p>	<p>Ten aanzien van het NSL geldt voor de A74 het volgende. Het project A74 heeft met het NSL een goede en sluitende onderbouwing ten aanzien van luchtkwaliteit dat overal tijdig wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Dit staat verder los van de besluitvormingsprocedure omtrent de A74.</p>
<p>In de AMvB worden binnen zones langs wegen onderzoek verricht naar mogelijke overschrijdingssituaties voor nieuwe gevoelige bestemmingen. Dit zou ook moeten gelden voor bestaande gevoelige bestemmingen.</p>	<p>U doelt waarschijnlijk op de AMvB gevoelige bestemmingen; De AMvB gevoelige bestemmingen valt inhoudelijk buiten de scope van dit NSL. De AMvB is begin 2009 van kracht gegaan en is via www.vrom.nl op te vragen. De AMvB zal zich alleen richten op nieuwe bouwprojecten, omdat ik alleen aanwijzingen kan geven voor projecten waarvoor nog een vergunning verleend moet worden. Voor gebouwen waarvoor vóór de inwerkingtreding</p>

	<p>van de AMvB een vergunning is afgegeven, zullen dus buiten de werking van deze maatregel blijven.</p>
<p>In de saneringstool wordt met een verkeerde verkeerssituatie gerekend ter hoogte van Blerick. De A73 en A74 zijn niet op de kaart ingetekend. Ook wordt met te gunstige verkeerscijfers gerekend voor de A73. Voor de A74 zijn geen verkeersgegevens opgenomen in de saneringstool. Op deze manier geeft de saneringstool een te gunstig beeld weer van de werkelijkheid. De saneringstool wordt slechts geverifieerd met een enkel meetpunt ter hoogte van Vredepeel. Dit is onvoldoende voor het toetsen van de luchtkwaliteit. Het NSL bevestigt dat niet alle aangeleverde rapportages door lokale overheden juist zijn. De stichting verzoekt om specifiek de gegevens van de regio Venlo te controleren.</p>	<p>De terecht door u geconstateerde gebreken zijn gecorrigeerd en de nieuwe data worden meegenomen in de vernieuwde versie van de saneringstool en het definitieve NSL.</p> <p>Ook in de regio Venlo is de ontbrekende informatie aangevuld en is het netwerk en de toedeling op dit netwerk verbeterd.</p>
<p>Het is vreemd dat het landelijke meetnet luchtkwaliteit uitgangspunt is voor de basis van de saneringstool. De regionale milieudiensten leveren nauwelijks waarden aan die refereren aan langdurige metingen. Het NSL geeft geen uitleg over de meetmethode.</p> <p>Het aftrekken van zeezout voor de provincie Limburg is onjuist. Alleen met westenwind kan zeezout worden aangevoerd.</p>	<p>De GCN kaarten waarin de achtergrondconcentratie is opgenomen, zijn zorgvuldig tot stand gekomen en zijn breed geaccepteerd bij alle studies en onderzoek naar de luchtkwaliteit. Gehanteerde uitgangspunten en meetmethoden die hieraan ten grondslag liggen, zijn opgenomen in de verantwoordingsdocumenten die het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) bij de GCN kaarten levert. Deze maken op hun beurt als achtergronddocumenten weer deel uit van het NSL. Ik verwijs ondermeer naar bijlage 3 en 5 van het NSL.</p> <p>Voor het aftrekken van zeezout geldt hetzelfde. De zeezoutcorrectie is juridisch vastgelegd in artikel 5.19 van de huidige Wet milieubeheer.</p>
<p>In de paragraaf over de betrouwbaarheid van het rekenkundig fundament (pagina 23, NSL) is een passage opgenomen dat discontinuïteiten in de aangeleverde gegevens voor de saneringstool geen effect hebben op het aantal grenswaardenoverschrijdingen. De stichting vraagt om in het NSL op te nemen dat deze gegevens zullen worden gecontroleerd.</p> <p>Het MNP heeft aangegeven dat de uitkomsten van de saneringstool met een aantal onzekerheidsmarges zijn omgeven. Het MNP heeft daarom aangegeven dat een bestuurlijke afweging dient te worden gemaakt voor situatie rondom grenssituaties. De stichting stelt dat er in het NSL hoge eisen moeten worden gesteld aan deze bestuurlijke afweging.</p>	<p>Met betrekking tot discontinuïteiten geldt dat een controle op de consequenties voor het aantal grenswaardenoverschrijdingen is uitgevoerd. Deze discontinuïteiten zijn in de vernieuwde versie van de saneringstool ook verkleind en zullen ook in deze versie gecontroleerd worden. Dit zal in het definitieve NSL bevestigd worden.</p> <p>De betrokken bestuurlijke partijen hebben de aanbevelingen van het MNP ter harte genomen. Jaarlijks wordt er nauwkeurig gemonitord. Waar noodzakelijk zullen tijdig aanvullende maatregelen getroffen worden.</p>
<p>De saneringstool 2.2.2 geeft tot 50% gunstiger beeld van de luchtkwaliteit dan het CAR2 model. Gevraagd wordt om in het NSL op te nemen waarom het NSL juist is en het CAR2 model onjuist.</p>	<p>Het is in beginsel niet mogelijk dat de saneringstool en CAR verschillende uitkomsten geven. Een uitkomst van een berekening is afhankelijk van de input en de "rekenregels". De saneringstool en het CAR-model geven dezelfde uitkomst voor een gebied indien dezelfde input en rekenregels worden gebruikt. De saneringstool is gebaseerd op het CAR-</p>

	<p>model. Een "oudere" CAR-berekening geeft voor een specifiek gebied een groter aantal overschrijdingskilometers doordat veelal niet is gerekend met de meest recente rekenregels die de Europese richtlijn voorschrijft. De saneringstool rekent met de actuele/vigerende Europese rekenvoorschriften (onder andere op het punt op welke afstand van de wegrand de concentratie moet worden gemeten en berekend) en geeft daardoor voor dezelfde plek minder overschrijdingen dan oudere versies van het CAR-model. Groot voordeel van de saneringstool is ondermeer dat alle berekeningen in het hele land nu op dezelfde uniforme en voorgeschreven wijze tot stand zijn gekomen en problemen tussen gemeenten daardoor vergelijkbaar zijn en verschillen tussen gemeenten niet voortkomen uit verschillend modelgebruik met invoerfouten en dergelijke.</p>
<p>De emissies van de rivierscheepvaart en dieseltreinen worden niet meegerekend in het NSL. Dit is vreemd, gezien het feit dat deze emissies ook dicht bij steden plaatsvinden. Bijlage over het juist berekenen van de te verwachten luchtkwaliteit omgeving Venlo.</p>	<p>Emissies van rivierscheepvaart en dieseltreinen vormen onderdeel van de achtergrondconcentratie en zijn dus wel meegerekend in het NSL.</p>
<p>De lengte van de A74 is niet correct opgenomen in het NSL (bladzijde 179). De juiste lengte bedraagt 9 kilometer. De stichting verzoekt om een juiste vermelding van de lengte van de A74 en de daarbij behorende doorrekening in bijlage 1 van het NSL op te nemen. De stichting verzoekt (refererend aan de Wet Openbaarheid Bestuur) tevens om de inputgegevens van de saneringstool in de regio Venlo.</p>	<p>Bedankt voor uw opmerking. Het project A74 wordt met de juiste lengte opgenomen in het definitief NSL. Het project wordt ook op de juiste wijze in de Saneringstool versie 3 opgenomen.</p> <p>Het rekenmodel, de Saneringstool, is ter inzage gelegd inclusief technische achtergronddocumentatie, zodat alle inputgegevens openbaar zijn gemaakt voor geïnteresseerden. U kunt daarin zelf de gegevens voor Venlo checken. U kunt ook de volgende versie van de saneringstool inzien. Het is nadrukkelijk de opzet om het NSL transparant en narekenbaar te maken. Gebreken zullen jaarlijks hersteld worden en actuelere data worden jaarlijks ingevoerd.</p>
<p>De op- en overslag in de regio Venlo mist in het NSL. In Blerick is een van de grootste logistieke centra gevestigd in combinatie met de A63, A73, toekomstige A74, intensief diesel treinverkeer en scheepvaart.</p>	<p>In de regio Venlo wordt binnen de nieuwe Saneringstool zorgvuldig gekeken naar uw zorg dat cumulatie door op- en overslag, diverse wegbijdragen, trein en scheepvaart, leidt tot grenswaardeoverschrijdingen. Feit is dat op- en overslag, trein en scheepvaart binnen het NSL beschreven worden door de achtergrondconcentraties. De bijdragen van verschillende wegprojecten worden wel gecumuleerd.</p>
<p>Volgens het NSL leveren de IBM-projecten nauwelijks overschrijdingen van de normen op. De stichting twijfelt hier sterk aan voor de situatie in de regio Venlo en vraagt om een bevestiging dat voor de regio Venlo deze bewering niet juist is.</p>	<p>Ik kan uw verwachting dat de IBM projecten in de regio Venlo tot overschrijdingen leiden, niet bevestigen. De berekeningen tonen aan dat de projecten niet tot extra overschrijdingen leiden.</p>
<p>Maatregelen zijn slecht onderbouwd, onrealistisch en de effectiviteit is onbekend. De effecten van de beoogde maatregelen, zoals stimulering openbaarvervoer en</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Voor de invoering van Anders Betalen voor</p>

<p>stimulering aardgas hebben tot nu toe niet het gewenste effect. Het is wetenschappelijk niet aangetoond dat groenbeplanting langs autosnelwegen de luchtvervuiling effectief kan verminderen. Bovendien is er langs de A73/A74 op cruciale locaties geen ruimte voor groenvoorzieningen. Op autosnelwegen is dynamisch verkeersmanagement onmogelijk.</p>	<p>Mobiliteit is ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. Het kan zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen ontwikkeld en ingezet moeten worden om tegenvallers op te vangen. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p> <p>Groenbeplanting wordt binnen het Innovatie Programma Luchtkwaliteit zorgvuldig beproeft en bemeten. Deze resultaten zijn inderdaad nog niet bekend en worden medio 2009 verwacht. Groenbeplanting wordt dan ook niet toegepast als maatregel langs het hoofdwegennet. Ook wordt het afschermend effect van bestaand groen niet meegenomen.</p> <p>Dynamisch verkeersmanagement staat voor een aanpak waarbij de routing (verdeling tussen verkeersstromen op netwerkniveau) en de doorstroming op een wegvak verbeterd wordt met verkeersmaatregelen. Deze maatregelen worden nu al op brede schaal toegepast ter verbetering van de doorstroming en een betere benutting van de beschikbare infrastructuur. Binnen het NSL wordt DVM ingezet op saneringslocaties en vermindert de verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit.</p>
--	---

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In de definitieve versie van het NSL worden verkeersintensiteiten en discontinuïteiten tussen verkeersmodellen verbeterd opgenomen.

<p>37 LLTB, dhr. L. Moonen, Roermond</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De land- en tuinbouw en met name de intensieve veehouderij realiseert zich dat fijn stof relevant is voor de gezondheid van mensen in de omgeving van een bedrijf en voor de agrariër en zijn familie. De sector wil graag meedenken over oplossingen binnen de milieurandvoorwaarden, financiële mogelijkheden en haalbare termijnen.</p>	<p>Ik waardeer dat de sector constructief meedenkt over oplossingen voor de problematiek van fijn stof in met name de pluimveehouderij.</p> <p>Binnen het gegeven tijds kader zijn haalbaar en betaalbaar belangrijke richtpunten voor mij.</p>
<p>Alvorens te investeren in maatregelen zijn betrouwbare gegevens nodig. Nu wordt gerekend met emissiefactoren met een onnauwkeurigheid van een factor 6 volgens onafhankelijke deskundigen van TNO en WUR.</p>	<p>Betrouwbare gegevens vind ik van groot belang. Veel aandacht gaat dan ook uit naar verhoging van de betrouwbaarheid van de emissiefactoren van stallen en emissiebeperkende maatregelen. Daarvoor loopt omvangrijk onderzoek bij de Animal Sciences Group van Wageningen UR. Verbeterde emissiefactoren zullen in 2009 beschikbaar komen.</p>
<p>Het lijkt dat voor de intensieve veehouderij in het NSL alleen wordt ingezet op gecombineerde luchtwassers. Deze luchtwassers hebben een aantal voordelen, maar zijn duur in gebruik. Het is daarom</p>	<p>Het onderzoek naar emissiebeperkende maatregelen richt zich niet alleen op gecombineerde luchtwassers, maar ook op andere maatregelen, zoals het aanbrengen van een oliefilm, ionisatie of een elektrostatisch</p>

<p>van belang dat ook onderzoek wordt gedaan naar andere maatregelen. Van belang daarbij is dat de maatregelen financieel haalbaar zijn en uitvoerbaar in de praktijk.</p>	<p>filter. Deze maatregelen zullen ook onder praktijkomstandigheden worden beproefd.</p>
<p>Voor perspectiefvolle en praktijkrijpe maatregelen zijn (met terugwerkende kracht) financiële middelen nodig. Deze financiële middelen zijn te verdedigen, omdat een deel van de fijn stof problematiek in de intensieve veehouderij zijn terug te voeren op de maatschappelijke wens tot duurzaam ondernemen.</p>	<p>Om maatregelen te stimuleren is in de Regeling LNV subsidies een module gecombineerde luchtwassystemen opgenomen. Daarnaast zal in 2009 een module worden opgenomen die is gericht op de financiële stimulering van maatregelen op bedrijven die de drempelwaarde voor fijn stof overschrijden of zullen overschrijden na omschakeling naar welzijnsvriendelijke huisvesting. In 2009 zullen de emissiebeperkende maatregelen voor fijn stof ook in aanmerking komen voor het fiscale instrumentarium van VAMIL/MIA.</p> <p>In de Regeling voor proefstallen zal een voorziening worden getroffen om het testen van maatregelen voor het verminderen van de uitstoot van fijn stof in de praktijk te stimuleren. Daarmee kan een beroep worden gedaan op het fiscale instrumentarium van VAMIL/MIA.</p> <p>Het is echter niet mogelijk om met terugwerkende kracht financiële middelen toe te kennen, aangezien dit in strijd is met de Europese regels voor staatssteun.</p>
<p>In de Europese richtlijn luchtkwaliteit is een bepaling opgenomen dat waar toegang verboden is geen toetsing aan de norm nodig is. Dit betekent dat de toetsafstand in de praktijk meer dan 70 meter kan zijn. Daarnaast is het niet nodig om wegen aan de norm te toetsen. Op wegen vindt alleen een korte blootstelling plaats, terwijl de normen zijn opgesteld aan de hand van langdurige blootstelling. De termijn van 2011 is te krap. Metingen moeten nog worden verricht, maatregelen moeten nog worden uitgewerkt, vergunningen moeten nog worden aangepast en de maatregelen moeten worden geïmplementeerd op de bedrijven.</p>	<p>In het toetsingskader wordt rekening gehouden met de locaties die in de EU-richtlijn Luchtkwaliteit zijn uitgezonderd van beoordeling. Het tijdtraject tot 2011 is zeer ambitieus. Het NSL is er op gericht dat uiterlijk medio 2011 aan de norm voor fijn stof wordt voldaan. Dit tijdtraject vloeit voort uit de kaders die de EU-richtlijn Luchtkwaliteit stelt voor het verkrijgen van derogatie voor het voldoen aan de grenswaarden.</p>
<p>De nationale overheid moet beter communiceren richting de lagere overheden. Een praktische handleiding voorkomt onnodige vertragingen, procedures en voorkomt extra kosten.</p>	<p>De rijksoverheid besteedt veel zorg aan communicatie met de lagere overheden. Zo hebben alle lagere overheden een brief ontvangen met betrekking tot het toetsingskader fijn stof voor de landbouw en vindt periodiek overleg plaats met VNG en provincies en met de pluimveesector over fijn stof en landbouw. Daarnaast verschaft de website van Infomil aan gemeenten actuele ondersteunende informatie voor de verlening van milieuvergunningen.</p>
<p>In het Limburgse samenwerkingsprogramma wordt voor de 3%-norm uitgegaan van een glastuinbouwbedrijf van 0,7 ha of groter. Het LLTB is van mening dat de uitstoot van een bedrijf van deze grootte</p>	<p>Bedrijven die uitbreiden of zich nieuw vestigen dienen getoetst te worden op luchtkwaliteit. Dit geldt ook voor de glastuinbouw in relatie tot NO_x. In de Regeling niet in betekende mate is voor de glastuinbouw tot inwerking treden van het NSL een waarde aangehouden van 0,7</p>

<p>verwaarloosbaar is en acht een norm van 4 of 5 ha verdedigbaar.</p>	<p>hectare (1%) en vanaf inwerking treden van het NSL 2 hectare (3%) voor verwarmde kassen. Deze grenswaarde is vastgesteld op basis van berekeningen van TNO en RIVM. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in de toelichting bij de Regeling niet in betekende mate (zie Staatscourant, 9 november 2007, nr. 218, pag. 11).</p> <p>Ik ben mij ervan bewust dat bedrijven die uitbreiden of zich nieuw vestigen in vele gevallen groter zullen zijn dan de genoemde grenswaarde. Daarom zijn er verschillende glastuinbouwlocaties opgenomen in het NSL en is toetsing hiervan aan de luchtkwaliteit daardoor niet meer nodig.</p>
--	--

38 Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, dhr. R. Hendriks, Tilburg	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het instellen van milieuzones in steden heeft voor ambulante ondernemers met een wat oudere vrachtwagen of een bestelbusje grote gevolgen, terwijl de uitstoot van deze groep juist zeer beperkt is. Ambulante ondernemers rijden weinig kilometers. De vrachtwagen gaat daardoor langer mee en dit werkt nu juist tegen deze ondernemers. In het landelijk convenant dat is samengesteld door het beroepsgoederenvervoer is een bepaling opgenomen dat een Euro 3 vrachtwagen niet ouder mag zijn dan 8 jaar om de milieuzone in te mogen. Het is onbegrijpelijk dat naar de leeftijd wordt gekeken en niet naar de uitstoot van een vrachtwagen. Daarnaast heeft het verplichten van een roetfilter voor de vrachtwagens van ambulante ondernemers geen zin. Ambulante ondernemers rijden voornamelijk kleine afstanden, waardoor de motor niet op temperatuur komt om de roetfilter goed te laten werken. De milieuzones dwingen de ambulante ondernemers investeringen te doen die slechts een zeer beperkte mate bij zullen dragen aan het verbeteren van het milieu en bovendien financieel niet haalbaar zijn voor deze groep.</p> <p>Marktwerving is een goede oplossing voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Door het verplichten stellen van normen aan nieuwe voertuigen zal de luchtkwaliteit binnen een aantal jaren vanzelf verbeteren. Deze marktwerving zorgt ervoor dat kleine ondernemers hun werk kunnen blijven doen.</p>	<p>Ik begrijp uw zorg over de bedrijfseconomische gevolgen van milieuzones voor de ambulante handel. Dit signaal is ook eerder dit jaar door de Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH) geuit bij de Brabantse gemeenten die een milieuzone voor vrachtauto's hebben ingesteld. De gemeenten hebben dit signaal serieus genomen en actie ondernomen. In nauwe samenwerking met de CVAH is een coulanteregeling/hardheidsclausule opgesteld voor die ondernemers die de financiële gevolgen van de milieuzone om bedrijfseconomische redenen niet kunnen dragen. Elke ondernemer kan een beroep doen op deze regeling, waarna de inhoudelijk beoordeling plaatsvindt door het onafhankelijke Instituut voor het Midden en Kleinbedrijf (IMK). De ondernemer overlegt daartoe o.a. bewijsstukken over zijn bedrijfseconomische positie. Tot nu toe is overigens zeer beperkt beroep gedaan op deze regeling. Op dit moment wordt de coulanteregeling/hardheidsclausule overgenomen door de overige milieuzone-gemeenten. Daarnaast is afgesproken dat een dergelijke regeling onderdeel zal uitmaken van een milieuzone-convenant voor bestelauto's. Ten slotte moet ook de subsidieregeling voor de aanschaf van roetfilters niet onvermeld blijven. Daarmee komt de rijksoverheid de ondernemers tegemoet bij de investering in een roetfilter.</p> <p>De toegangseisen voor de milieuzone voor vrachtauto's zijn weldegelijk gebaseerd op de uitstoot van de vrachtauto. Zo zijn momenteel zogenaamde Euro-0 en Euro-I vrachtauto's niet toegestaan en is voor Euro-II en Euro-III vrachtauto's een roetfilter verplicht. Vanaf 1-1-2010 moet de vrachtauto minimaal aan Euro-IV voldoen. Een uitzondering is daarbij gemaakt voor de jongste Euro-III vrachtauto'</p>

	<p>met roetfilter. Om te voorkomen dat deze al te snel geweerd zouden worden is bepaald dat deze vrachtauto's tot 1-7-2013 ook de milieuzone binnen mogen, zolang het voertuig jonger is dan acht jaar, de gemiddelde afschrijvingstermijn voor vrachtauto's.</p> <p>U geeft aan dat het specifieke gebruik van vrachtauto's voor de ambulante handel ertoe leidt dat het toepassen van roetfilters niet goed mogelijk is doordat de benodigde minimale motortemperatuur voor de regeneratie van het roetfilter niet wordt bereikt. Er bestaat de mogelijkheid om vanwege deze reden bij SenterNovem een langdurige ontheffing aan te vragen. U vindt hierover meer informatie op www.milieuzones.nl/ontheffingen.</p> <p>Het is al bestaande praktijk dat er normen gesteld worden aan de uitstoot van nieuwe vrachtauto's. Deze Europese normen (ook wel Euro-normen genoemd) worden elke 4 tot 5 jaar aangescherpt. Helaas is deze "autonome" vergroening van het vrachtautopark onvoldoende om te zorgen voor een voldoende schone luchtkwaliteit binnen de daartoe gestelde termijnen. Door een relatief beperkt, maar relatief vervuilend deel van het (vracht)autopark te weren uit die gebieden waar overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden bestaan, is een aanzienlijke en noodzakelijke verbetering van de luchtkwaliteit mogelijk.</p>
--	---

39 Dhr. C.E. van Eeuwen, Harderwijk	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het zou zeer zinvol zijn om de lucht verontreiniging door openhaarden en andere houtkachels te betrekken bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. De uitstoot hiervan, die tevens ook neerslaat, is nadelig voor de gezondheid en drijft longpatiënten tot wanhoop.</p>	<p>De bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging in Nederland is beperkt. Het is juist dat deze rook niet gezond is en ook hinderlijk kan zijn voor mensen met kwetsbare luchtwegen. Gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, bevat het NSL geen nationale wet- en regelgeving voor de aanpak van deze problematiek.</p> <p>Desalniettemin begrijp ik dat zich hinderlijke situaties kunnen voordoen. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gebruiker van een houtgestookte kachel om door de rookemissie omwonenden niet tot hinder te zijn. In de tweede plaats is het een verantwoordelijkheid van de gemeente om desgewenst bijvoorbeeld op grond van een verordening regulerend op te treden. Gemeenten hebben veelal een algemene verordening waarin zij tal van zaken regelen. Een gemeente kan, indien zij dit onderwerp belangrijk genoeg vindt, in zo'n verordening</p>

	<p>hieraan aandacht besteden. Dat kan zowel in de sfeer van hinderlijkheid voor omwonenden als van wat er in de kachel gestookt mag worden opdat de rookemissie niet leidt tot schadelijke concentraties in de buitenlucht. Ik zal in het NSL een passage opnemen die gemeenten er op wijst dat "gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof als gevolg van huishoudens uitstoot en daar zonedig middels lokale verordeningen regulerend in kunnen optreden".</p> <p>Als u wilt dat de gemeente Harderwijk u helpt met het oplossen van dit probleem, dan kunt u contact opnemen met het buurtteam van de gemeente, indien voor de buurt waarin u woont zo'n buurtteam werkzaam is. Er functioneren nu drie buurtteams: P.C. Boutsenlaan, Goeman Borghesius en Stroomenwaard. Er starten de komende tijd twee nieuwe buurtteams. Zeebuurt 1 en Zeebuurt 2.</p>
--	---

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof ten gevolge van de emissie van huishoudens en daar zonedig, middels lokale verordeningen, regulerend in kunnen optreden.

40 G.J. Cats, Utrecht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De berekeningen in de saneringstool kloppen niet en er zijn geen garanties voor objectiviteit. De gebruikte modellen mogen over de jaren 1999 en 2005 geen daling van de luchtkwaliteit laten zien op het onderliggende wegennet. Het effect van schermen langs wegen moet realistisch worden gemodelleerd. Overschrijding van de daggemiddelde concentraties van fijn stof moet worden geschat met een lognormaal verband. Dit verband dient per weekdag te worden toegepast en indien mogelijk per windrichting.	In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) is objectief vastgelegd op welke wijze berekeningen moeten worden uitgevoerd om een zo realistisch mogelijk beeld van de werkelijkheid te verkrijgen. De saneringstool is het instrument dat is gebruikt om de luchtkwaliteitsknelpunten in beeld te brengen. De saneringstool heeft de Rbl als uitgangspunt. In de Rbl is vastgelegd hoe het aantal overschrijdingsdagen moet worden berekend. Ten behoeve van het definitieve NSL wordt de saneringstool nog verder uitgebreid en geactualiseerd.
Maatregelen die het effect hebben luchtvervuiling te verspreiden (zoals schermen) dienen niet in het NSL te worden opgenomen. Alleen brongerichte maatregelen horen in het NSL thuis. Waar u speculeert over een maatregel in de toekomst dient u aan te geven hoe groot de kans is dat de maatregel uitgevoerd wordt en de kans dat het gewenste effect bereikt wordt. Ook dient aangegeven te worden wat de risico's zijn van deze maatregelen voor het tijdig halen van de grenswaarden.	Ook voor mij hebben brongerichte maatregelen steeds de voorkeur. Om op iedere locatie tijdig aan de normen te kunnen voldoen is het plaatsen van een scherm soms toch onvermijdelijk. Overheden verplichten zich om de maatregelen die in het NSL zijn opgenomen uit te voeren. Met de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt het effect van de maatregelen gevolgd. Wanneer dreigt dat de normen niet worden gehaald, zullen er afspraken over aanvullende maatregelen worden gemaakt.
In tunnels en rond viaducten over (hoofd-)wegen dient over de gehele breedte van de weg aan de grenswaarden te worden voldaan.	In de Rbl is vastgelegd waar aan de normen moet worden getoetst. Op de weg zelf wordt niet aan de normen getoetst, dit is in overeenstemming met de geldende Europese Richtlijn.

41 Stichting Bravo Compagnie, Ir. H.C.G. Boons, Valkenswaard

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De Stichting Bravo Compagnie bestaat uit particulieren die oude legervoertuigen en ander militair materiaal in stand houden. Zij voelen zich gedupeerd door de invoering van milieuzones. De voertuigen met grijze kentekens worden geweerd uit de milieuzones, terwijl voertuigen met een vergelijkbaar effect op de luchtkwaliteit met gele kentekens wel worden toegelaten. Onder de voertuigen met grijze kentekens zijn ook particuliere voertuigen die particulier worden gebruikt. De Stichting verzoekt om vrijstelling voor de milieuzones voor alle particuliere voertuigen, ook wanneer ze een grijs kenteken dragen.</p>	<p>De milieuzone geldt op dit moment alleen voor vrachtwagens met een dieselmotor. Dit betreft allemaal voertuigen die als bedrijfsvoertuig geregistreerd staan bij de Dienst Wegverkeer (RDW).</p> <p>Een aantal gemeenten overweegt om de milieuzones ook voor bestelauto's te laten gelden. Het is op dit moment nog onduidelijk welke gemeenten dat precies zullen zijn en wat de startdatum zal zijn. Ook is er nog geen definitieve overeenstemming over een convenant waarin de te hanteren uniforme toegangseisen zijn vastgelegd.</p> <p>U suggereert dat er bij milieuzones onderscheid zou worden gemaakt tussen voertuigen die door ondernemers worden gebruikt ("grijze" kentekens) en voertuigen die in particulier gebruik zijn ("gele" kentekens) en dat de maatregel daardoor een willekeurig karakter heeft. Ik neem aan dat u daarbij op de bestelauto's doelt, waar dit onderscheid vooral speelt.</p> <p>"Gele" of "grijze" kentekens betreffen fiscale begrippen, die inmiddels verouderd zijn. Waar het om gaat is dat een kentekenhouder van een bestelauto sinds 1 juli 2005 in aanmerking kan komen voor een laag tarief voor de motorrijtuigenbelasting en de BPM. De Belastingdienst stelt daarvoor een aantal voorwaarden, waarvan de belangrijkste is dat u ondernemer bent voor de omzetbelasting en dat u een btw-nummer hebt. Wordt aan deze criteria niet voldaan dan betaalt de kentekenhouder het particuliere (hoge) tarief.</p> <p>De toegangseisen van milieuzones voor bestelauto's (die momenteel nog in concept zijn) zijn gebaseerd op de definitie van de bestelauto in Europese wetgeving en de Nederlandse wegenverkeerswet ("voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton"). Deze definitie maakt geen onderscheid in de fiscale behandeling van het voertuig. Voor de luchtkwaliteit gaat het immers om uitstoot van de (bestel)auto en niet om het de fiscale status van het voertuig of de aard van de bezitter ervan. Op het verzoek voor een vrijstelling van alle voertuigen die in particulier bezit zijn kan ik dus niet ingaan, dan zou ik juist het onderscheid gaan maken waartegen u bezwaar maakt.</p> <p>Wel is er de mogelijkheid voor voertuigen die niet aan de toegangseisen voldoen om maximaal 12 maal per jaar per milieuzone een dagontheffing te verkrijgen bij de betreffende gemeente. Meer informatie hierover kunt u vinden op www.milieuzones.nl. Zodoende is er</p>

	<p>een toegangsmogelijkheid voor voertuigen die slechts af en toe binnen een milieuzone komen. De milieuzone-gemeenten hebben bovendien aangegeven voor speciale aangelegenheden zoals een bevrijdingsdefilé, waar waarschijnlijk ook voertuigen van uw stichting aan deelnemen, in onderling overleg een passende oplossing te zullen vinden.</p>
<p>Binnen Valkenswaard-Waalre en Eindhoven worden maatregelen gepland om de Eindhovenseweg en Heikantlaan af te sluiten voor vrachtverkeer. Deze wegen worden regelmatig gebruikt op weg naar evenementen in Eindhoven (DAF museum, Veteranendag). De alternatieve route over de snelweg is 8 km langer en bovendien moeten de voertuigen dan op maximale snelheid (80km/h) rijden. Daar zijn het brandstofgebruik en het milieu niet bij gebaat! De Stichting wil ontheffing voor het vrachtwagenverbod op beide wegen.</p>	<p>Een vrachtwagenverbod is een van de maatregelen die mogelijk getroffen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op dit moment is er nog geen sprake van een vrachtwagenverbod. Wanneer dit wordt ingesteld, zullen belangen worden afgewogen en ontheffingsmogelijkheden bekeken worden. Door het bevoegde gezag zal tegen die tijd voorlichting geven over de maatregel en de mogelijkheden van ontheffing. Een ontheffing voor een te nemen vrachtwagenverbod valt buiten de reikwijdte van het NSL. Indien de betrokken gemeente een vrachtwagenverbod wil vaststellen kunt u met hen gezamenlijk naar een oplossing zoeken.</p>
<p>De milieuzone is toegankelijk voor vrachtwagens met een euro III motor met goedgekeurd roetfilter. Dit geldt echter tot 2013; hierna mogen deze voertuigen niet meer de milieuzone in. Ook voor Euro IV heeft men een einddatum. Een winkelwagen mag maximaal 13 jaar oud zijn. Het hanteren van de leeftijd van een voertuig als criterium voor het wel/niet toelaten tot een milieuzone is geen goed criterium, want:</p> <ul style="list-style-type: none"> - als voertuigen weinig rijden zijn ze op hun 'maximale leeftijd' technisch nog in goede staat. Slopen en vervangen van deze voertuigen is dan schadelijker dan de winst van het gebruiken van een nieuw voertuig; - het plaatsen van een schonere motor verandert niets aan de leeftijd van het voertuig en is dus helaas geen optie als de rest van het voertuig nog niet versleten is; - wanneer een gebruiker weet dat hij zijn voertuig het jaar erop moet vervangen, zal hij weinig aandacht meer besteden aan onderhoud. Hiermee zijn de verkeersveiligheid en het milieu niet gebaat. De Stichting acht controle van de uitstoot door het voertuig tijdens de APK een beter criterium. 	<p>De toegangseisen voor de milieuzone voor vrachtauto's zijn gebaseerd op de uitstoot van de vrachtauto en niet op de leeftijd. Zo zijn momenteel zogenaamde Euro-0 en Euro-I vrachtauto's niet toegestaan en is voor Euro-II en Euro-III vrachtauto's een roetfilter verplicht. Vanaf 1-1-2010 moet de vrachtauto minimaal aan Euro-IV voldoen. Een uitzondering is daarbij gemaakt voor de jongste Euro-III vrachtauto' met roetfilter. Om te voorkomen dat deze al te snel geweerd zouden worden is bepaald dat deze vrachtauto's tot 1-7-2013 ook de milieuzone binnen mogen, zolang het voertuig jonger is dan acht jaar, de gemiddelde afschrijvingstermijn voor vrachtauto's. De maximumleeftijd van 13 jaar waaraan u refereert, geldt alleen voor de categorie 'bijzondere voertuigen'.</p> <p>Mocht een vrachtauto nog niet economisch afgeschreven zijn, maar niet aan de toegangscriteria voldoen van de milieuzone, dan kan deze uiteraard gewoon worden ingezet buiten de milieuzone. Een milieuzone is namelijk een maatregel ter verbetering van lokale luchtkwaliteit, en geldt momenteel slechts in een beperkt deel van een negental Nederlandse steden. Slopen is dus zeker niet de enige optie wanneer een (vracht)auto geen toegang meer heeft tot de milieuzone. De staat van onderhoud van een voertuig heeft ook de aandacht van de rijksoverheid vanwege o.a. de verkeersveiligheid en het milieu. Bij de APK-keuring van auto's wordt dus ook getest op de uitlaatgasemissies en al of niet afgekeurd. Het is echter zo dat daarbij gerelateerd wordt aan de uitstoot die het voertuig had toen het voor het eerst tot de weg werd toegelaten. Doordat elke 4 tot 5 jaar de Europese normen (ook wel Euro-normen</p>

	<p>genoemd) voor de emissies van nieuwe auto's worden aangescherpt, is het zo dat een oude auto, ook al is deze goed onderhouden, meer uitstoot dan een nieuwe. Helaas is de "autonome" vergroening van het autopark door de strenger wordende Euro-normen onvoldoende om te zorgen voor een voldoende schone luchtkwaliteit binnen de daartoe gestelde termijnen. Door een relatief beperkt, maar relatief vervuilend deel van het autopark te weren uit die gebieden waar overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden bestaan, is een aanzienlijke en noodzakelijke verbetering van de luchtkwaliteit mogelijk. Dit is het idee achter de milieuzone.</p>
--	---

42 Gemeente Alkmaar, dhr. F.M. Borst, Alkmaar	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De gemeente Alkmaar maakt bezwaar tegen de gehanteerde etmaalintensiteiten op de A9 en N9 (Rijksweg Uitgeest - Alkmaar - Den Helder). De in de Saneringstool gehanteerde etmaalintensiteiten wijken een factor 2 tot 3 naar beneden af van de verkeerscijfers die bij Alkmaar bekend zijn. De gegevens van Alkmaar komen wel overeen met de telgegevens van Rijkswaterstaat. Het betreft telpunt weg 9R DSN: 26327 voor het jaar 2006.</p> <p>Richting zuid naar west geeft een jaargemiddelde van 20946 mvt/etmaal. Richting west naar zuid geeft een jaargemiddelde van 22263 mvt/etmaal. Dit is totaal 43209 mvt/etmaal. Het Alkmaarse model geeft 42895 mvt/etmaal. In de saneringstool wordt met 12456 mvt/etmaal gerekend. Dit is een significant verschil. Ook in de prognosejaren komen dergelijke verschillen voor. Tijdens de voorbereiding van het NSL / RSL is dit punt diverse malen naar voren gebracht, maar helaas niet verwerkt in de saneringstool.</p>	<p>U wijst terecht op het verschil tussen de in de saneringstool gehanteerde verkeersintensiteiten op de N9 en A9 en de telgegevens. Het gebruikte verkeersmodel was nog niet geijkt op de meest recente telgegevens. In de actualisatie van de saneringstool ten behoeve van het kabinetsbesluit over het NSL zal wel gebruik gemaakt gaan worden van recente telgegevens en daardoor zal het door u aangekaarte probleem moeten verdwijnen.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In de definitieve versie van het NSL zullen de gegevens van de nieuwe versie van de saneringstool gebruikt worden.

43 Dhr. A.B.R. de Zeeuw, Badhoevedorp	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ik heb last van de stank van openhaarden en allesbranders. Ik ben van mening dat de uitstoot van NO₂, PM₁₀, CO en PAK's gezondheidsrisico's met zich meebrengt. Als mensen zo nodig een openhaard of allesbrander willen gebruiken, hebben zij de plicht om de uitstoot daarvan te beperken, bijvoorbeeld door een roetfilter of filtersysteem op de schoorsteen. Ik wil</p>	<p>De bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging is beperkt. Het is juist dat deze rook hinderlijk kan zijn. Echter gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, heb ik eerder besloten om niet tot</p>

<p>graag dat er aandacht voor dit probleem komt in het NSL.</p>	<p>nationale wet- en regelgeving over te gaan voor de aanpak van deze problematiek. Dit punt wordt derhalve niet, in regulerende zin, in het NSL opgenomen.</p> <p>Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om desgewenst, bijvoorbeeld op grond van een verordening regulerend op te treden. Gemeenten hebben veelal een algemene verordening waarin zij tal van zaken regelen. Een gemeente kan, indien zij dit onderwerp belangrijk genoeg vindt, in zo'n verordening hieraan aandacht besteden. Dat kan zowel in de sfeer van hinderlijkheid voor omwonenden als van wat er in de kachel gestookt mag worden opdat de rookemissie niet leidt tot schadelijke concentraties in de buitenlucht. Ik zal in het NSL een passage opnemen die gemeenten er op wijst dat "gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof als gevolg van de uitstoot door huishoudens en daar zonedig middels lokale verordeningen regulerend in kunnen optreden".</p>
---	--

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat gemeenten alert moeten zijn op de overlast van fijn stof ten gevolge van de emissie van huishoudens en daar zonedig, middels lokale verordeningen, regulerend in kunnen optreden.

<p>44 Milieuraad Den Ham – Vroomshoop, dhr. G.H. Kollenstaart, Den Ham</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Wij hebben de indruk dat de bijdrage van de landbouw wel berekend is, maar dat de (grote) regionale en lokale gevolgen van de invloed van de landbouw niet in het NSL zijn verwerkt.</p>	<p>De bijdrage van de landbouw is verwerkt in de achtergrondconcentratiekaarten (GCN) die de basis vormen voor de saneringstool; het rekenmodel waarop het NSL is gebaseerd. In de saneringstool die wordt geactualiseerd voor het definitieve NSL worden de individuele bedrijven opgenomen. Landbouwbedrijven die de normen overschrijden zullen maatregelen moeten treffen om te zorgen dat deze overschrijding medio 2011 is weggenomen.</p>
<p>Wij zien dat u conclusies trekt over afname van de vervuiling op basis van aannames met onzekerheden die oplopen tot 30%! Deze onzekerheden zijn onaanvaardbaar hoog en moeten worden verkleind door veel meer de concrete en feitelijke gegevens, gebaseerd op metingen, te hanteren.</p>	<p>Berekeningen zijn nodig omdat niet overal kan worden gemeten en omdat metingen geen informatie leveren over de toekomst. Onzekerheden rond berekeningen zijn onvermijdelijk.</p> <p>Het NSL is een complex proces waarbij we voor de toekomst inderdaad uitgaan van aannames. Verder is het juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Desondanks kan het zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen moeten worden ingezet (en bovenal ontwikkeld</p>

	moeten worden) om tegenvallers op te vangen. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leertmen-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.
Wij missen een goede spreiding van meetpunten. In Overijssel zijn die veelal in onbebouwde gebieden gesitueerd. De luchtkwaliteit moet worden gemeten op plekken waar mensen verblijven! Op het platteland zorgen de verbranding van hout en concentratie van megastallen voor een groot negatief effect op de lokale luchtkwaliteit. Deze effecten worden nu niet gemeten door het meetnet. Ook bij de rekenmodellen wordt er geen rekening mee gehouden. Hiermee valt het probleem onterecht buiten het NSL.	In de praktijk is het moeilijk haalbaar om op veel locaties in ons land daadwerkelijk te meten. Bovendien zal de gemeten concentratie afhankelijk zijn van de lokale omstandigheden, met andere woorden: een kilometer verderop kan de concentratie al weer anders zijn. Daarom is er in Nederland voor gekozen concentraties vast te stellen op basis van metingen uit het landelijke meetnet luchtkwaliteit in combinatie met modelberekeningen, waarbij gebruik wordt gemaakt van alle beschikbare kennis over emissies. Dit geeft de mogelijkheid concentraties vast te stellen ook daar waar niet is gemeten. Dit gebeurt door bij de meer grootschalige achtergrondconcentratie de concentratiebijdrage van lokale bronnen op te tellen. Bij het samenstellen van de zogenaamde achtergrondconcentratiekaarten (GCN-kaarten) wordt rekening gehouden met emissies naar de lucht van alle bronnen in Nederland, inclusief die van stallen voor intensieve veehouderij. Vervolgens dient de verantwoordelijke gemeente bij de vaststelling van de zeer lokale concentraties de lokale bijdrage van een stal in berekeningen mee te nemen om vast te stellen in hoeverre er lokaal een probleem is van overschrijding van de norm.
Wij maken ons zorgen over de uitstoot van PM _{2,5} en andere vervuilende stoffen vanuit huishoudens. Door toename van de prijzen van fossiele brandstoffen en de grote beschikbaarheid op het platteland van hout, verwachten wij een sterke stijging van het aantal houtkachels. Dit zorgt voor uitstoot van CO, PAK's, korte keten koolwaterstoffen en forse fijn stofemissies. Deze stoffen worden niet gemeten op lokaal niveau en de vervuiling wordt niet in de rekenmodellen meegenomen. Vanwege de schadelijke effecten op de gezondheid is het onbegrijpelijk dat in het NSL hier geen aandacht aan wordt besteed!	De bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging is beperkt. Het is juist dat deze rook niet gezond is en ook hinderlijk kan zijn voor mensen met kwetsbare luchtwegen. Echter gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, heb ik eerder besloten om niet tot nationale wet- en regelgeving over te gaan voor de aanpak van deze problematiek. Ik zal wel een paragraaf over uitstoot door huishoudens opnemen in het NSL. De bijdrage van deze bron wordt echter wel degelijk toegepast in de modellering.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat gemeenten alert moeten zijn op overlast van fijn stof ten gevolge van de emissie van huishoudens en daar zonnodig, middels lokale verordeningen, regulerend in kunnen optreden.

45 Mw. G.J. Smink, Nijkerkerveen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ter hoogte van Amersfoort zijn aan de	U meldt terecht dat iedereen recht heeft op

<p>westzijde van de A28 geluidsschermen geplaatst om nieuwbouw in de wijk Vathorst (gemeente Amersfoort, provincie Utrecht) tegen geluid en slechte lucht te beschermen. Ik woon aan de oostzijde van de A28 (gemeente Nijkerk, provincie Gelderland). Hier staan geen schermen, terwijl de overlast is toegenomen door weerkaatsing op het scherm aan de westzijde en een nieuwe aansluiting op de A28. Ik heb ook recht op schone lucht. Door de gemeente/provinciegrens kan Amersfoort binnen haar bestemmingsplan aan de oostzijde geen maatregelen treffen.</p>	<p>schone lucht; dit is ook één van de uitgangspunten van het NSL. Vaak worden maatregelen langs rijkswegen genomen omdat de situatie aan de infrastructuur dan wel langs de weg verandert. In geval van de A28 heeft de aanleg van de woonwijk Vathorst en de nieuwe aansluiting op de A28 bij Nijkerk geleid tot het plaatsen van schermen om inwoners van de nieuwe wijk minder bloot te stellen aan geluidsbelasting vanaf de A28. Deze schermen hebben ook een effect op de luchtkwaliteit: de emissies van het wegverkeer worden beter verspreid en mengen sneller waardoor de concentraties afnemen. Aan uw zijde van de A28 zijn geen schermen voorzien om de luchtkwaliteit te verbeteren, omdat uit de Saneringstool (rekenhart van NSL) blijkt dat hier reeds voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden.</p>
<p>Ik wil graag dat er in het NSL: - duidelijkheid komt over verantwoordelijkheden en hoe te handelen wanneer projecten (gemeente/provincie)grensoverschrijdende effecten hebben</p>	<p>Het NSL is een programma aanpak waarin alle overheden en wegbeheerders gezamenlijk optrekken en afspraken hebben gemaakt over de financiering en realisatie van projecten en maatregelen voor een goede luchtkwaliteit. De realisatie van een scherm langs de A28 is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.</p>
<p>- schermen aan één zijde van de weg verboden worden als er ook mensen aan de andere kant van de weg wonen;</p>	<p>Het is niet de bedoeling dat een geluidsscherm ter regulering van geluidsoverlast leidt tot extra overlast aan de overzijde. Voor zowel geluid- als luchtonderzoek geldt dat er altijd een zorgvuldige afweging gemaakt wordt en dat er een scherm aan weerszijden van de weg geplaatst wordt wanneer de lokale situatie hierom vraagt. Het verbieden van schermen aan één zijde van de weg is dan ook niet de juiste oplossing voor uw probleem.</p>
<p>- er voor wordt gezorgd dat niet alleen nieuwe huizen worden beschermd tegen luchtverontreiniging, maar ook al bestaande huizen;</p>	<p>Uitgangspunt van het NSL is dat alle woningen, nieuwe én bestaande, beschermd worden tegen overschrijding van de grenswaarden. In overeenstemming met de EU-wetgeving toont het NSL aan dat overal in Nederland binnen de gestelde termijnen wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dat geldt dus voor iedere locatie.</p>
<p>- alle effecten van plannen in een totaalplaatje worden opgeteld en worden gecompenseerd door maatregelen.</p>	<p>In het NSL worden - overeenkomstig uw wens - de effecten van plannen opgeteld en gecompenseerd met maatregelen. Het NSL voorziet in een programmatische aanpak waarin infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen voor de gehele termijn tot 2015 zijn geïnventariseerd en de effecten in samenhang beschouwd.</p>

<p>46 Stichting Stop RW19/A4, dhr. J.H.J. Roos, Delfgauw</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 Wij maken bezwaar tegen de wijze waarop het effect van het IBM-project 1203 (A4 tussen Delft en Schiedam) in het NSL wordt gepresenteerd. In bijlage 6 op p. 93 en 96 staan kaarten met een overzicht van de knelpunten voor PM₁₀ en NO₂ in respectievelijk 2011 en 2015. Deze kaarten</p>	<p>U merkt terecht op met de Saneringstool ter hoogte van de toekomstige A4 tussen Delft en Schiedam in 2011 en 2015 geen lokale overschrijdingen van de luchtkwaliteitsgrenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ berekend worden.</p>

<p>laten ondanks inachtneming van de effecten van IBM-projecten geen overschrijdingen zien tussen Delft en Rotterdam. De luchtkwaliteit zal door aanleg van de A4 dermate verslechteren (m.n. ook bij de tunnelmonden) dat alle compenserende maatregelen in het NSL ontoereikend zijn op tijdig aan de grenswaarden te voldoen. Het onderzoek van RWS hiernaar is nog in volle gang en het lijkt ons daarom nu voorbarig om in het NSL te stellen dat het luchtkwaliteitsprobleem in 2011 en 2015 is opgelost.</p>	<p>De variant van de A4 die opgenomen is in het NSL en de Saneringstool bevat geen tunnelmonden. Gelet op de lokale achtergrondconcentratie en de wegbijdrage, vermindert met het effect van generiek bronbeleid, leidt ertoe dat op 10 meter van de wegrand geen overschrijdingen geconstateerd worden.</p> <p>Binnen de lopende studie naar de aanleg van de A4 wordt het NSL gehanteerd als goede onderbouwing van het effect op de luchtkwaliteit. In het NSL is dus rekening gehouden met de extra verontreiniging die de snelweg oplevert. Deze wordt vervolgens gecompenseerd met landelijke, regionale en lokale maatregelen waardoor per saldo geen overschrijding plaatsvindt. De jaarlijkse monitoring houdt de vinger aan de pols om te controleren of de maatregelen inderdaad de verwachte effecten optreden en er dus wordt voldaan aan de gestelde luchtkwaliteitseisen.</p>
---	--

47 Provincie Noord-Brabant, mw. J.R.H. Maij-Weggen, 's-Hertogenbosch	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De provincie wil graag dat de bij de inspraakreactie gevoegde lijst van 25 IBM-projecten alsnog in het NSL wordt opgenomen.</p>	<p>Het toevoegen van nieuwe IBM-projecten naar aanleiding van de inspraakperiode acht ik niet wenselijk. Nieuwe IBM-projecten toevoegen aan het NSL betekent – zeker als die projecten zich bevinden in (de buurt van) huidige overschrijdingsgebieden - dat moet worden nagegaan of en welke extra maatregelen nodig zijn om te zorgen dat het op tijd halen van de grenswaarden niet in gevaar komt. Daarom is in de Wet milieubeheer in artikel 5.12, twaalfde lid, onder b, de mogelijkheid opgenomen om aan de hand van een melding extra voorgenomen besluiten aan het programma toe te voegen. Voorwaarde daarbij is dat de melding - ondersteund met berekeningen - duidelijk maakt dat er met de nieuwe IBM-projecten per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat. Als extra maatregelen nodig zijn dient de melding die te benoemen alsmede aan te geven op welke termijn die maatregelen zullen worden getroffen. De melding behoeft de instemming van de minister van VROM die daarover binnen zes weken dient te beslissen en kan worden gedaan zodra het NSL in 2009 definitief is geworden.</p>

48 LTO Nederland, dhr. A.J. Maat, Den Haag	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Reactie 48 is eensluidend met reactie 37, maar met de volgende aanpassingen of toevoegingen:</p>	<p>In aanvulling op reactie 37:</p>
<p>Voor het meten van de luchtkwaliteit rond stallen van intensieve veehouderijen is een afstand van 70 meter afgesproken tussen LTO Nederland, NOP en het ministerie van</p>	<p>Het nieuwe toetsingskader luchtkwaliteit voor landbouwinrichtingen is vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit van december 2008 en wordt zal verder uitgewerkt</p>

<p>VROM. Het verzoek is om deze verruiming zo spoedig mogelijk te implementeren. Aanvullend moet in 2009 een discussie volgen of dit verder verruimd kan worden aan de hand van de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit.</p>	<p>en toegelicht worden in een handreiking. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de Europese richtlijn luchtkwaliteit. In het toetsingskader zal rekening worden gehouden met de locaties die in deze richtlijn zijn uitgezonderd van beoordeling.</p>
<p>Om het luchtkwaliteitsprobleem op te lossen wordt gebruik gemaakt van subsidies en regelgeving. De bedrijven die nu de norm overschrijden hebben allemaal een rechtsgeldige milieuvergunning. Het afdwingen van investeringen via regelgeving is alleen acceptabel als rekening wordt gehouden met normale investeringen en afschrijvingsritmes. De termijn van 2011 is veel te kort om aanpassingen in het normale investeringsritme mee te laten lopen.</p>	<p>Het tijdtraject tot 2011 is zeer ambitieus. Het NSL is er op gericht dat uiterlijk medio 2011 aan de norm voor fijn stof wordt voldaan. Dit tijdtraject vloeit voort uit de kaders die de Europese richtlijn luchtkwaliteit heeft gesteld voor het verkrijgen van derogatie voor het voldoen aan de grenswaarden. Binnen het gegeven tijds kader zijn 'haalbaar' en 'betaalbaar' belangrijke richtpunten voor het rijk, evenals het realiseren van synergie met maatregelen die noodzakelijk zijn uit hoofde van het ammoniakbeleid. Verder zijn er subsidieregelingen ingesteld welke nog zullen worden uitgebreid.</p>

<p>49 Stichting Duurzame A12, dhr. dr ir A. Ohm, Velp</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Het NSL heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. De stichting heeft 7 bezwaren:</p>	<p>Het is beslist niet mijn intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel: Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.</p>
<p>Veel concrete, effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in het NSL.</p> <p>Voorbeelden: Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur ter beperking van dieseluitlaat worden ingetrokken. Op een aantal belangrijke provinciale wegen wordt voorgesteld de maximumsnelheid te verhogen naar 100 km per uur. De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken. Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn. Veel mogelijkheden worden onderbenut door het ontbreken van innovatieve projecten. RWS toont geen ambitie qua ontwikkeling en toepassing nieuwe concepten.</p> <p>Advies: Neem uitsluitend maatregelen op met bewezen verbeter effecten in het NSL. Toets regelmatig het vigerend beleid aan voortschrijdende inzichten. Maak een goede analyse van de verwachte</p>	<p>Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk onder meer snelheidsverlaging als maatregel in. Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn niet afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km per uur maatregel voorziet. Doelstelling van het experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer teniet te doen. Er is geen sprake van een verhoging van de maximumsnelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode.</p> <p>Milieuzones voor vracht- en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren.</p> <p>Er is geen belasting op meer vervuilende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn, aan een verplichting tot het gebruik van schonere</p>

<p>effecten</p> <p>Neem maatregelen die bij uitvoering tot win-win situaties zullen leiden</p> <p>Stimuleer landelijk de innovaties die talloze private partijen met eigen middelen hebben ontwikkeld</p>	<p>brandstof. Met ingang van 2011 vaart de binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof.</p> <p>Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan de IPPC-richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p> <p>De huidige NSL-systematiek maakt het mogelijk om minder effectieve maatregelen te vervangen door effectievere indien voortschrijdend inzicht (innovaties) daartoe aanleiding geeft.</p> <p>Ook zie ik grote inspanningen bij Rijkswaterstaat om tot vernieuwende oplossingen te komen, bijvoorbeeld bij het innovatie programma luchtkwaliteit (IPL) voor het hoofdwegennet.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen.</p> <p>De kilometerheffing is opgenomen in het NSL maar de milieueffecten zijn pas te verwachten na 2016. Dat is te laat voor het NSL.</p> <p>Deze maatregel dient of versneld te worden, of niet worden meegeteld in het NSL.</p> <p>Beter is het om impact en "zekerheid" van maatregelen te analyseren en op basis daarvan uit te voeren en mee te nemen in het NSL</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Vanaf 2011 zal echter gewerkt worden met de kilometerprijs. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit is daarnaast ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om inzicht te krijgen in de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs. Ten aanzien van de toekomst kunnen we nu eenmaal niet anders dan met voorspellingen werken. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>Met onzekerheden en onnauwkeurigheden van rekenmodellen wordt geen rekening gehouden.</p> <p>Analyseer de worst case situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen voldaan kan worden.</p>	<p>Dit advies kan ik alleen maar onderschrijven. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren hebben laten zien.</p> <p>Voor het uitgaan van een worst case scenario met betrekking tot de klimatologische omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische</p>

	<p>variaties.</p> <p>Er is dus deels met de worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad getoond dat aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake zijn van tegenvallers (zie hiervoor) als van meevallers kan zijn.</p>
<p>Vanaf 2003 zijn een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de Wet luchtkwaliteit af te zwakken. Voorbeelden zijn meten op 10 meter i.p.v. 5 meter, zeezoutaftrek, spoedwet. De geringe inspanning en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloond; de EU zou niet de maximale uitstelruimte moeten geven.</p>	<p>De wet- en regelgeving is de afgelopen jaren inderdaad aangepast, omdat de Europese richtlijnen waarop deze gebaseerd is zijn gewijzigd. De wetgeving in Nederland is steeds conform de Europese verplichtingen opgesteld en voldoet daar ook nu aan. Dit betekent dat ook de projecten die vallen onder de spoedwet wegverbreding moeten voldoen aan de gestelde normen voor de luchtkwaliteit.</p>
<p>Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL Het NSL zou alleen maatregelen moeten bevatten en de luchtkwaliteit zou per bouwplan beoordeeld moeten blijven.</p>	<p>In plaats van het woord "ondermijnen", gebruik ik liever het woord "bevestigen" (de effectiviteit van het NSL). De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren.</p> <p>De NSL aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt. Alleen bij belangrijke wijzigingen van plannen, bij de vergelijking van varianten en bij de optimalisatie van ontwerpen is er aanleiding om nog eens daarbovenop projectgebonden onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat beperkt de inspanningen tot activiteiten die relevant zijn voor de luchtkwaliteit.</p>
<p>Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Ook na uitvoering van het NSL blijven in Gelderland hardnekkige knelpunten over. Voor fijn stof betreft het de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordsingel te Arnhem en de Doctor W Dreeslaan te Eden. Voor NO₂ gaat het om de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem, de Graafseweg, st. Annestraat en Prins Mauritsingel te Nijmegen, Binnebroek te Tiel en de Steenweg te Zaltbommel.</p>	<p>Met het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2 laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na invoer van de specifieke lokale maatregelen.</p>

50 J.H. van Draanen, Barneveld	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ik erger mij aan de stank van rook uit kachels en openhaarden. Ik vind het vervelend dat ik mijn huis vaak niet kan luchten wanneer mensen in mijn omgeving hun kachel of openhaard stoken.</p> <p>VROM heeft mij geadviseerd met de burens die overlast veroorzaken te praten, maar dat is geen oplossing. Alleen al in mijn wijk zijn 80 tot 100 stookplaatsen van kachels en openhaarden aanwezig.</p> <p>Is het niet mogelijk om geleidelijk een stookverbod in te stellen? Bijvoorbeeld eerst een verbod in de maanden mei, juni, juli en augustus en dan beurtelings jaarlijks in het voor- en najaar een maand erbij. Dan is Barneveld in 8 jaar rookvrij en heeft een betere luchtkwaliteit!</p> <p>Ook de kinderen worden op school blootgesteld aan de rook van een allesbrander, gestookt door het onderwijzend personeel.</p>	<p>Klachten als die van u over rook en stankoverlast komen meer voor. Het is op zich juist dat deze rook hinderlijk kan zijn. Echter, de bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging is beperkt gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel). Vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale, landelijke hoeveelheid fijn stof in de lucht, heb ik eerder besloten om niet tot nationale wet- en regelgeving over te gaan voor de aanpak van deze problematiek.</p> <p>Desalniettemin begrijp ik dat zich hinderlijke situaties kunnen voordoen. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gebruiker van een houtgestookte kachel om door de rookemissie omwonenden niet tot hinder te zijn. In de tweede plaats is het een verantwoordelijkheid van de gemeente om desgewenst bijvoorbeeld op grond van een verordening regulerend op te treden. Gemeenten hebben veelal een algemene verordening waarin zij tal van zaken regelen. Een gemeente kan, indien zij dit onderwerp belangrijk genoeg vindt, in zo'n verordening hieraan aandacht besteden. Dat kan zowel in de sfeer van hinderlijkheid voor omwonenden als van wat er in de kachel gestookt mag worden opdat de rookemissie niet leidt tot schadelijke concentraties in de buitenlucht. Ik zal in het NSL een passage opnemen die gemeenten er op wijst dat zij alert moeten zijn op overlast van fijn stof als gevolg van emissie van huishoudens en daar zonedig middels lokale verordeningen regulerend in kunnen optreden.</p> <p>U kunt desgewenst bij overlast op de site http://milieuklacht.gelderland.nl uw klacht kwijt. Deze site is ook voor de gemeente Barneveld van toepassing.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat gemeenten alert moeten zijn op overlast van fijn stof ten gevolge van de emissie van huishoudens en daar zonedig, middels lokale verordeningen, regulerend in kunnen optreden.

51 NVALT, dr H.J. Pennings, 's-Hertogenbosch	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De Nederlandse Vereniging van Artsen voor Longziekten en Tuberculose (NVALT) en de Nederlandse Vereniging voor Kindergeneeskunde (NVK) maken zich grote zorgen over de bouwplannen in de buurt van snelwegen en drukke wegen.</p>	<p>Vanuit oogpunt van gezondheid is het van groot belang dat de concentraties van PM₁₀ en NO₂ zo laag mogelijk zijn. Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen. Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van</p>

Het negeren van resultaten van wetenschappelijk onderzoek legt een zware hypotheek op de verantwoordelijkheid van de overheid voor een gezonde toekomst van kinderen en de zorg voor ouderen en kwetsbare groepen. De NVALT en de NVK doen een dringend beroep op de zorgplicht van de overheid en roepen het kabinet op haar verantwoordelijkheid te nemen door af te zien van een kortzichtig beleid gericht op economische groei. In plaats van het afwentelen van risico's op de gezondheid van alle inwoners van Nederland, in het bijzonder kinderen en kwetsbare groepen, dient het kabinet deze groepen in bescherming te nemen.

input van de Wereldgezondheidsorganisatie, ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.

Bij de vaststelling van het NSL zal ik uitgebreider ingaan op de gezondheidsaspecten van dit samenwerkingsprogramma. Ik realiseer mij dat, met name in geval van fijn stof, ook onder de norm nog gezondheidsrisico's bestaan.

De huidige Europese normstelling kan beschouwd worden als een tussenstap. Zowel bij de evaluatie van de richtlijn als bij de Europese lange termijn doelstelling spelen de wetenschappelijke inzichten van o.a. de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) een belangrijke rol.

Het NSL laat zien welke maatregelen op welke plekken in Nederland gaan zorgen voor het halen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Daarnaast zorgt het NSL er ook voor dat ruimtelijke ontwikkelingen niet verder behoeven te stagneren. Ook daarvoor heb ik immers een verantwoordelijkheid.

Het totstandkomen van het NSL neemt niet weg, dat ik in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen, vooruitlopend op het halen van de normen door middel van het NSL, extra aandacht geef aan het bouwen langs drukke wegen. Het Besluit houdt in dat binnen zones langs snelwegen en provinciale wegen gebouwen voor gevoelige groepen (zoals scholen, bejaardentehuizen en verzorgingstehuizen) alleen mogen worden gebouwd als de grenswaarden niet worden overschreden.

Het uitbreiden van de werking van het Besluit gevoelige bestemmingen tot woningen zie ik niet als een reële optie. Dit zou in de uitvoeringspraktijk neerkomen op een te ingrijpende beperking van de ruimtelijke ordeningsbevoegdheid van gemeenten. De afwegingen die daarbij horen, zijn belangrijk en complex. Die wil en kan ik niet vanuit het Rijk voorschrijven. Wel biedt het luchtkwaliteitsbeleid de mogelijkheid om de beschikbaar gestelde rijksmiddelen in te zetten om de concentraties te verlagen binnen de in het NSL gekozen indicatieve bandbreedte van onzekerheid rond de grenswaarde (tot 38 microgram/m³ PM₁₀ en 31,5 microgram/m³ NO₂). Ook staat het de lokale overheden vrij om in algemene zin de luchtkwaliteit te verbeteren tot verder beneden de gekozen indicatieve bandbreedte. Voor die maatregelen kan dan geen beroep worden gedaan op de rijksmiddelen. De landelijke GGD-richtlijn en de plaatselijke GGD's kunnen daarbij een belangrijke rol vervullen.

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Diverse maatregelen in het Brabants Saneringsprogramma Luchtverontreiniging (BSL) en het NSL die voor de gemeente Waalre gelden worden veel later gerealiseerd dan BSL en NSL aangegeven. Het betreft onder meer de kilometerbeprijzing, taakstelling industrieel fijn stof, strenge emissie-eisen voor zwaar verkeer en realisatie van de Lage Heideweg in Valkenswaard en de Westparallel ten zuiden van Valkenswaard. De overige door de gemeente Waalre te nemen maatregelen dragen slechts in geringe mate bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Zelfs na tijdige uitvoering van alle geïnitieerde maatregelen blijft de gemeente Waalre in de kritische zone voor de grenswaarden van de luchtverontreiniging. Hierbij is gerekend met een oudere versie van het CAR II-programma. De latere versie 7.0 zou een veel realistischer beeld kunnen geven.</p>	<p>Ik heb nog geen signalen dat de maatregelen die in het BSL en het NSL zijn opgenomen vertraging oplopen. In het monitoringstraject zal dit nauwgezet worden gevolgd. Als daar blijkt dat vertragingen ontstaan zullen compenserende maatregelen moeten worden getroffen omdat er een uitvoeringsplicht geldt. Ik ben het met u eens dat ook na uitvoering van maatregelen er veel situaties resteren in de kritische zone vlak onder de grenswaarden. Dat is ook de reden dat ik gemeenten stimuleer om door te gaan met lokale maatregelen ook al zijn de grenswaarden bereikt. Daarnaast blijft het kabinet, het advies van de commissie-Verheijen indachtig, werken aan het uitvoeringsgereed krijgen van aanvullende maatregelen. Ten slotte kan ik u melden dat in het definitieve kabinetsbesluit met de laatste versie van CAR zal worden gerekend. Als dat aanleiding zou geven voor nieuwe overschrijdingen zullen aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Vooralsnog heb ik nog geen reden om te veronderstellen dat daar nu al aanleiding voor is.</p>
<p>Naar aanleiding van de wens zo snel mogelijk te komen tot een algeheel vrachtwagenverbod op de N69 vanaf de gemeentegrens Valkenswaard - Bergeyk richting Eindhoven (toeritten A67/A2), is door DHV in opdracht van betrokken gemeenten een rapport gemaakt in april 2008. De conclusies van dit rapport zijn verontrustend en bieden onvoldoende uitzicht op het oplossen van de luchtkwaliteitskwestie.</p>	<p>Het weren van vrachtverkeer levert een verbetering op van de luchtkwaliteit op de huidige N69. Deze vrachtwagens zullen echter op andere wegen gaan rijden. Dit heeft voornamelijk ongewenste effecten, met name in omliggende gemeenten. In overleg met deze gemeenten moet gekeken worden of en hoe het weren van vrachtverkeer over de huidige N69 plaats kan vinden, zonder dat deze gemeenten de overlast krijgen van dit vrachtverkeer.</p>
<p>De gemeente Waalre heeft op 1 oktober 2008 diverse maatregelen gepresenteerd ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het betreft onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het zo spoedig mogelijk weren van het vrachtverkeer door de kernen van Aalst en Waalre; - verbetering van de verkeersdoorstroming; - verbetering van openbaar vervoer, studie naar HOV en fietspaden; - groenvoorziening en project fijn stofneutraal Z/O Brabant; - aanleg wegdek en aanpassing eigen wagenpark; - actualisatie Luchtkwaliteitsplan. <p>De maatregelen die de gemeente Waalre heeft voorgesteld zijn onvoldoende om in 2010 (na verkregen derogatie vanuit Brussel in 2011), respectievelijk 2015 te voldoen aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide. De luchtverontreiniging voor de inwoners van Waalre zal in de periode 2010 - 2015 veel slechter zijn dan het BSL veronderstelt.</p>	<p>De gemeente Waalre treft verschillende maatregelen om de luchtkwaliteit in de kern van Waalre te verbeteren. Naast het aanleggen van een nieuwe weg parallel aan de huidige, worden diverse maatregelen ingezet om de luchtkwaliteit te verbeteren. De inzet van de gemeente Waalre is om de luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof en stikstofdioxide te halen in 2011 respectievelijk 2015. Gezien deze voorgenomen maatregelen en de generieke maatregelen die landelijk worden genomen, deel ik de zorg van de Themagroep Leefomgeving en verkeer niet en heb vertrouwen in de beschreven aanpak.</p>

53 Vereniging Stedelijk Leefmilieu, mw. M. Jacobs, Nijmegen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De Vereniging Stedelijk Leefmilieu is van mening dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor derogatie, namelijk dat overtuigend wordt aangetoond dat de normen tijdig worden gehaald. Dit wordt als volgt uitgewerkt:	Ik laat de Europese Commissie met het NSL overtuigend zien dat de grenswaarden tijdig worden bereikt. Alle gedane investeringen in de gezamenlijk uit te voeren maatregelen laten zich straks terugbetalen door lagere concentraties en daarmee verminderde gezondheidsrisico's. Ik wil hetzelfde als de vereniging en zal mij met alle overheden gezamenlijk inspannen om het vertrouwen en commitment te winnen.
<p>Veel effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in het NSL: snelheidsbeperkingen op autowegen 80 km per uur ter beperking van roetuitstoot door dieselmotoren worden ingetrokken.</p> <p>Er ligt een voorstel om op een aantal belangrijke provinciale wegen de maximum snelheid te verhogen naar 100 km per uur. De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. De landelijke overheid weigert de steden toegang tot de bestanden van autokentekens.</p> <p>Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken.</p> <p>Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn.</p>	<p>Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km zones als maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.</p> <p>Er ligt geen voorstel voor een verhoging van de maximum snelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk juist onder meer snelheidsverlaging als maatregel in.</p> <p>Milieuzones voor vracht- en bestelauto's worden door mij sterk gestimuleerd en ondersteund. Het kabinet vindt het echter verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen (31305 nr 45) waarin wordt gesteld dat de regering de benodigde RDW-gegevens slechts onder voorwaarden ter beschikking mag stellen.</p> <p>Er bestaat geen belasting op meer vervuilende brandstoffen voor binnenscheepvaart. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn, aan een verplichting tot het gebruik van schonere brandstof. Met ingang van 2011 vaart de binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof. Dit valt nog binnen de planperiode van het NSL, waardoor het effect van deze maatregel in het NSL is meegenomen.</p> <p>Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoet. Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel</p>

	<p>aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormen daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen. Dat neemt uiteraard niet weg dat ik ernaar streef dat alle bedrijven die onder de IPPC richtlijn vallen zo spoedig mogelijk aan de eisen voldoen die deze richtlijn oplegt.</p> <p>Voor wat betreft de situatie in Gelderland is in het NSL/RSL Gelderland per situatie bekeken welke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit het meest effectief zijn. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn geen snelheidsbeperkingen ingetrokken. De provincie Gelderland heeft op de Pleij juist enige tijd geleden een snelheidsverlaging van 100 naar 80 km per uur ingevoerd.</p> <p>De Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem Nijmegen en de gemeente Nijmegen onderzoeken de mogelijkheid om schepen op schone brandstoffen te laten varen.</p> <p>In de Stadsregio Arnhem Nijmegen, onderzoeken lokale en regionale partners, op basis van het Eureka-programma Eolus, voor welke puntbronnen scherpere eisen noodzakelijk en mogelijk zijn. Ik wijs er graag op dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen, samen met haar lokale en regionale partners, juist een breed pakket aan technisch en economisch uitvoerbare maatregelen inzetten. Een belangrijk aantal door Leefmilieu (schoon openbaar vervoer, fietsinfrastructuur) genoemde maatregelen worden daar juist ingezet.</p>
<p>Uitstel van het voldoen aan normen is het uitgangspunt van het NSL, de gezondheid komt op de tweede plaats;</p>	<p>Het is beslist niet mijn intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel: Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.</p> <p>Dit tijdig bereiken van de norm moet vanzelfsprekend gezien worden als een middel om de gezondheidsbelangen te dienen. De normen zijn geënt op Europese ambities om de gezondheidsrisico's te verminderen. Dit is geen lippendienst naar het gezondheidsaspect, maar het betreft juist het eerste en belangrijkste beleidsprioriteit in dit luchtdossier waar het mij om gaat.</p> <p>De regionale en lokale partners steunen mij daarin. Graag wijs ik op de wijze waarop de Stadsregio Arnhem Nijmegen de luchtkwaliteit</p>

	<p>samen met haar locale en regionale partners oppakt. Het pakket aan maatregelen dat daar nu al voortvarend wordt ingezet, bestaat uit korte termijn- en lange termijnmaatregelen. De eersten zijn gericht op het oplossen van de knelpunten. De laatste moeten zorgen voor een structurele verbetering van de luchtkwaliteit.</p>
<p>Het uitgangspunt dat normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd. Het NSL ademt voor wat betreft de tijdige realisatie van maatregelen een naïef optimisme uit dat niet pas bij de urgentie van het probleem;</p>	<p>Het NSL is onderbouwd door de saneringstool die gebaseerd is op metingen en berekeningen die voldoen aan de gestelde wetenschappelijke eisen. Een monitoringsstelsel volgt of de maatregelen het voorspelde effect teweeg brengt. Indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p> <p>De provincie Gelderland heeft verschillende scenario's doorgerekend om de onzekerheden beter in beeld te krijgen. Op basis daarvan heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen samen met de locale en regionale partners bepaald welke maatregelen worden ingezet. Het maatregelenpakket dat is gekozen zou voldoende robuust moeten zijn. Desondanks houden ze ook in de Stadsregio Arnhem Nijmegen met het Eureka-programma Argus een stevige vinger aan de pols om tijdig bij te sturen als dat nodig mocht zijn.</p>
<p>Ten onrechte legt het NSL nadruk op buitenlandse bronnen van luchtverontreiniging, terwijl Nederland netto exporteur van luchtverontreiniging is;</p>	<p>Met het NSL wil ik in het geheel niet de verantwoordelijkheid voor het probleem "bij de burens leggen". Inderdaad is ons land netto-exporteur. Dit neemt niet weg dat een deel van de nationale problematiek wordt veroorzaakt door buitenlandse bronnen. Die zijn in paragraaf 4.2 van het NSL zakelijk en objectief gepresenteerd als deel van het probleem dat we met nationale inspanningen moeten oplossen.</p>
<p>Grote hoeveelheden bouwprojecten zijn ten onrechte gekoppeld aan dit plan zonder dat beroepsgang mogelijk is. Als deze bouwprojecten niet worden uitgevoerd, dan worden de norm en makkelijker en op tijd gehaald; de balans tussen maatregelen en bouwplannen is zoek; tegen het NSL zou ook een beroepsgang mogelijk moeten zijn, niet alleen de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen;</p>	<p>Het zou onterecht zijn om de effecten van bouwprojecten buiten beschouwing te laten. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren.</p> <p>Het NSL laat zien dat de balans positief uitvalt en dat daarmee geen aanleiding is om nog eens daarbovenop projectgebonden onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat brengt een dubbeling van administratieve lasten met zich mee die ik juist met de gekozen aanpak wil vermijden.</p> <p>Een beroepsgang tegen afzonderlijke projecten blijft nog steeds mogelijk, het NSL levert geen automatische vergunning voor deze projecten. In de zaak Janecek oordeelde het Europese Hof dat een burger bij (dreigende) overschrijding van een grenswaarde van de overheid die het</p>

	<p>aangaat een actieplan kan eisen. Die beroepsgang is, zoals u zelf al aangeeft, met name gekoppeld aan het vaststellen van een actieplan en in veel mindere mate aan het treffen van maatregelen. Een dergelijke actie lijkt mij voor het NSL niet zinvol. Er ligt straks immers een vastgesteld en uit te voeren plan met maatregelen. De wet Milieubeheer bepaalt in artikel 20, tweede lid, bovendien dat er tegen het NSL geen beroep mogelijk is. Een andere situatie ontstaat wanneer een van de NSL partners de beloofde maatregelen en de beloofde verbetering van de luchtkwaliteit niet realiseert en daarmee de wettelijke uitvoeringsplicht schendt. Dan zal de burger via de rechter de betrokken overheid rechtstreeks kunnen aanspreken op het treffen van maatregelen.</p>
<p>In de derogatieperiode worden de normen verhoogd;</p>	<p>Om te voorkomen dat er tijdens de derogatieperiode geen enkele norm zou gelden voor fijn stof of stikstofdioxide is in de Europese richtlijn bepaald dat ook tijdens die periode wel een norm geldt voor deze stoffen, die gebaseerd is op de grenswaarde plus de zogenoemde plandrempel. Dit was de norm die in aanloop naar de inwerkingtreding van de grenswaarde van toepassing was. Tijdens de derogatieperiode geldt deze als tijdelijke grenswaarde. Dit is in de Europese richtlijn geregeld in artikel 22, derde lid. Deze norm is inderdaad hoger dan de grenswaarde, wat logisch is omdat er anders sprake zou zijn van een eerdere invoering van die grenswaarde. Tijdens de derogatieperiode mogen de concentraties dus niet boven de grenswaarde plus de plandrempel uitkomen.</p> <p>Ik kan mij voorstellen dat het voor u vreemd overkomt dat de norm wordt verhoogd, maar juridisch gezien is dat de enige optie, omdat er anders van feitelijk uitstel geen sprake zou zijn (als er ook in de derogatieperiode aan de grenswaarde moest worden voldaan) of geen bescherming voor de gezondheid meer aanwezig zou zijn (vanwege het ontbreken van een norm). Overigens verwacht ik niet dat de concentraties in de komende jaren hierdoor zullen toenemen, want door de invoering van maatregelen zullen de luchtverontreinigende emissies afnemen, zodat aan het einde van de derogatieperiode, of zoveel eerder als mogelijk is, aan de grenswaarden wordt voldaan.</p>
<p>Ten onrechte is slechts het halen van de normen het uitgangspunt. Ook onder de normen treedt gezondheidsschade op.</p> <p>Dicht bij drukke wegen mogen nog steeds scholen e.d. gebouwd worden terwijl bekend is dat dit ongezond is. Een gemiste kans.</p>	<p>Ik ben met u eens dat het vanuit oogpunt van gezondheid van groot belang is dat de concentraties van PM₁₀ en NO₂ zo laag mogelijk zijn.</p> <p>Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van input van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.</p>

	<p>Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen, waarbij de grenswaarde als bovengrens beschouwd kan worden, aangezien de concentraties op vele plekken ver onder de grenswaarde zullen uitkomen. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet.</p> <p>Voor wat betreft het bouwen van scholen bij drukke wegen verwijs ik naar mijn antwoord bij de een na laatste paragraaf hieronder.</p>
<p>De modellen die gebruikt worden geven alleen een best case en geen worst case;</p>	<p>De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren hebben laten zien.</p> <p>Voor het uitgaan van een case scenario met betrekking tot de klimatologische omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische variaties.</p> <p>Er is dus deels met worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad aangetoond dat tijdig aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake kan zijn van tegenvallers als van meevallers.</p>
<p>Gemeentelijke en provinciale rapportages uit 2006 geven een onbetrouwbaar beeld van de huidige situatie m.b.t. luchtverontreiniging. Waarom zou nu wel moeten worden veronderstelt dat de aangeleverde informatie door gemeenten betrouwbaar is?</p>	<p>De rapportages die de gemeenten en provincies in 2006 indienden bleken inderdaad op een aantal punten niet volledig te zijn. Ook was in een aantal gevallen onduidelijk hoe er precies gerekend was. Hierdoor kan niet gegarandeerd worden dat de uit deze documenten afkomstige gegevens een accuraat beeld geven van de landelijke problematiek. Om te voorkomen dat dit probleem zich weer zal voordoen is er gewerkt aan een uniform rekenmodel dat onder verantwoordelijkheid van mijn ministerie is opgesteld, de saneringstool. Door deze saneringstool is veiliggesteld dat alle overheden op dezelfde manier, met dezelfde gegevens rekenen, zodat de uitkomsten ook onderling vergelijkbaar zijn en opgeteld kunnen worden om een landsdekkend beeld te krijgen van de problematiek.</p> <p>De saneringstool zal ook gebruikt worden bij de monitoring van de effecten van maatregelen in de komende jaren, zodat ik er vertrouwen in</p>

	<p>heb dat de in het verleden opgetreden problemen zich in de toekomst niet zullen herhalen.</p>
<p>Veehouderijen vormen een nieuw en onderschat milieuprobleem, concrete aanpak blijft achterwege;</p>	<p>U heeft gelijk dat de fijn stofproblemen in de veehouderij een nieuw probleem vormen. Tot voor kort bestond niet de indruk dat deze bedrijven een grote bijdrage leveren aan de overschrijding van grenswaarden. In 2007 is op basis van nieuw onderzoek echter gebleken dat ook rond deze bedrijven overschrijdingen voorkomen. Daarom heb ik besloten dat in de komende tijd deze sector extra aandacht zal krijgen en is er, in overleg met mijn collega van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, budget vrijgemaakt om maatregelen bij bedrijven te nemen. Om te voorkomen dat dit geld wordt besteed aan maatregelen die niet tot het juiste effect leiden, of waar tot een reductie op de verkeerde plaats, wil ik eerst beter inzicht krijgen in welke bedrijven nu precies actie moeten ondernemen en welke maatregelen daarvoor geschikt zijn. Vanwege het ontbreken van deze kennis zal dus allereerst meer onderzoek moeten plaatsvinden. Zodra technieken voor emissiereductie effectief bevonden en praktijkrijp zijn, zal de toepassing ervan via een subsidieregeling worden gestimuleerd. Dit neemt niet weg dat uiterlijk in juni 2011 deze bedrijven moeten voldoen aan de grenswaarden.</p>
<p>het meetnet van het RIVM lijkt niet adequaat. Als er nog veel valt te ontdekken is een fijnmaziger meetnet nodig dat ook zwarte rook kan meten.</p>	<p>Een uitbreiding van het meetnet leidt niet automatisch tot een beter inzicht. Zo kunnen meetstations niet automatisch bepalen wat de herkomst van gemeten deeltjes is. Het is belangrijk om daarnaast te inventariseren bij welke activiteiten/bronnen stofemissies plaats vinden. Dit heeft in de afgelopen jaren geleid tot een kritische analyse van de geregistreerde emissies en het "ontdekken" van belangrijke bronnen zoals stallen voor intensieve veehouderij. Het meetnet van het RIVM is adequaat voor het bepalen van de luchtkwaliteit op landelijke schaal. Naast dit vaste meetnet worden voor specifieke projecten aanvullende metingen verricht. Ten aanzien van zwarte rook heb ik het RIVM gevraagd het bestaande netwerk van meetpunten zodanig aan te passen dat het effect van maatregelen (m.n. ten aanzien van het wegverkeer) beter kan worden gevolgd. Overigens is het goed om te realiseren dat er geen normstelling is voor zwarte rook. Beleidsmatige consequenties verbinden aan de gemeten niveaus wordt daardoor sterk beperkt.</p>
<p>De garanties voor de uitvoering van de maatregelen in het NSL ontbreken;</p>	<p>De wet kent een uitvoeringsplicht voor de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL. De uitvoering wordt gemonitord. Bij het niet uitvoeren van voorgenomen maatregelen kan de minister van VROM als laatste middel gebruik maken van een aanwijzingsbevoegdheid.</p>

<p>de afname van luchtverontreiniging binnen steden blijft achter op de landelijke trend. De meetgegevens laten een stagnerende trend zien terwijl bij de berekeningen een dalende trend wordt verondersteld.</p>	<p>Uw observatie is correct. Bij de vaststelling van het kabinetstandpunt was dit overigens reeds bekend (zie blz 38/39). Daar is ook vastgesteld dat er volgens het RIVM nog geen reden is om de berekende trend in de prognoses ter discussie te stellen. De reeks meetgegevens is nog te kort om er een robuuste trend in te benoemen. Dat neemt niet weg dat de signalen serieus genomen moeten worden. Dit zal in ieder geval in het monitoringstraject zijn beslag krijgen. Zodra het verantwoord is om de prognoses bij te stellen op basis van meetresultaten zal dat dus gebeuren. De saneringstool wordt doorontwikkeld als "monitoringstool". Het is dus voorstelbaar dat de doorrekening voor het jaar 2011 dan een tegenvallende ontwikkeling toont die moet worden opgevangen middels extra maatregelen. Dit is de gebruikelijke gang van zaken waarbij modelberekeningen worden aangepast (gekalibreerd) aan meetgegevens. De modelaanname is in zekere zin na achter de gemeten werkelijkheid.</p>
<p>In het NSL ontbreken maatregelen om kwetsbare groepen te beschermen. De bescherming van de gezondheid van kwetsbare groepen speelt geen rol in het NSL.</p>	<p>De totstandkoming van het NSL neemt niet weg, dat ik in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen, vooruitlopend op het halen van de normen door middel van het NSL, juist extra aandacht geef aan wat er gebouwd wordt langs drukke wegen. Het besluit houdt in dat binnen zones langs snelwegen en provinciale wegen gebouwen voor gevoelige groepen (zoals scholen, bejaardentehuizen en verzorgingstehuizen) alleen mogen worden gebouwd als de grenswaarden niet worden overschreden.</p>
<p>het is twijfelachtig of de aftrek van zeezout wel overeenkomt met de Europese richtlijn 2008/50/EG.</p>	<p>Op basis van de vorige Europese richtlijn was ik al van mening de aftrek van zeezout was toegestaan. In de jaarlijkse rapportage van Nederland aan de Europese commissie werd hier altijd expliciet melding van gemaakt. De methodiek die daarbij gevolgd werd, is gedeeld met de Europese Commissie en andere lidstaten. Daarbij zijn nooit twijfels geuit dat de gevolgde werkwijze niet zou passen binnen de regelgeving. In de nieuwe richtlijn, die u ook aanhaalt, is deze werkwijze nu expliciet benoemd als toegestane praktijk (in overweging 15 en artikel 20 van die richtlijn), waardoor ook voor de toekomst duidelijk is dat de aftrek van zeezout toegestaan blijft. In Nederland hebben het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP, thans PBL) onderzoek gedaan naar de bijdrage van zeezout aan de fijn stofconcentratie. Dit heeft geleid tot een afzonderlijk per gemeente bepaalde waarde voor de hoeveelheid microgram PM_{10} die van de gemeten of berekende waarde moet worden afgetrokken. Deze lijst is als bijlage gevoegd bij de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl).</p>

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>In de inspraak is aangegeven dat Heijmans Wegenbouwers een vergunning heeft voor een asfaltcentrale met een capaciteit van 350.000 ton per jaar. Heijmans beoogt de capaciteit uit te breiden tot 500.000 ton/jaar en bereidt daartoe een aanvraag voor een revisievergunning met luchtkwaliteitsonderzoek voor.</p> <p>Uit de eerste bevindingen van het onderzoek blijkt dat de uitbreiding in de directe omgeving van de centrale mogelijk kan leiden tot een in betekenende mate bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en NO₂.</p> <p>Heijmans is bang dat dit kan ertoe kan leiden dat het Bevoegd Gezag de revisievergunning niet zal verlenen en verzoekt daarom de uitbreiding op te nemen als IBM-project in het NSL.</p>	<p>De doelstelling van het NSL is om enerzijds de luchtkwaliteit te verbeteren en anderzijds het bieden van ruimte voor en bijdragen aan de onderbouw van ruimtelijke projecten.</p> <p>De overheid heeft ervoor gekozen om alleen ruimtelijke projecten op te nemen in het NSL. Dit zijn projecten met verkeerseffecten die zo omvangrijk zijn dat ze kunnen leiden tot een toename van de concentraties met meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde. De negatieve gevolgen van deze projecten voor de luchtkwaliteit worden door de in het NSL opgenomen maatregelen gecompenseerd.</p> <p>(Nieuwe) luchtverontreinigende bedrijven zijn op individueel niveau niet in het NSL opgenomen. Dat betekent dat bij de vergunningverlening op bedrijfsniveau aan de luchtkwaliteitseisen wordt getoetst, waarbij ook de vraag of zij wel of niet IBM zijn aan de orde komt.</p> <p>IBM-projecten met overschrijdingen ten gevolge van de bedrijfsvoering worden voorkomen via compenserende maatregelen die worden voorgeschreven in de vergunningverlening. Hier ligt dus een grote verantwoordelijkheid bij de bedrijven zelf, in samenwerking met de vergunningverlener.</p>

55 Stichting Bewonerscomité Eikendreef, dhr. H.F. te Velde, Helmond	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Nederland in het algemeen verslechteren. De opgevoerde compenserende maatregelen in het NSL zijn niet voldoende om die verslechtering tegen te gaan.</p>	<p>Voor het NSL is uitgebreid doorgerekend wat de effecten van nieuwe ruimtelijke projecten zullen zijn op de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat (zie ook het hoofdstuk hierover in het kabinetsstandpunt) er inderdaad een effect op de luchtkwaliteit plaatsvindt als alle aangemelde projecten worden uitgevoerd, maar ook dat dit effect beperkt is. Omdat Nederland verplicht is om aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide te voldoen, zijn hier dan ook maatregelen tegenover gezet die dit effect compenseren.</p> <p>Het NSL laat zien welke maatregelen op welke plekken in Nederland gaan zorgen voor het halen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Daarnaast zorgt het NSL er ook voor dat ruimtelijke ontwikkelingen niet verder behoeven te stagneren. Ook daarvoor heb ik immers een verantwoordelijkheid.</p>
<p>Aan zes zaken wordt te weinig aandacht besteed: mogelijkheden om calculerende gemeenten (gemeenten die al jarenlang rekenen op derogatie) ervan te overtuigen dat de luchtkwaliteit best sneller verbeterd mag worden;</p>	<p>Ik ben het met u eens dat de verbetering van de luchtkwaliteit een urgent onderwerp is, waar snel actie moet worden ondernomen. In de afgelopen jaren zijn ook al veel maatregelen genomen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. Toch is het ons niet gelukt om binnen de termijn aan alle grenswaarden te</p>

<p>het uitbannen van het idee dat er nog wel een tweede derogatie mogelijk zal zijn;</p>	<p>voldoen. De Europese Unie heeft ook erkend dat op sommige plaatsen meer tijd nodig is en sinds dit voorjaar is het lidstaten toegestaan om later aan de grenswaarden te voldoen, mits daar een voldoende met maatregelen onderbouwd plan tegenover staat. Gemeenten hebben daar dus ook niet eerder op kunnen anticiperen, omdat de mogelijkheid pas sinds kort bestaat. Het is beslist niet mijn intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel: Nederland voldoet niet aan de normen en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter. De derogatie kan ook slechts éénmaal worden verleend.</p>
<p>de wenselijkheid van een verplichting van gemeenten om luchtkwaliteit niet over te laten aan het college alleen, maar ook aan de gemeenteraad met mogelijkheid om daarover te stemmen; mogelijkheden voor de burger om de input van de gemeenten voor de berekeningen aan te doen passen aan de werkelijkheid;</p>	<p>Bij de vaststelling van gemeentelijke actieplannen worden voor zover ik kan overzien ook altijd de gemeenteraden betrokken. Veel van de maatregelen die gemeenten nemen kunnen ook alleen maar tot stand komen via een besluitvormingsprocedure waarin de gemeenteraad zich over het voorstel uitspreekt. Daarnaast is het ook voor burgers mogelijk om hierop commentaar te geven, via inspraakprocedures of het indienen van zienswijzen. U kunt hierover meer informatie opvragen bij uw eigen gemeente (tel. 0492 587777).</p> <p>De afzonderlijke gemeenten dragen de verantwoordelijkheid voor de controle van de invoergegevens met betrekking tot intensiteiten en wegkenmerken van het onderliggend wegennet. Gemeenten passen deze verkeersgegevens ook toe bij de jaarlijkse verplichte rapportage over de luchtkwaliteit op grond van het Besluit luchtkwaliteit 2007. Verder hanteren gemeenten deze invoergegevens ook bij de onderbouwing van besluiten voor projecten en zijn deze gegevens als zodanig ook door de rechter geaccepteerd. Indien u twijfelt aan de gehanteerde gegevens wordt u aangeraden hierover contact op te nemen met de gemeente Helmond. De gemeente heeft de mogelijkheid om de gegevens te wijzigen die voor de berekeningen gebruikt worden. Overigens is zichtbaar wie deze wijzigingen gemaakt heeft en dient de beheerder van de saneringstool deze goed te keuren. Indien wijzigingen strijdig zijn met de uitgangspunten van de saneringstool, dan kunnen ze door mij geweigerd worden.</p> <p>In bijlage 5 bij het NSL (en met name het derde hoofdstuk van die bijlage) wordt al uitgebreid ingegaan op de wijze waarop deze gegevens tot stand komen. Ik zie dan ook geen reden om het NSL op dit punt aan te passen.</p>
<p>de controle op de robuustheid en planning</p>	<p>De wet kent een uitvoeringsplicht voor de</p>

<p>van de maatregelen, aangeleverd door de gemeenten; de controle op de effecten en planning van projecten, aangeleverd door de gemeenten.</p>	<p>maatregelen die zijn opgenomen in het NSL. De uitvoering wordt gemonitord door mijn departement. Bij het niet uitvoeren van voorgenomen maatregelen volgen sancties zoals het terugbetalen van verkregen rijksbijdragen. Ook heb ik, als minister van VROM, een aanwijzingsbevoegdheid, waarmee ik overheden kan verzoeken, en zo nodig kan dwingen, om maatregelen te nemen. Na de vaststelling van het NSL zal dit in het monitoringstraject nauwgezet worden gevolgd. Als daar blijkt dat vertragingen ontstaan zullen compenserende maatregelen moeten worden getroffen, omdat er een uitvoeringsplicht geldt.</p> <p>Om in te gaan op het punt van robuustheid: ook na uitvoering van maatregelen zullen er situaties resteren in de kritische zone vlak onder de grenswaarden. Dat is ook de reden dat ik gemeenten stimuleer om door te gaan met lokale maatregelen ook al zijn de grenswaarden bereikt.</p>
<p>Het in het NSL opgenomen ruimtelijke project Cortenbachtracé zal de luchtkwaliteit op de Eikendreef in Helmond wel verbeteren, maar niet in die mate dat samen met de compenserende maatregelen uit het NSL de luchtkwaliteit in 2011 respectievelijk 2015 aan de normen van PM₁₀ respectievelijk NO₂ zal gaan voldoen. Er dient onmiddellijk een totaal verbod op (zwaar) vrachtverkeer in de Eikendreef te komen, waardoor de luchtkwaliteit drastisch zal verbeteren. Deze maatregel kan eventueel opgeheven worden als de doelen van het NSL in Helmond bereikt zijn. Hierover moet het ministerie van VROM overleg voeren met de gemeente Helmond. Het NSL moet met inachtneming van deze zienswijze gewijzigd worden vastgesteld.</p>	<p>Voor het bepalen van de concentraties aan PM₁₀ en NO₂ wordt gebruik gemaakt van de rekenmodule saneringstool 2.2.2. Uit deze rekenmodule blijkt dat alleen voor het jaar 2006 overschrijdingen plaats vinden van de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ respectievelijk met 1,3 en 2,1 microgram per kubieke meter. Hierbij is voor PM₁₀ getoetst aan de rekenkundige omrekening naar een 24-uurs grenswaarde (32,5 µg/m³). Tevens zijn berekeningen gemaakt voor de zichtjaren 2010, 2015 en 2020. In deze jaren zullen volgens de berekeningen geen overschrijdingen meer plaatsvinden van de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. In het Brabantse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL), wat een achtergronddocument is van het NSL, zijn tevens de locaties weergegeven die dicht tegen de grenswaarden aanzitten voor de gemeente Helmond (bijlage 3f, blz. 131, BSL van 15 april 2008). De Eikendreef heeft een zodanige (lage) concentratie voor PM₁₀, dat deze hier ook niet is opgenomen. Desondanks neemt de gemeente Helmond het onderwerp luchtkwaliteit serieus.</p> <p>Het gemeentelijk beleid ten aanzien van het autoverkeer is met name opgenomen in het rapport Toepassing Verkeersmanagement, vastgesteld in 2005. In dit rapport is aangegeven op welke wijze de verdere groei van het autoverkeer en de daarmee samenhangende problematiek geleid zal worden. In dit rapport zijn bouwmaatregelen genoemd om de ontbrekende schakels in het wegennet op te lossen. Inmiddels is gestart met de voorbereidingen om te komen tot de aanleg van de spoortunnel en het Cortenbachtracé. Ook worden acties verricht om het verkeer</p>

	<p>beter te laten doorstromen. Naast de aanleg van nieuwe wegen en het nemen van maatregelen om het verkeer beter te laten doorstromen wordt ook het fietsen en het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd.</p> <p>Door uitvoering te geven aan de lokale als de generieke maatregelen kan in de toekomst voldaan worden aan de gestelde grenswaarden.</p> <p>Met betrekking tot uw vraag om een onmiddellijk totaal verbod op (zwaar) vrachtverkeer op de Eikendreef kan gesteld worden dat dit niet tot de mogelijkheden kan behoren. De Eikendreef wordt namelijk op dit moment nog gebruikt door stedelijke/doorgaande verkeer en is ook onderdeel van de "centrum ring"(ontsluitingsweg B). Hiermee is de Eikendreef één van de routes voor de bevoorrading van het centrum. Daarnaast is er op dit moment geen reëel alternatief voorhanden. Op het moment dat het Cortenbachtracé gereed is en ook de regionale wegenstructuur op orde is, zal het gebruik van de Eikendreef door stedelijk en doorgaand (vracht)verkeer verder afnemen.</p>
--	--

56 Milieudefensie, dhr. F. Köhler, Amsterdam/Arnhem	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Uit het RSL Gelderland blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten overblijven. In Arnhem gaat het daarbij onder meer om Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel. Het NSL biedt hiervoor geen concrete oplossingen.</p>	<p>Samen met de lokale en regionale partners zet de Stadsregio Arnhem Nijmegen een breed pakket aan maatregelen in om de luchtkwaliteit te verbeteren bij de door Milieudefensie genoemde knelpunten. In het NSL/RSL Gelderland is aangegeven dat voor deze knelpunten een extra pakket aan maatregelen wordt ingezet. Deze maatregelen staan in het NSL/RSL Gelderland concreet beschreven. Met deze extra maatregelen worden ook de genoemde knelpunten in Arnhem opgelost.</p>
<p>Milieudefensie onderschrijft de zienswijze van de Vereniging Stedelijk Leefmilieu.</p>	<p>Hiervan neem ik kennis. Voor de beantwoording van de punten die de Vereniging Stedelijk Leefmilieu aandraagt, verwijs ik u naar mijn reactie onder nummer 53.</p>
<p>Het NSL miskent de ineffectiviteit van het huidige luchtkwaliteitsbeleid. Het NSL zou op twee manieren moeten worden aangevuld. Er zou een (jaarlijks) mechanisme moeten zijn waarin de voortgang van (effecten van) maatregelen wordt verantwoord. Het is in dat kader niet duidelijk hoe nieuwe IBM projecten komende jaren tot uitvoering kunnen komen. Daarnaast moet er een set van reserve (terugval-) maatregelen beschikbaar komen.</p>	<p>Ik heb, anders dan de Stichting Milieudefensie, veel vertrouwen in de effectiviteit van de aanpak van het NSL om hetgeen we gezamenlijk willen bereiken ook te realiseren. Wat betreft de voorgestelde aanvullingen wil ik de Stichting Milieudefensie graag gerust stellen: er is voorzien in een jaarlijkse monitoring en verantwoording die aan de Tweede Kamer en aan de Europese Commissie wordt aangeboden. Daarmee wordt de uitvoering van maatregelen en de kwaliteit van de lucht jaarlijks gemeten. Indien nodig kan worden bijgestuurd, bijvoorbeeld door het toevoegen van aanvullende (nog te ontwikkelen) maatregelen.</p>

	<p>Ik streef naar de ontwikkeling en beschikbaarstelling van aanvullende maatregelen om eventuele tegenvallers op te vangen en verlaging van de concentraties mogelijk te maken ten einde tenminste overal tijdig aan de grenswaarden te voldoen.</p>
<p>Het besluit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De toetsing door de rechter wordt omzeild en de democratische controle wordt beperkt; - het NSL is een besluit met rechtsgevolgen, zonder dat hiertegen beroep open staat; 	<p>Een beroepsgang tegen afzonderlijke projecten is wel mogelijk. Een project kan worden uitgevoerd als aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan. Onder andere is dat het geval als het project met betrekking tot luchtkwaliteit wordt gebaseerd op het NSL, waarbij dan aan de vereisten van artikel 5.16, aanhef en eerste lid, onder d, van de Wet milieubeheer dient te worden voldaan. Dat betekent dat een project moet worden genoemd of beschreven in, dan wel betrekking hebben op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL. Tegen het NSL zelf is inderdaad geen beroep mogelijk, conform artikel 20, tweede lid van de wet Milieubeheer.</p> <p>Een andere situatie ontstaat wanneer een van de NSL-partners de beloofde maatregelen en de beloofde verbetering van de luchtkwaliteit niet realiseert en daarmee de wettelijke uitvoeringsplicht schendt. Dan zal de burger via de rechter de betrokken overheid rechtstreeks kunnen aanspreken op het treffen van maatregelen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - het besluit is onvoldoende gemotiveerd; het besluit heeft onevenredig zware gevolgen voor veel Nederlanders. Met het NSL wordt de projectgebonden toetsingsplicht losgelaten. Dat besluit is in strijd met het evenredigheidsbeginsel; 	<p>Dit punt spitst zich toe op de raming van effecten van IBM en NIBM projecten die onvoldoende zou zijn. NIBM-projecten zijn op macroniveau in de achterliggende groeiscenario's meegenomen en ook in de gemeentelijke en landelijke verkeersprognoses. De actuele groeipercentages liggen lager. De gehanteerde verkeersgegevens en de daaraan gerelateerde effecten voor de IBM-projecten zijn in het NSL verwerkt.</p> <p>Voor de IBM-projecten geldt dat plannen de komende tijd inderdaad anders uitgevoerd kunnen worden dan aangegeven in het NSL. Indien ze groter worden (met dus een groter effect) dan moet worden aangegeven of en hoe het verschil voldoende wordt gecompenseerd met het bestaande maatregelenpakket. Deze procedure wordt momenteel uitgewerkt. De aanpak van het NSL heeft vooral in positieve zin gevolgen voor veel Nederlanders. Over de achterliggende motieven voor deze programmatische aanpak met de indirecte koppeling is uitvoerig gesproken tijdens de discussies met het parlement.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - het besluit is onoverzichtelijk, complex en onbegrijpelijk; 	<p>Ik realiseer me dat het complete pakket aan documenten waaruit het NSL bestaat omvangrijk van aard is en niet makkelijker en snel te doorgronden. Om die reden is geïnvesteerd in een inspraakwijzer, een leesbare samenvatting en in een aantal informatieavonden. Het omvangrijke pakket aan documenten moet vanzelfsprekend ook</p>

	gezien worden als uiting van mijn intentie om transparant inzicht te geven in alle beschikbare en gebruikte informatie.
- de NSL-systematiek is in strijd met het subsidiariteitsbeginsel;	Het NSL doet naar mijn mening recht aan het subsidiariteitsbeginsel. Zo zijn lokale en regionale overheden vrij in het bepalen van de maatregelen die men wil nemen om aan de grenswaarden te voldoen. Uiteraard geldt daarbij wel het vereiste dat tijdig aan de grenswaarden moet worden voldaan. De effecten van al deze lokale maatregelen zijn allereerst gebundeld in de regionale samenwerkingsprogramma's en vervolgens, met de toevoeging van het gedeelte waarvoor het rijk verantwoordelijk is, in het NSL.
- het achterwege blijven van de beoordeling van luchtkwaliteit bij NIBM-projecten in NSL is in strijd met de beginselen van goede ruimtelijke ordening. - AMvB gevoelige bestemmingen zou ook voor woningen moeten gelden.	De gevolgen van NIBM projecten worden gecompenseerd door de generieke maatregelen. Voor deze projecten blijft daarnaast een goede ruimtelijke ordening onverkort van belang. Ook de handreiking NIBM wijst daar met nadruk op (onderdeel 2.2). De AMvB gevoelige bestemmingen valt inhoudelijk buiten de reikwijdte van dit NSL. Dit neemt niet weg dat de AMvB wel een ondersteunende bijdrage levert aan de bescherming van kwetsbare groepen in gebieden waar de normen worden overschreden. De AMvB heeft daarmee een tijdelijke werking omdat na de looptijd van het NSL geen overschrijdingen resteren. Voor ziekenhuizen geldt dat deze vaak op een goed bereikbare plek nabij een snelweg of provinciale weg gebouwd worden en zelf ook een verkeersaantrekkende werking hebben. Indien woningen onder de werking van de AMvB gebracht zouden worden zou dit bv de wijkenaanpak in de grote steden ernstig bemoeilijken terwijl het slechts zou gaan om enkele jaren uitstel. De "gezondheidsbaten" zouden daarmee niet opwegen tegen de "maatschappelijke" lasten. Dat zou naar mijn mening een te grote ingreep zijn op de bevoegdheid van lokale overheden om de goede ruimtelijke ordening te bewaken.
De doorrekening van het besluit is in strijd met de vereiste zorgvuldigheid: - het autonoom scenario voldoet niet aan de luchtkwaliteitsnormen en kan dus niet dienen als referentiescenario; - het autonoom scenario negeert nationale beleidsmaatregelen van na 1 januari 2005; - het autonoom scenario heeft identieke uitgangspunten als NSL-scenario; - het NSL berekent slechts of de luchtkwaliteit aan de eisen voor een gemiddeld jaar voldoet; - verbetering dient voor verslechtering te komen en niet andersom. Het NSL vraagt de maximale termijn aan terwijl de inzet zou moeten zijn om de grenswaarden zo	De doorrekening van het NSL heeft plaatsgevonden met de beste kennis die op dat moment aanwezig was en dat is zeker zorgvuldig gebeurd. Dat neemt niet weg dat verbeteringen mogelijk zijn en die zullen ook zeker worden aangebracht in het definitieve NSL, zoals ook in mijn reactie op een van uw voorstellen zal blijken. Uit een deel van de voorbeelden die genoemd worden blijkt dat de in het NSL blijktbaar niet altijd duidelijk genoeg is geweest, want het leidt blijktbaar tot misverstanden. Dit is een aandachtspunt voor het definitieve NSL. Zo heeft het autonome scenario uitsluitend tot doel gehad om zichtbaar te maken wat het voorgenomen beleid doet ten opzichte van een

<p>snel mogelijk te bereiken.</p>	<p>situatie waarin Nederland geen maatregelen treft (na 2005). Zo kan objectief worden bepaald wat het effect van de genomen maatregelen is. Uiteraard is in de doorrekening voor 2010 en 2015 wel het effect van de maatregelen meegenomen die na 2005 genomen zijn.</p> <p>U hebt gelijk dat ook in jaren die niet 'gemiddeld' zijn de grenswaarden niet overschreden mogen worden. Daarom heb ik naar de lokale overheden aangegeven dat zij ook maatregelen zouden moeten nemen op die locaties waar de luchtkwaliteit maar net aan de grenswaarden voldoet.</p> <p>Ik ben het eens met de constatering dat in principe verbetering voor verslechtering moet komen. Dat is ook de reden dat met volle inzet gewerkt is aan maatregelen die nu al in werking zijn getreden, terwijl NSL- projecten nog in de steigers staan. De inzet is om zo snel mogelijk de grenswaarden te halen. Indien de grenswaarden eerder worden gehaald dan voor het eind van de derogatietermijn mogen niet (opnieuw) de grenswaarden worden overschreden.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op een ondeugdelijk toetsingsinstrument: de saneringstool: - de uitkomst van toepassing van de saneringstool is ten onrechte het enige en doorslaggevende criterium bij toetsing van de effecten van het gehele NSL: de saneringstool is niet gevalideerd.</p>	<p>Eerder gaf ik al aan dat de doorrekening met de saneringstool heeft plaatsgevonden met de beste kennis van dat moment en dat gestreefd wordt naar verdere verbeteringen. De indruk wordt wel eens gewekt dat de saneringstool met geheel nieuwe rekenmethoden werkt. Dat is niet het geval. De rekenmethoden uit de saneringstool sluiten aan bij de standaardrekenmethoden uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). Het nieuwe van de saneringstool is dat in een keer een totaalbeeld voor heel Nederland op basis van de meest actuele gegevens kan worden gegenereerd.</p> <p>U refereert in uw reactie aan het oordeel van het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) over de saneringstool. Het PBL heeft aangegeven dat rekenmodellen voor luchtkwaliteit (dus niet alleen de saneringstool) teveel onzekerheden bevatten rond de grenswaarden om daar conclusies aan te verbinden zoals dat gebeurt in het NSL. Het PBL pleit voor marges rond grenswaarden waarbinnen ruimte moet zijn voor een afweging. Deze gedachte is vanuit juridisch oogpunt echter niet haalbaar, omdat we volgens de EU-richtlijn en de Wet milieubeheer precies aan de grenswaarden moeten voldoen. De saneringstool kan wel als gevalideerd worden beschouwd, omdat gebruik wordt gemaakt van bestaande gevalideerde rekenmodellen en eveneens gevalideerde achtergrondconcentraties. Daarnaast zullen op verschillende plekken lokale maatregelen ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit onder de</p>

	grenswaarden komt.
- GCN-prognoses zijn onrealistisch gunstig;	GCN prognoses kennen een wetenschappelijke onderbouwing en zijn gebaseerd op vastgesteld (inter)nationaal beleid. Voor het toekomst wordt gerekend met het zogenaamde GE-scenario van de planbureaus. Dit is voor de luchtkwaliteit te zien als een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo kent dit scenario het hoogste economische groeiscenario (van de drie scenario's) met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren hebben laten zien. De uitvoering van dat beleid kan inderdaad leiden tot tegenvallers. Op dit moment is het nog te vroeg om daarover conclusies te trekken. In het monitoringstraject zal een vinger aan de pols worden gehouden. Op dit moment wordt gewerkt aan aanvullende maatregelen om eventuele tegenvallers op te vangen.
- de saneringstool houdt ten onrechte geen rekening met de ontwikkeling van regionale luchthavens; er is ten onrechte gebruik gemaakt van ADECS berekeningen waarover de RvS negatief heeft geoordeeld;	De bijdrage van de regionale luchthavens is relatief gering. Doordat de verontreiniging relatief hoog wordt uitgestoten worden de luchtvaartemissies snel verdund en leiden ze op zich niet tot overschrijdingen van grenswaarden. De bijdrage van de luchtvaartemissies van de regionale luchthavens wordt daarom voldoende gerepresenteerd in de achtergrondconcentraties. Omdat voor de realisering van de ontwikkeling van luchthavens altijd een wijziging van de aanwijzing noodzakelijk is, wordt in de Saneringstool niet zonder meer uitgegaan van ontwikkeling van de luchthavens. Uitgangspunt is de omvang van het vliegverkeer dat op grond van de aanwijzing mogelijk is. Indien een luchthaven wil uitbreiden zal in het bijbehorende besluitvormingsproces moeten worden nagegaan welke gevolgen die uitbreiding heeft voor de luchtkwaliteit. Voor de onderbouwing van het NSL is gebruik gemaakt van de beste kennis van dat moment. Dat waren destijds de ADECS-berekeningen. Op basis daarvan is geconcludeerd dat er gelet op de geringe bijdragen van de kleinere luchthavens aan de luchtkwaliteit geen aanleiding was voor doorwerking in de saneringstool. Ten behoeve van het kabinetsbesluit zal mede naar aanleiding van uw opmerking nagegaan worden in hoeverre de ADECS-berekeningen een voldoende onderbouwing vormen voor het kabinetsbesluit.
- de saneringstool blijkt structureel te schone luchtkwaliteitsprognoses te maken; lokale doorrekeningen komen ongunstiger uit en metingen eveneens;	DCMR heeft op verzoek van VROM de uitkomsten van de saneringstool vergeleken met eigen CAR berekeningen en die leiden niet tot substantiële verschillen. Verschillen met lokale berekeningen kunnen ontstaan als niet dezelfde uitgangspunten (door alle regio's geaccepteerde) worden gebruikt. Ten aanzien van de metingen hebben het RIVM

	<p>en het PBL aangegeven dat er op dit moment nog geen verantwoorde conclusies getrokken kunnen worden over een gewijzigde trend op basis van de huidige meetgegevens. Wel is er nu al aanleiding om na te gaan welke mogelijkheden er zijn voor aanvullend beleid om tegenvallers op te vangen. Ik ga hier boven op dit punt in.</p>
<p>- het NSL en de saneringstool zijn gebaseerd op verouderd lokaal beleid;</p>	<p>Het NSL wordt gebaseerd op de stand van zaken met betrekking tot lokaal beleid, die er was op het moment van opname in het NSL. Aanlevering heeft plaatsgevonden door de regionale/lokale overheden. Voor de maatregelen geldt een uitvoeringsplicht. Maatregelen kunnen wel worden vervangen door andere maatregelen met hetzelfde effect. In het definitieve kabinetsbesluit zal met betrekking tot de lokale maatregelen een actualisatie plaatsvinden en in het monitoringstraject krijgt dit een vervolg.</p>
<p>- de saneringstool is niet verifieerbaar;</p>	<p>De saneringstool is wel goed verifieerbaar. De saneringstool is voor iedere burger toegankelijk. Men kan direct zien welke invoerparameters er zijn gebruikt voor de straat waar men woont. Deze invoerparameters zijn geleverd door de gemeenten en in het algemeen dezelfde als welke men lokaal gebruikt. De achtergronddocumenten voor de saneringstool zijn eveneens openbaar toegankelijk. Daar is ook te vinden welke verkeersmodellen per gemeente zijn gebruikt.</p>
<p>- de saneringstool schat locatiespecifieke maatregelen op de betroffen locaties te gunstig in en negeert bovendien negatieve (verplaatsings)effecten naar andere locaties; - de saneringstool negeert verkeersaantrekkende werking van grootschalige projecten;</p>	<p>Er komt een nieuwe versie van de saneringstool om de effecten van locatiespecifieke maatregelen te verwerken. Daar wordt nu hard aan gewerkt. Ondermeer zullen de uitkomsten van het SOLVE programma daarbij worden benut. In de volgende versie van de saneringstool, die gebruikt wordt voor het definitieve NSL, zal dit zijn verwerkt. In een aantal gevallen zou er sprake kunnen zijn van een verplaatsingseffect. Echter, in geen geval mogen hiermee de grenswaarden worden overschreden.</p> <p>In de definitieve saneringstool zijn alle in het NSL opgenomen infrastructurele projecten verwerkt. Bij de toedeling van het verkeer op dit netwerk is rekening gehouden met zowel autonome ontwikkelingen conform het GE Scenario als de extra verkeersaantrekkende werking van de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die in het NSL zijn opgenomen.</p> <p>Het NSL geeft voor alle opgenomen projecten een volledige onderbouwing dat op tijd voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. Deze onderbouwing beperkt zich niet tot de betreffende projectomvang, maar maakt ook inzichtelijk wat de consequenties binnen het gehele verkeersnetwerk zijn. Hierbij is rekening gehouden met de</p>

	<p>verkeersaantrekkende werking door de aanleg van extra infrastructuur. De saneringstool houdt rekening met meer verkeer door de verbeterde bereikbaarheid, net als reguliere verkeersmodellen die gehanteerd worden om de consequenties van voorgestelde gewijzigde infrastructuur in planstudies inzichtelijk te maken (NRM, Nieuw Regionaal Model en LMS, Landelijk Model Systeem). Verder gelegen bestemmingen worden beter bereikbaar. Deze extra verkeersbewegingen komen bovenop de autonome groei van het verkeer en voertuigen die voor een andere meer aantrekkelijke route kiezen.</p> <p>Zo kan het zijn dat aanliggende wegvakken te maken krijgen met een verhoogde verkeersintensiteit, maar de druk op wegvakken kan ook verlicht worden doordat weggebruikers een aantrekkelijker alternatief krijgen aangeboden.</p>
<p>- de saneringstool is gebaseerd op achterhaalde aannames, c.q. te hoge inschattingen met betrekking tot het autoverkeer.</p>	<p>U geeft een groot aantal voorbeelden aan van ontwikkelingen die naar uw mening leiden tot minder autoverkeer in de toekomst. In het monitoringstraject zal blijken of dit daadwerkelijk gebeurt, maar als dat het geval is zal het gevolg zijn dat de problemen veel minder groot blijken dan nu verwacht. Ik wil daar niet op vooruitlopen en vasthouden aan een maatregelenpakket dat in dit opzicht gebaseerd is op conservatieve aannames, ook met het oog op mogelijke tegenvallers waar u eerder op wees.</p>
<p>De ambitie van NSL moet zich niet beperken tot de bestrijding van de overschrijding van normen, maar moet erop gericht zijn overal de luchtkwaliteit daadkrachtig te verbeteren. Het NSL straalt ten onrechte uit dat het allemaal wel goed komt met de luchtkwaliteit, terwijl alle betrokken overheden en betrokken organisaties juist daadkrachtig de handen ineen moeten slaan.</p>	<p>In het kader van het NSL worden regio's gestimuleerd om verder te gaan dan het halen van de grenswaarden via de inzet van proportionele maatregelen. De ontwikkeling van aanvullende maatregelen is nodig om ook bij tegenvallers aan de normen te kunnen voldoen. De saneringstool faciliteert dit door ook de situaties vlak onder de grenswaarden zichtbaar te maken. Regio's kunnen deze situaties ook aanpakken met het in het kader van het NSL beschikbaar gestelde budget. Ook het nationaal beleid heeft een generiek effect waar situaties onder de grenswaarde van zullen kunnen profiteren.</p>
<p>Projecten leiden vrijwel zeker tot verslechteringen en de maatregel die dit moeten compenseren zijn daarentegen onzeker.</p>	<p>Aan zowel de veronderstelde effecten van projecten als die van de maatregelen kleven onzekerheden. Tijdens de monitoring worden de feitelijke ontwikkelingen bijgehouden. Als blijkt dat de effecten van de maatregelen lager zijn dan verwacht/nodig, zal zonodig aanvullend beleid ontwikkeld worden. Het valt ook niet uit te sluiten dat zich meevallers kunnen voordoen.</p>
<p>Tenslotte zijn er namens Milieudefensie opmerkingen gemaakt over een aantal lokale kwesties: - Het NSL biedt geen oplossing voor knelpunten op de Pleijweg, Eusebiussingel, Isseloordweg en Velperbuitensingel in Arnhem; - Verbreding van de A12 en</p>	<p>Met het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2 laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle</p>

<p>capaciteitsuitbreiding aansluiting Velperbroek zijn achterhaalde oplossingen; - Het NSL biedt onvoldoende maatregelen om de verslechtering door de realisatie van Veenendaal Oost te compenseren.</p>	<p>nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (zoals beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na invoer van de specifieke lokale maatregelen.</p>
--	--

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

- Verduidelijking van de procedure hoe afwijkingen van IBM-projecten (indien groter dan in NSL opgenomen) alsnog binnen het NSL kunnen worden uitgevoerd;
- Verduidelijken van de mogelijkheid van beroep/bezwaar tegen projecten in het NSL;
- Bijstelling locatiespecifieke maatregelen in de saneringstool;
- Opnemen van het resultaat van het onderzoek naar aanvullende nationale maatregelen;
- In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

<p>57 Amsterdam Airport Schiphol, D.F. van Vroonhoven, Schiphol</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Amsterdam Airport Schiphol vraagt om opname een drietal IBM-projecten in het NSL, namelijk geheel Transfercity, de verdere groei van Schiphol tot 510.000 VTB per jaar en de uitplaatsing van vluchten vanaf Schiphol naar regionale luchthavens.</p>	<p>Algemeen Het NSL is een programma dat in samenwerking met verschillende overheden tot stand komt. Dat proces van totstandkomen beslaat onvermijdelijk een langere periode, waardoor gegevens over (potentiële) IBM-projecten kunnen wijzigen. Het toevoegen van nieuwe IBM-projecten naar aanleiding van de inspraakperiode acht ik echter niet wenselijk. Het NSL laat immers zien met welke maatregelen we in Nederland en de verschillende NSL regio's de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ gaan halen. Daarbij is rekening gehouden met de huidige in het NSL opgenomen IBM ontwikkelingen. Het NSL is in die zin in balans. Nieuwe IBM-projecten toevoegen aan het NSL betekent – zeker als die projecten zich bevinden in overschrijdingsgebieden - dat moet worden nagegaan óf en welke extra maatregelen nodig zijn om te zorgen dat per saldo het op tijd halen van de grenswaarden niet in gevaar komt. Daarvoor kent de Wet milieubeheer in artikel 5.12, twaalfde lid, onder b, de mogelijkheid om aan de hand van een melding extra voorgenomen besluiten aan het programma toe te voegen. Voorwaarde daarbij is dat de melding - ondersteund met berekeningen - duidelijk maakt dat er met de nieuwe IBM-projecten per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat. Als extra maatregelen nodig zijn dient de melding die te benoemen alsmede aan te geven op welke termijn die maatregelen zullen worden getroffen. De melding behoeft de instemming van de</p>

	<p>minister van VROM die daarover binnen zes weken dient te beslissen en kan worden gedaan zodra het NSL in 2009 definitief is geworden.</p> <p>Doorgroei tot 510.000 VTB De besluitvorming over de verdere groei van Schiphol (zie hiervoor de brief van 3 september 2008 van Schiphol Group aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) is recent getemporiseerd. In 2009 zal worden bezien op welke wijze het besluitvormingstraject voor de verder ontwikkeling van Schiphol en de regio voor de middellange termijn dat tot een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit moet leiden, zal worden voortgezet. Dat betekent dat er op zijn vroegst begin 2010 daadwerkelijk behoefte zal zijn aan duidelijkheid over hoe de beoogde verdere groei van Schiphol zal worden geregeld met betrekking tot de regelgeving op het gebied van de luchtkwaliteit. Op dat moment zal het ook mogelijk zijn dit project als IBM-project voor opname in het NSL aan te melden. Naast de algemene lijn om nu vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid geen nieuwe IBM-projecten aan het NSL toe te voegen, is er dus ook geen praktische noodzaak om dit nu al te doen.</p> <p>Regionale luchthavens In het Aldersadvies van 1 oktober 2008 is een aantal afspraken opgenomen over de ontwikkeling van regionale luchthavens. Van belang in dit kader is de volgende passage:</p> <p>“De exacte verdeling van de vliegtuigbewegingen over de regionale luchthavens dient in de Luchtvaartnota te worden vastgesteld.”</p> <p>Dit betekent dat het in kaart brengen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de herverdeling van de vliegtuigbewegingen in beginsel pas mogelijk is na publicatie van de Luchtvaartnota en parlementaire behandeling van de Luchtvaartnota. De verwachting is dat dat in de eerste helft van 2009 gaat plaatsvinden.</p>
--	---

58 Astmafonds, M.R. Rutgers, Leusden	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De grenswaarden voor PM ₁₀ en NO ₂ zijn onvoldoende als normen voor de luchtverontreiniging. Ook onder de grenswaarde voor PM ₁₀ treedt gezondheidsschade op. Bovendien is PM ₁₀ geen goede maat voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Andere indicatoren zoals zwarte rook, NO en ultrafijn stof zijn geschikter.	Ik ben met u eens dat het vanuit oogpunt van gezondheid van groot belang is dat de concentraties van PM ₁₀ en NO ₂ zo laag mogelijk zijn. Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen. Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van input van de Wereldgezondheidsorganisatie, ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.

	<p>Er bestaat vanuit gezondheidskundig oogpunt met name veel zorg over de roetdeeltjes afkomstig van verbrandingsprocessen, zoals bij het verkeer. In het NSL wordt via maatregelen bij het verkeer veel aandacht besteed aan het terugdringen van juist deze stofdeeltjes. Concentraties net onder de norm kunnen inderdaad ook gezondheidsschade veroorzaken. Wat niet wegneemt dat concentraties beneden de vastgestelde norm minder schade veroorzaken dan concentraties daarboven. Het is ook correct dat de PM₁₀ norm geen onderscheid maakt naar fijn stof en nog fijner stof. De schadelijkheid neemt toe naarmate het stof fijner is. Binnen de Europese gemeenschap zijn daarom wel afspraken gemaakt om ook voor het fijnere stof (PM_{2,5}) tot streef- en grenswaarden te komen. In het definitieve NSL zal over het gezondheidsaspect aanvullende informatie worden opgenomen. Dit alles neemt niet weg dat het vanuit het gezondheidsperspectief wel wijs is om als eerste stap de PM₁₀ grenswaarden te bereiken.</p>
<p>De overheid had zich meer moeten inzetten voor schone lucht en het voldoen aan de normen. Het voldoen aan normen betekent overigens niet dat de luchtkwaliteit goed is.</p>	<p>Het NSL moet een oplossing bieden voor een complex probleem. Een belangrijk onderdeel van het NSL is de monitoring, om ieder jaar na te kunnen gaan of de genomen maatregelen wel effectief zijn. Ik ben met u eens dat we zo snel mogelijk resultaat moeten boeken, maar helaas is er tijd nodig om maatregelen en beleid als het NSL te ontwikkelen. Zoals ik hierboven al heb gezegd wordt middels het NSL ingezet op het zo snel mogelijk halen van de grenswaarden.</p>
<p>De gehanteerde rekenmethodiek in het NSL leidt niet tot betrouwbare gegevens. De concentratie fijn stof, de ontwikkeling van de verkeersemisies en de achtergrondconcentratie worden te rooskleurig voorgesteld.</p> <p>De rekenmethode moet realistischer worden wat betreft verkeersemisies en achtergrondconcentraties.</p>	<p>Als u hiermee bedoeld dat er onzekerheden zitten in de modellering dan ben ik dat met u eens. De effecten van maatregelen zijn niet exact te voorspellen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein.</p> <p>De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool wel rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier (rooskleuriger) voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren hebben laten zien.</p>
<p>De Nederlandse overheid wil met het NSL niet alleen de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook stimuleren dat bouwprojecten doorgang vinden. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Van de maatregelen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren zijn de positieve effecten onzeker.</p>	<p>De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren. De NSL aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt.</p> <p>Wat betreft de onzekerheden verwijs ik graag naar het antwoord hierboven. Verder kunnen effecten van maatregelen niet</p>

	exact worden voorspeld. Het kan zo zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen moeten worden ingezet (en bovenal ontwikkeld moeten worden) om tegenvallers op te vangen. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.
De gezondheidseffecten van de maatregelen van het NSL moeten inzichtelijk en meetbaar worden gemaakt. De maatregelen moeten effectief en haalbaar zijn.	Als reactie daarop zal ik bij de vaststelling van het definitieve NSL uitgebreider ingaan op de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid. .
Blootstelling van mensen aan vervuiling in hun woon- en leefomgeving is een resultaatgebied van het NSL. Per gemeente wordt in kaart gebracht wat de bronnen van vervuiling zijn.	Voor adequate berekening van het effect van maatregelen is inderdaad inzicht nodig in de locatie en de grootte van de bronnen van vervuiling waarop die maatregelen worden toegepast. Hiervoor zijn diverse databases beschikbaar, die ook voor de berekeningen in het NSL zijn gebruikt. Voor de grotere bedrijven is gebruik gemaakt van de door hen gerapporteerde emissies, en voor bijvoorbeeld de verkeersbijdrage

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen

59 Gemeente Vlaardingen, dhr. H.C. Christerus, Delft	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het kantorenpark Vijfsluizen in Vlaardingen moet alsnog in het NSL worden opgenomen.	<p>Bij het vaststellen van de Rotterdamse en stadsregionale nota 'Dat lucht op!' van april 2008, de regionale inbreng voor het provinciale RSL van Zuid-Holland, is een bijlage gehanteerd afkomstig van het Ruimtelijk Plan 2020 zoals vastgesteld door provincie Zuid-Holland en stadsregio Rotterdam.</p> <p>Hierin is voor Vlaardingen sprake van 45.000 m² BVO in de NSL-periode voor locatie Vijfsluizen.</p> <p>Alleen kantoorlocaties groter dan 100.000 m² BVO met één ontsluitingsweg of groter dan 200.000 m² BVO met twee ontsluitingswegen zijn IBM-project die in het NSL dienen te worden opgenomen. De kantorenlocatie Vijfsluizen in Vlaardingen is daarom niet in het NSL opgenomen.</p> <p>Dat na vaststelling van RP2020, het RSL en het NSL er wijzigingen optreden in ruimtelijke plannen is niet uitgesloten. Om hieraan het hoofd te bieden wordt na vaststelling van het NSL een meldings- en wijzigingsprocedure van kracht om eventuele wijzigingen, met daarbij horend de consequenties voor de luchtkwaliteit, te kunnen formaliseren.</p>

60 Mw. A. Etienne-AI, Warnsveld	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Hoewel in en om Zutphen geen	Uit de berekeningen van de gemeentelijke

<p>overschrijdingen (te verwachten) zijn van de normen voor NO₂ en fijn stof moeten gestelde regels en maatregelen tegen de uitstoot van vervuilende stoffen eerst gehandhaafd worden voordat besloten wordt tot aanleg van nieuwe wegen.</p> <p>De praktijk - vieze stoffig vette vensterbanken ondanks geregeld onderhoud - bewijst dat de ingestelde 30 km zone een wassen neus is zonder controle!</p> <p>Aanleg van nieuwe wegen (bijv. de doorgetrokken A15 door het Rijnstrangengebied en de Achterhoek/Twente vergroot slechts de problemen door het toegenomen (vracht)verkeer.</p>	<p>luchtkwaliteitsrapportage voor het jaar 2006 en uit de berekeningen met de saneringstool blijkt dat er inderdaad geen overschrijdingen zijn van de luchtkwaliteitsnormen in de gemeente Zutphen, en ook voor de toekomst niet worden verwacht. Uiteraard geldt ook in Zutphen het vereiste dat ten gevolge van nieuwe bouwprojecten, waaronder wegen, geen overschrijdingen mogen optreden.</p> <p>De maatregelen die gemeenten nemen om de luchtverontreiniging te bestrijden moeten gehandhaafd worden. Indien u van mening bent dat dat in uw omgeving niet of niet voldoende gebeurt kunt u contact opnemen met de gemeente (0575 587 777), of, waar het snelheidsmaatregelen betreft, met de politie (0900 8844).</p> <p>Voor de Abersonlaan waaraan u woont is gezien de geringe verkeersintensiteit sowieso geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen aanwezig.</p>
---	--

61 Vereniging tegen Milieubederf, mw. L. ter Horst, Rotterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>In het NSL worden de gezondheidsdoelstellingen niet gekwantificeerd (bijvoorbeeld de afname van het aantal (ernstig) gehinderden en de toename van het aantal gezonde jaren van omwonenden). Het NSL heeft slechts één doel: het ongehinderd uitvoeren van voorgenomen ruimtelijke en infrastructurele plannen, ondanks de gevolgen voor de volksgezondheid. Dit is bestuursrechtelijk aanvechtbaar en in strijd met de Europese luchtkwaliteitsregelgeving.</p>	<p>Als reactie op het niet kwantificeren van de gezondheidswinst wil ik u graag wijzen op het feit dat ik bij de vaststelling van het NSL uitgebreider in zal gaan op de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit.</p> <p>Het NSL dient er juist toe om zo spoedig mogelijk aan de Europese regelgeving voor luchtkwaliteit te voldoen. Het meenemen van toekomstige projecten, zoals in het NSL gebeurt, leidt ertoe dat nu al rekening wordt gehouden met de effecten daarvan. Daardoor worden nu al maatregelen genomen om ook in de toekomst minimaal aan de grenswaarden te voldoen. Het feit dat we in Nederland rekening houden met toekomstige projecten is juist winst voor de volksgezondheid.</p>
<p>Bij het knelpunt Weena in Rotterdam zijn de overschrijdingen weggecijferd door herberekening van de gevelafstand. Dagelijks en vooral tijdens de spits wordt hier een groot aantal fietsers blootgesteld aan de emissies. Er wordt geen rekening mee gehouden dat piekconcentraties een groter nadelig effect op de ademhalingsorganen hebben dan het jaargemiddelde. Ook is geen rekening gehouden met de effecten op gevoelige groepen, zoals kinderen en ouderen.</p>	<p>In het model om de luchtkwaliteit te berekenen zijn enkele fouten geconstateerd, waaronder de ingevoerde gevelafstand op het Weena. Deze is gecorrigeerd zodat het in overeenstemming is met de landelijke regelgeving voor het berekenen van de luchtkwaliteit.</p> <p>Wat betreft de piekconcentraties wil ik u erop wijzen dat de gezondheidseffecten bij de huidige concentratie niveaus met name verbonden zijn met langdurige blootstelling. Daarom richt ik in het beleid vooral op een dag- en een jaarnorm.</p>
<p>In het NSL wordt geen aandacht besteed aan geluidsbelasting en geuroverlast van lucht- en scheepvaart en van het wegverkeer. Het is niet ondenkbaar dat cumulatieve milieueffecten de uitvoering van de projecten alsnog dwarsboomt. Wethouder Harbers van Rotterdam heeft in</p>	<p>Geur- en geluidsoverlast maakt inderdaad geen onderdeel uit van het NSL. Hier is apart beleid voor ontwikkeld.</p> <p>Het is, zoals u zelf schetst, een complex proces. Verder is het juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. De</p>

<p>een schrijven d.d. 9 april 2008 een aantal risico's van het NSL gesignaleerd: verkrijgen van derogatie, inspraak en parlementaire behandeling, wijze van monitoring, stapeling van onzekerheden in de tools en de onzekerheid van 20 % van de module uitkomsten. Dit onderbouwt de scepsis over de uitvoerbaarheid en maatschappelijke wenselijkheid van het NSL.</p>	<p>gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Desondanks kan het zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen moeten worden ingezet (en bovenal ontwikkeld moeten worden) om tegenvallers op te vangen. Daarbij moet niet vergeten worden dat er ook meevallers kunnen zijn. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>Kostbare maatregelen (zoals afvangen van emissies in tunnels en invoering van milieuzones) zijn conjunctuurgevoelig en afhankelijk van politieke prioritering. Het NSL doorkruist bovendien de eigen verantwoordelijkheid van de burger door het wegcijferen van norm overschrijdingen.</p>	<p>Door het NSL zijn regionale en lokale overheden verplicht om maatregelen te nemen om op een zo kort mogelijke termijn aan de grenswaarden te voldoen. Wat betreft het afvangen van emissies bij tunnelmonden geldt dat dergelijke maatregelen alleen worden ingezet als ze noodzakelijk zijn om ter plaatse aan de normen te voldoen. Bronmaatregelen genieten de voorkeur.</p> <p>Verder wordt er geen norm weggelijfd. De saneringstool is juist ontwikkeld om het proces betrouwbaar en transparant te laten zijn. Zoals ik hierboven heb aangegeven ga ik al uit van een worst case scenario. Daarnaast zal er door lokale overheden met maatregelen als het stimuleren van het gebruik van de fiets wel degelijk een beroep worden gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van de burger.</p>
<p>Het NSL maakt op slinkse wijze een aantal projecten in Zuid-Holland mogelijk, ongeacht de gezondheidsrisico's, afname van de leefomgevingkwaliteit en garantie van emissieverminderende maatregelen. Het betreft de A4-zuid en noord MD, A13/16, Maasvlakte 2, bedrijventerreinen in het landelijk gebied en de uitbreiding van VINEX locaties. Overigens kan de economische recessie ervoor zorgen dat de milieudoelstellingen alsnog gehaald worden.</p> <p>In het NSL wordt geen aandacht besteed aan het gegeven dat meer asfalt (bijvoorbeeld rond Schiphol) leidt tot meer verkeer. De 20 Ke-contour rond Rotterdam Airport draagt niet bij aan de leefomgevingkwaliteit van omwonenden. Er wordt geen rekening gehouden met het tijdstip van opstijging en landing.</p>	<p>Het NSL omvat een programmatische aanpak van de luchtkwaliteit in Nederland, die er onder meer voor zorgt dat op projectniveau geen toetsing aan de luchtkwaliteitseisen meer behoeft plaats te vinden. Dat hoeft niet meer, omdat het NSL garandeert dat tegenover elke (in het NSL voorziene) verslechtering van de luchtkwaliteit voldoende verbeterende maatregelen staan. Ik verwijs hierbij mede naar mijn antwoord bij punt 1 van deze inspraakreactie.</p> <p>Met de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de meeste van de door u genoemde projecten wordt inderdaad in het NSL rekening gehouden. Zo zit bijvoorbeeld de Tweede Maasvlakte in de uitgangssituatie, omdat besluitvorming over dit project voor de start van het NSL heeft plaatsgevonden. De A4 Delft-Schiedam zit als "in betekenende mate"-project in het NSL. Dat wil zeggen dat de luchtverontreiniging die dit project wordt veroorzaakt, wordt gecompenseerd door maatregelen die de luchtverontreiniging terugdringen. Met de aanleg van de A4-zuid</p>

	<p>wordt in het NSL nog geen rekening gehouden, omdat besluitvorming over dat project niet binnen de planperiode van het NSL (2009 - 2014) wordt voorzien.</p> <p>In de verkeersmodellen, die ten grondslag liggen aan het NSL, is al het asfalt meegenomen, dat in de loop van het NSL wordt voorzien. Derhalve is de verkeersaantrekkende werking van nieuw asfalt in het NSL wel meegenomen. De opmerking over de Ke-contour rond Rotterdam Airport heeft betrekking op het thema geluid. Dat valt buiten het kader van het NSL. Zie ook mijn antwoord bij punt 3 van deze inspraakreactie.</p>
--	--

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen

62 Gemeente Venlo, dhr. W.W.F.T. Stevens, Venlo	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De gemeente Venlo heeft tijdig verkeersgegevens aangeleverd voor verwerking in de saneringstool. Gebleken is echter dat deze informatie niet in de saneringstool is opgenomen. Daarom heeft de gemeente Venlo geen vertrouwen in de werking van de saneringstool en kunnen daar geen conclusies aan worden verbonden.	De saneringstool maakt gebruik van gemeentelijke verkeersmodellen. Ook in het geval van Venlo is het gemeentelijke verkeersmodel gebruikt. In het kader van de voorbereiding van het kabinetsbesluit is de gemeente Venlo aangeboden om de gegevens in de saneringstool te actualiseren indien daar behoefte aan bestond. In de aanloop naar de definitieve vaststelling van het NSL kunnen eventueel nog aanpassingen worden gedaan. U wordt verzocht hierover contact op te nemen met de betrokken ambtenaren op mijn departement.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

De verkeersgegevens in de saneringstool worden aangepast als die tijdig en in het juiste formaat worden aangeleverd.

63 Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs, dhr. B. Pronk, Maarsbergen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gezien de omvang van het NSL en de ingewikkelde inhoud is het NSL nauwelijks zonder professionele ondersteuning in detail te bestuderen. Het blinkt niet uit in toegankelijkheid, terwijl iedereen ermee te maken kan krijgen.	Ik realiseer me dat het complete pakket aan documenten waaruit het NSL bestaat, omvangrijk van aard is en niet makkelijker en snel te doorgronden. Om die reden is geïnvesteerd in een inspraakwijzer, een leesbare samenvatting en in een aantal informatieavonden. Het omvangrijke pakket aan documenten moet vanzelfsprekend ook gezien worden als uiting van mijn intentie om transparant inzicht te geven in alle beschikbare en gebruikte informatie.
Een gedegen onderbouwing van nut en noodzaak van het NSL ontbreekt. Het is de vraag of het ingewikkelde, arbeidsintensieve en daarmee ook kostbare instrumentarium van het NSL in verhouding staat tot het te verwachten resultaat, verdere verbetering	Nut en noodzaak zijn uitgebreid en grondig onderbouwd met tal van berekeningen en metingen. Het is juist dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren al belangrijk schoner is geworden. De verbeteringen zijn echter niet toereikend om tijdig aan de Europese

<p>van de luchtkwaliteit. Er wordt immers (gelukkig) op het gebied van luchtkwaliteit al enorme vooruitgang geboekt. De effecten van het NSL moeten beter in kaart worden gebracht.</p>	<p>grenswaarden te voldoen. Die grenswaarden zijn gemotiveerd vanuit het gezondheidsbelang. Op deze gezondheidsbelangen wordt in het definitieve NSL uitgebreider ingegaan.</p>
<p>Het beeld dat fijn stof en NO_x vooral door het wegverkeer worden veroorzaakt is onjuist. Ook oldtimers dragen niet of nauwelijks bij aan de overschrijding van emissienormen. Dit komt door het zeer beperkte en selectieve gebruik dat van deze voertuigen wordt gemaakt.</p>	<p>In het NSL is aangegeven dat een veelheid aan bronnen bijdraagt aan de achtergrondconcentratie op een bepaalde plaats. In de buurt van specifieke bronnen zoals industrie of (weg)verkeer ligt er echter nog een extra concentratiepiek bovenop deze achtergrondconcentratie, waardoor ter plekke de grenswaarden worden overschreden. Deze extra concentratiepiek bestaat veelal uit uitlaatgassen van voertuigen en dit zijn in het algemeen ook de meest schadelijke stoffen voor de gezondheid. Er is dus alle reden om lokale maatregelen te treffen om deze concentratiepieken te reduceren. Het aantal oldtimers in ons land is inderdaad beperkt. De uitstoot van oude auto's per gereden kilometer is echter aanmerkelijk hoger dan die van moderne auto's. Overigens worden oldtimers in toenemende mate gebruikt worden voor woon-werkverkeer.</p>
<p>Er moet een duidelijk kader voor milieuzones komen, met als standaardelementen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - criteria voor geografische omvang; - criteria voor soort voertuigen; - criteria voor nul- en periodieke meting; - op basis van tijdelijkheid; - een milieubalans (weging van eventuele negatieve milieueffecten); - geen milieuzones voor particulier verkeer, inclusief oldtimers; - geen beperkingen op doorgaande wegen en ringwegen; - voor zover particulier verkeer niet wordt uitgesloten, geen beperkingen op tijdstippen dat er geen openbaar lijnvervoer is en op weekend- en feestdagen. 	<p>Het instellen van een milieuzone is een gemeentelijke bevoegdheid. Een gemeente stelt een milieuzone in door middel van een verkeersbesluit. Dit verkeersbesluit moet goed gemotiveerd worden, waarbij o.a. aandacht moet worden gegeven aan de (milieu)effecten. Tegen dit besluit is bezwaar en beroep mogelijk en het kan worden aangevochten bij de bestuursrechter.</p> <p>Om te zorgen voor een uniform kader voor milieuzones en een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft Amsterdam het initiatief genomen om met betrokken partijen afspraken te maken over milieuzones voor <u>personenverkeer</u>. Voor het <u>vrachtverkeer</u> zijn, geïnitieerd vanuit VROM, landelijk uniforme afspraken vastgelegd in een convenant tussen gemeenten, vervoerders en het rijk. In dit convenant zijn criteria opgenomen over de ligging van de milieuzone, de voertuigsoort en effectevaluatie. Het convenant heeft een tijdelijk karakter. Voor bestelauto's streef ik naar eenzelfde soort convenant.</p> <p>Op dit moment overweegt alleen de gemeente Amsterdam om ook een milieuzone voor personenauto's in te stellen. Afgelopen voorjaar heeft de Tweede Kamer zich hierover uitgesproken en een aantal voorwaarden verbonden aan een dergelijke milieuzone. Een daarvan is dat er een uniform kader moet komen.</p> <p>Locatie, tijdstip van geldigheid van de milieuzone betreft zoals gezegd uiteindelijk een gemeentelijke bevoegdheid. Deze bevoegdheid strekt zich alleen uit tot die wegen waarover de</p>

	gemeente het beheer voert. Snelwegen e.d. vallen hier niet onder.
--	---

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

64 SGLA, P. de Lange, Amersfoort	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Amersfoort in betekenende mate verslechteren. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de stort van zes miljoen ton bagger waarvan 900.000 ton zwaar vervuild slib op de locatie Smink in Vathorst, de uitbreiding met 3000 woningen in Vathorst West, de uitbreidingen langs de Hogeweg en de verdere ontwikkeling van bedrijfsterreinen naast en tussen Amersfoort en Hoevelaken. De compenserende maatregelen uit het NSL zijn niet voldoende om deze verslechtering tegen te gaan. Het NSL zou met inachtneming van deze zienswijze gewijzigd vastgesteld moeten worden.</p>	<p>Uit uw inspraakreactie blijkt nadrukkelijk de zorg die de SGLA heeft voor het woon- en leefklimaat in Amersfoort en directe omgeving. Die zorg waardeer en deel ik en ik hoop dat u uw betrokkenheid behoudt. Hoewel u het dilemma van de omgevingskwaliteit (en in dit geval met name de luchtkwaliteit) en de wens om te ontwikkelen benoemt als tegengestelde belangen, deel ik uw conclusie dat die twee niet samen gaan niet.</p> <p>Het is waar dat in Amersfoort een aantal projecten op stapel staat die de luchtkwaliteit beïnvloeden. Echter, juist met behulp van NSL wordt het mogelijk om zowel de luchtkwaliteit te verbeteren, als de verdergaande ontwikkeling van de stad Amersfoort vorm te geven. Het NSL als programma bevat een zodanig groot aantal maatregelen dat de luchtkwaliteit in Nederland (en dus ook in Amersfoort en omgeving) verder verbetert en binnen de zgn. derogatietermijnen zal gaan voldoen aan de Europese regelgeving. De Europese en landelijke bronmaatregelen in het NSL zorgen ervoor dat de grootschalige achtergrondconcentraties aan luchtverontreinigende stoffen sterk dalen. Op een enkele locatie kan het voorkomen dat er sprake is van cumulatie van effecten. Aanvullende maatregelen zijn op die locaties echter alleen nodig als er sprake is van langdurige blootstelling (conform de nieuwe Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Zonder het NSL, en de wettelijke uitvoeringsplicht die daaraan gekoppeld is, zou het Nederland niet lukken om dat doel te bereiken.</p> <p>Het komt nu natuurlijk wel aan op de uitvoering van al die maatregelen. Belangrijk daarbij is dan ook dat de voortgang van het NSL zorgvuldig wordt gevolgd. Jaarlijks zal ik daarom in monitoringsrapportages nagaan of de nu voorspelde verbetering van de luchtkwaliteit ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Mocht op basis van de monitoring blijken dat het bereiken van de doelstellingen in gevaar komt dan zal ik niet aarzelen om door het treffen van extra maatregelen mijn doel alsnog te bereiken.</p> <p>Hoewel Amersfoort een stad is met een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit in betekenende mate beïnvloeden, slagen we er met het</p>

	maatregelenpakket uit het NSL in om op termijn overal in Amersfoort aan de normen te gaan voldoen. Ruimtelijke ontwikkeling en de luchtkwaliteit zijn als gevolg van het NSL daardoor geen tegengestelde belangen meer maar gaan juist heel goed samen.
--	---

65 Boekel de Nerée NV (namens McMahon, Redevco), mw. A.R. Klijn, Amsterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Het project Factory Outlet Centre in Alphen aan den Rijn is ten onrechte niet opgenomen in de lijst met IBM-projecten Zuid-Holland van het NSL. Gezien de steun van zowel de gemeente als de provincie is het zeer waarschijnlijk dat het project doorgang zal vinden. Het project "The Dutch Oval" in Alphen aan den Rijn, dat wel in de lijst met IBM-projecten Zuid-Holland is opgenomen, zal geen doorgang vinden.</p>	<p>De locatie van het "nieuwe IBM-project" is gelijk aan het huidige IBM-project 1468. Het verschil tussen het opgegeven IBM-project en het nieuwe project is het bezoekersaantal van de locatie. Het bezoekersaantal is vijf maal groter dan van het huidige IBM-project. Het toevoegen van nieuwe IBM-projecten of het drastisch wijzigen daarvan, in dit geval met een factor vijf in bezoekersaantal, acht ik naar aanleiding van de inspraak niet wenselijk. Nieuwe IBM-projecten toevoegen aan het NSL betekent - zeker als die projecten zich bevinden in (de buurt van) huidige overschrijdingsgebieden - dat moet worden nagegaan óf en welke extra maatregelen nodig zijn om te zorgen dat het op tijd halen van de grenswaarden niet in gevaar komt. Daarom is in de Wet milieubeheer in artikel 5.12, twaalfde lid, onder b, de mogelijkheid opgenomen om aan de hand van een melding extra voorgenomen besluiten aan het programma toe te voegen. Voorwaarde daarbij is dat de melding - ondersteund met berekeningen - duidelijk maakt dat er met het nieuwe IBM-project per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat. Als extra maatregelen nodig zijn dient de melding die te benoemen alsmede aan te geven op welke termijn die maatregelen zullen worden getroffen. Een melding kan worden gedaan zodra het NSL in 2009 definitief is geworden. De melding behoeft de instemming van de minister van VROM, die daarover binnen zes weken dient te beslissen.</p>

66 J.A.M. van Oers, Amsterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>In Velddriel worden op dit moment grenswaarden overschreden en deze overschrijdingen zullen (in theorie) pas medio 2015 zijn teruggebracht.</p>	<p>De A2 wordt de komende jaren op diverse plaatsen tussen Utrecht en Den Bosch verbreed. Deze projecten zijn als IBM ('in betekende mate') en NIBM (niet-IBM) projecten opgenomen in de bijlage van het NSL. Deze projecten en de consequenties voor de verkeersafwikkeling en daarmee ook de verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit zijn voor de jaren 2011, 2015 en 2020 inzichtelijk gemaakt met de Saneringstool. Uit de berekeningen met de Saneringstool volgt dat het generieke beleid wat de bestuurlijke partners binnen het NSL met elkaar zijn overeengekomen, onvoldoende is</p>

	<p>om tijdig de gestelde grenswaarden te halen voor PM₁₀ in 2011 en NO₂ in 2015. Daarom zijn, zoals aangegeven in bijlage 10 van het NSL, op de A2 een aantal lokale maatregelen getroffen om deze zogenaamde 'hardnekkige' knelpunten op te lossen. Deze maatregelen omvatten onder andere de voorgenomen plaatsing van schermen langs de weg en de inzet van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) om het verkeer beter te laten doorstromen. Door de inzet van generiek (bron)beleid en lokale maatregelen worden de gestelde grenswaarden tijdig gehaald. De overschrijdingen van de grenswaarde NO₂ zullen uiterlijk 1 januari 2015 opgelost moeten zijn.</p>
<p>Tot het moment dat daadwerkelijk voldaan is aan de grenswaarden kunnen geen ruimtelijke projecten worden opgepakt. Het is vooralsnog onduidelijk in hoeverre de verbreding van de A2 met als gevolg een mogelijk nieuw knelpunt bij de Maasbrug in het NSL is meegenomen. Andere ruimtelijke projecten dan de verbreding van de A2 kunnen pas in procedure worden gebracht indien absoluut vaststaat dat er geen grenswaarden meer worden overschreden.</p>	<p>Het NSL biedt een programma-aanpak, waarmee wordt onderbouwd dat overal in Nederland tijdig wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Hierin zijn al ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele projecten opgenomen en waar noodzakelijk maatregelen getroffen. Als een project is opgenomen in het NSL wordt met het NSL aangetoond dat wordt voldaan aan de gestelde luchtkwaliteitseisen. In de bijlagen 8 en 9 van het NSL zijn de projecten opgenomen waarvoor de rijksoverheid tot 2015 een besluit wil nemen tot aanleg en zich daarbij wil baseren op het NSL om aan de gestelde eisen voor de luchtkwaliteit te voldoen. De consequenties van deze extra capaciteit op de verkeersafwikkeling zijn voor het gehele hoofdwegennet en de belangrijkste wegen op het onderliggend wegennet doorgerekend en als input gebruikt voor de berekening van de luchtkwaliteit. Deze resultaten zijn opgenomen in de Saneringstool. Eventuele andere ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' van invloed zijn op de luchtkwaliteit, zijn net als het project verbreding A2 opgenomen in het NSL, om gebruik te maken van de goede onderbouwing die hier gegeven wordt. Met een goede onderbouwing in het NSL is het mogelijk deze ruimtelijke projecten in procedure te brengen.</p>
<p>De bomenhaag langs de A2 die in een eerdere fase als mitigerende omstandigheid is aangevoerd is inmiddels verwijderd en zal niet snel in de voormalige omvang terugkeren. Een nieuwe bomenhaag kan daarom niet als maatregel worden meegenomen in de saneringstool.</p>	<p>Bij de berekeningen binnen de Saneringstool (het rekenhart van het NSL) wordt bestaande vegetatie niet als afscherming dan wel als maatregel opgevoerd.</p>
<p>Na vaststelling van het NSL wordt een 3% stijging van het jaargemiddelde als criterium gebruikt voor de realisatie van nieuwe ruimtelijke projecten. Dit is in strijd met de wet en de Europese regels.</p>	<p>Het NSL geeft op programmaniveau voor heel Nederland een goede onderbouwing dat (na derogatie verlening) tijdig voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit, welke op Europees niveau zijn overeengekomen. Ten aanzien van nieuwe ruimtelijke projecten die niet in betekenende mate de luchtkwaliteit verslechteren, dat betekent dat zij na</p>

	<p>voltooiing niet meer dan 3% bijdragen aan de luchtverontreiniging, kan pas besluitvorming plaatsvinden als het NSL is vastgesteld. Met het NSL zal middels het compenserende pakket aan maatregelen tijdig aan de luchtkwaliteitsnormen worden voldaan.</p>
--	--

67 Stichting Belangen Rotondeflat, dhr. P. Jaspers, Gouda	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het NSL gaat uit van tegenstrijdige doelstellingen, goede luchtkwaliteit en het realiseren van meer ruimtelijke projecten. Met het naar wegen zoeken om (eigen vastgestelde) normen "legaal" (via derogatie) te kunnen overschrijden beweegt de overheid zich op een hellend vlak en verliest iedere geloofwaardigheid jegens haar burgers. Bovendien staat dit innovatieve oplossingen in de weg om zo alsnog aan de normen te kunnen voldoen. De doelstellingen van het NSL zijn én niet wenselijk én niet haalbaar.</p>	<p>Het is waar dat nieuwe ontwikkelingen extra verkeersdruk genereren. Tegelijk beschikken we met dit NSL over een pakket maatregelen dat ervoor gaat zorgen dat we in Nederland uiterlijk op 11 juni 2011 voor PM₁₀ en 1 januari 2015 voor NO₂ de grenswaarden gaan halen. Deze normen komen uit de Europese richtlijn. Ook de mogelijkheid van extra tijd om die normen te halen is in die richtlijn zelf vastgelegd.</p> <p>Het NSL bevat een robuust pakket aan maatregelen die zowel door het rijk als door de partners in de NSL regio zullen worden getroffen om te zorgen dat we in Nederland de grenswaarden gaan halen. Het gaat om een resultaatsverplichting. Ik beschouw dat als een belangrijke stap op weg naar een betere gezondheid.</p> <p>Ook wordt er door mijn departement en het ministerie van Verkeer en Waterstaat wel degelijk veel aandacht besteed aan onderzoek naar innovatieve oplossingen binnen het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL). Meer informatie hierover kunt u vinden op de website van dit programma: http://www.ipluchtkwaliteit.nl Kansrijke maatregelen worden nader uitgewerkt en kunnen dan, waar doelmatig, toegepast gaan worden.</p>
<p>Het Spoorzoneproject in Gouda is aangemerkt als IBM-project. De maatregelen die in het "Actieprogramma Luchtkwaliteit voor de regio Midden-Holland van 27 februari 2008, V8" worden voorgesteld om de luchtverontreiniging terug te brengen zijn nietszeggend en er is op een aantal punten van een aantoonbaar onjuiste veronderstelling uitgegaan. Ten onrechte wordt er bijvoorbeeld van uitgegaan dat de Mijstunnel wordt gerealiseerd. Het genoemde actieprogramma schiet ernstig tekort en maakt deel uit van het NSL. Dit zegt iets over de waarde NSL.</p>	<p>In het NSL wordt rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen nadat bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over een concreet uitvoeringsplan.</p> <p>De verkeersgegevens die zijn gebruikt voor de saneringstool, en daarmee de basis vormen van het NSL, geven de best mogelijke stand van zaken wat betreft ontwikkelingen in Gouda. De Mijstunnel gaat inderdaad op korte termijn niet door, en is dan ook niet opgenomen in de verkeersgegevens voor de saneringstool. De tunnel is echter nog niet helemaal van de baan. Hierover moet nog besloten worden. In het Mobiliteitsplan van de gemeente Gouda wordt de periode van 2011-2020 aangegeven. Als daartoe aanleiding is, zullen in een later stadium de verkeersmodellen hierop aangepast worden.</p> <p>Wat betreft andere ontwikkelingen in het gebied: de plannen rond het Groene Hart Ziekenhuis zijn opgenomen in de</p>

	<p>verkeersmodellen die zijn gebruikt voor de saneringstool. De recente plannen van Multi Vastgoed zijn nog niet opgenomen in de verkeersmodellen. Als de plannen concreet zijn zullen deze kunnen worden aangemeld voor opname in het NSL. De plannen zullen dan worden meegenomen bij de monitoring van het NSL in de komende jaren.</p> <p>Uiteindelijk moet op tijd aan de normen voor NO₂ en PM₁₀ worden voldaan, dus als nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven zullen extra maatregelen genomen moeten worden om aan de normen te voldoen.</p> <p>Er is ook specifiek geld gereserveerd voor het nemen van locatiespecifieke maatregelen in de aandachtsgebieden voor luchtkwaliteit, waaronder de Spoorstraat. Zo zal in 2009 een onderzoek naar de invoering van een milieuzone in het centrum van Gouda worden uitgevoerd. Afhankelijk van de resultaten zal de gemeente besluiten welke maatregelen genomen worden. Het door u genoemde Plesmanplein zal hoogstwaarschijnlijk worden vervangen door een "normale" 4-taks aansluiting. De vervanging van de verkeerslichten met daarbij een meer compacte vormgeving, zullen ervoor zorgen dat de afwikkeling zal verbeteren en de wachttijden korter zullen zijn.</p> <p>Concluderend zal de gemeente er tijdens de looptijd van het NSL voor zorgen dat nieuwe ontwikkelingen worden opgenomen in de gebruikte verkeersmodellen. Voor de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL geldt een uitvoeringsplicht voor de desbetreffende overheidsinstantie. Bij het opstellen van het NSL is een aanname gedaan voor het effect van de verschillende maatregelen. Jaarlijks zal via een monitor in beeld worden gebracht of de geraamde effecten ook gerealiseerd worden. Indien dat niet het geval is zullen aanvullende maatregelen moeten worden ingezet.</p>
--	---

68 Mw. ir M. van Dooren-Flipsen, Erp	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:

<p>Nog geen 60 meter van de woning van inspreker is een pluimveebedrijf gevestigd dat wordt uitgebreid naar 99.000 leghennen. Het bedrijf ligt op zo'n 250 meter van de bebouwde kom. De norm voor fijn stof wordt overschreden en de stankoverlast neemt toe. Inspreker heeft over deze situatie enkele vragen: Wat is de emissiefactor voor verrijkte kooien?</p>	<p>De emissiefactoren voor fijn stof zijn gepubliceerd op de website van het ministerie van VROM (www.vrom.nl) onder de rubriek "luchtkwaliteit" en de subrubriek "meten en berekenen". Voor verrijkte kooien bedraagt de emissie van fijn stof 5 gram per legkip per jaar.</p> <p>De huidige emissiefactoren fijn stof voor de pluimveehouderij zullen in maart 2009 echter worden vervangen door nauwkeuriger emissiefactoren. Deze emissiefactoren zullen worden gehanteerd bij de totstandkoming van de definitieve versie van het NSL (medio 2009).</p>
<p>Wat is het aantal stuks dieren bij verrijkte kooien, dat in betekenende mate van invloed is op de PM₁₀-concentratie? Bepaald voor verschillende afstanden.</p>	<p>Op basis van de huidige emissiefactor is sprake van het "in betekenende mate bijdragen" aan de achtergrondconcentratie van fijn stof indien meer dan 29.780 legkippen (bij de 1% variant) en 89.300 legkippen (bij de 3% variant) in verrijkte kooien worden gehouden. Dit geldt als op een afstand van 70 meter vanaf de stallen getoetst wordt aan de grenswaarde van 40 µg per m³. De verbeterde emissiefactoren die in maart 2009 zullen worden vastgesteld, kunnen echter tot andere uitkomsten leiden.</p>
<p>Waarom verleent de gemeente een milieuvergunning terwijl de PM₁₀-norm wordt overschreden?</p>	<p>Uit de vergunninggegevens zoals bekend bij de provincie Noord-Brabant, blijkt dat bij de laatste wijziging van de milieuvergunning in 2007 de emissie van fijn stof ten opzichte van de voorgaande vergunning is afgenomen van 1282 kg tot 499 kg fijn stof. In een dergelijke situatie dient het bevoegd gezag (B&W) de vergunning in beginsel te verlenen.</p>
<p>Waarom worden omwonenden niet beschermd tegen fijn stof en stank?</p>	<p>Bij de verlening van milieuvergunningen is voorzien in een uitgebreide rechtsbescherming. Belanghebbenden zoals omwonenden kunnen in het kader van de milieuvergunningprocedure hun zienswijzen inbrengen (met betrekking tot het ontwerpbesluit) en vervolgens nog in beroep gaan tegen het besluit de vergunning te verlenen. Voorts bestaat voor belanghebbenden nog de mogelijkheid het bevoegd gezag te vragen om de vergunning in het belang van de bescherming van het milieu te wijzigen of, ingeval van ontoelaatbaar nadelige gevolgen voor het milieu, de vergunning (gedeeltelijk) in te trekken.</p>
<p>Waarom wordt in deze situatie geen gecombineerde luchtwasser toegepast?</p>	<p>Op basis van de door U vermelde gegevens, is het niet geheel uit te sluiten dat het betreffende pluimveebedrijf in 2010 de grenswaarden voor fijn stof zal overschrijden of dat alsnog een overschrijdingssituatie zal ontstaan als gevolg van omschakeling van batterijhuisvesting naar een ander huisvestingssysteem. Medio 2009 zal daarover duidelijkheid bestaan.</p> <p>De maatregelen in het NSL zijn erop gericht alle overschrijdingssituaties vóór medio 2011 ongedaan te maken. Voor de intensieve veehouderij houdt dat in dat bedrijven die een overschrijding veroorzaken in eerste instantie via subsidies zullen worden gestimuleerd</p>

	<p>vrijwillig de noodzakelijke maatregelen te nemen en in tweede instantie zullen worden verplicht die maatregelen te nemen die als "beste beschikbare techniek" kunnen worden aangemerkt (zie paragraaf 6.3.2 van het ontwerp NSL).</p> <p>Zoals hiervoor reeds is aangegeven is het NSL erop gericht om alle overschrijdingen van de grenswaarden uiterlijk medio 2011 ongedaan te maken.</p> <p>Het toepassen van een gecombineerde luchtwasser kan momenteel niet worden voorgeschreven. Voor de pluimveehouderij is deze techniek nog in ontwikkeling. Zodra deze techniek voor gebruik in de pluimveehouderij geschikt is, zal de toepassing ervan worden gestimuleerd via een subsidieregeling. Daarnaast zullen in 2009 ook andere, goedkopere, technieken beschikbaar komen die een substantiële bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het fijn stof probleem in de pluimveehouderij.</p>
<p>Moet in het kader van NSL een dergelijk pluimveebedrijf niet verplaatst worden naar een LOG gebied?</p>	<p>Bij het oplossen van bestaande overschrijdingen wordt indien mogelijk wel een koppeling gelegd met de uitvoering van de reconstructieplannen. Bij de verplaatsing van bedrijven naar landbouwontwikkelingsgebieden wordt in het kader van de reconstructie prioriteit gegeven aan intensieve veehouderijen die zijn gelegen in extensiveringsgebieden. De betreffende pluimveehouderij is echter gelegen in een verwevingsgebied. In een verwevingsgebied is ontwikkeling van de intensieve veehouderij toegestaan voor zover dat verenigbaar is met de overige functies - zoals wonen - in dat gebied.</p>
<p>Wanneer wordt de intensieve pluimveehouderij concreet aangepakt?</p>	<p>Zoals hiervoor is aangegeven, is het NSL erop gericht vóór medio 2011 alle overschrijdingssituaties in de pluimveehouderij op te lossen. Het NSL bevat daartoe concrete maatregelen (zie paragraaf 6.3.2 in het NSL). Voorzover Uw reactie betrekking heeft op het onderwerp stankhinder, wordt verwezen naar het bevoegd gezag in het kader van de milieuvergunning (in dit geval B&W van de gemeente Veghel). Het NSL heeft niet tot doel eventuele stankhinder vanuit veehouderijbedrijven terug te dringen. Hetgeen hiervoor is vermeld over de rechtsbescherming van belanghebbenden bij overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit, is overigens ook van toepassing op het aspect stankhinder. Tot slot merk ik op dat maatregelen die zijn gericht op beperking van de emissie van fijn stof ook een positief effect kunnen hebben op de emissie van stank (bijvoorbeeld gecombineerde luchtwassers).</p>

69 Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief, mw. M.C.E. Kromjong-Haesen, Maastricht

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

<p>De metingen van laatste jaren tonen een stagnatie in de daling van de concentraties. De berekeningen veronderstellen een verdere daling. Dit wordt niet onderbouwd.</p>	<p>Uw observatie is correct. Bij de vaststelling van het kabinetsstandpunt was dit overigens reeds bekend (zie blz. 38/39 van het NSL). Daar is ook vastgesteld dat er volgens het RIVM nog geen reden is om de berekende trend in de prognoses ter discussie te stellen. De reeks meetgegevens is nog te kort om er een robuuste trend in te benoemen. Dat neemt niet weg dat de signalen serieus genomen moeten worden. Dit zal in ieder geval in het monitoringstraject zijn beslag krijgen. Zodra het verantwoord is om de prognoses bij te stellen op basis van meetresultaten zal dat dus gebeuren. De saneringstool wordt doorontwikkeld als "monitoringstool". Het is dus voorstelbaar dat de doorrekening voor het jaar 2011 dan een tegenvallende ontwikkeling toont die moet worden opgevangen middels extra maatregelen. Dit is de gebruikelijke gang van zaken waarbij modelberekeningen worden aangepast (gekalibreerd) aan meetgegevens. De modelaannames volgen in zekere zin op enige afstand achter de gemeten werkelijkheid. Maar zoals gezegd, in de genoemde metingen is nog geen nieuwe trend te benoemen.</p>
<p>Het NSL kent teveel gegoochel met cijfers. Boterzachte effecten van maatregelen moeten het doorgaan van projecten mogelijk maken.</p> <p>Er wordt voorgesorteerd op de derogatie die nog niet is verleend.</p>	<p>Het NSL is onderbouwd door de saneringstool die gebaseerd is op metingen en berekeningen en de daarbij behorende wetenschappelijke eisen die voldoen aan de gestelde wet- en regelgeving (zoals de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007), dezelfde waar ook individuele projecten en bijbehorende luchtonderzoeken. Een monitoringsstelsel volgt of de maatregelen het voorspelde effect teweeg brengt. Indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.</p> <p>Met het NSL wordt niet voorgesorteerd op de derogatie; het NSL wordt pas vastgesteld nadat de derogatie is verkregen. Tot die tijd blijft alleen de bestaande wettelijke systematiek (projectsaldering en de 'niet in betekende mate' van 1%) van toepassing.</p> <p>Het is niet de opzet van het aangevraagde uitstel om extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel; Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.</p>
<p>De berekeningen zijn gebaseerd op te optimistische prognoses. In plaats van zo'n 140.000 (NSL) zijn eerder zo'n 800.000 mensen blootgesteld aan te hoge concentraties.</p>	<p>Een schatting van het aantal mensen dat momenteel nog wordt blootgesteld aan te hoge concentraties is niet eenvoudig. Eerdere schattingen zijn onvolledig (140.000) of gebaseerd op zeer grove aannames. Vooral nog ga ik uit van de meest recente en vrij gedetailleerde analyses van het CBS en PBL, waaruit is gebleken dat in 2006 ca. 420.000 personen aan te hoge concentraties werden blootgesteld (zie ook paragraaf 4.3 van</p>

	<p>het NSL). Overigens is voor mij elk van de genoemde aantallen teveel en meer dan voldoende aanleiding voor de maatregelen zoals in het NSL beschreven.</p>
<p>Het grootste manco is het ontbreken van garanties dat de maatregelen worden uitgevoerd. Het rijk geeft ook geen steun aan bijvoorbeeld de milieuzones personenvervoer.</p>	<p>De wet kent een uitvoeringsplicht voor de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL. De uitvoering wordt gemonitord. Bij het niet uitvoeren van voorgenomen maatregelen kan door de Minister van VROM als laatste middel gebruik worden gemaakt van de aanwijzingsbevoegdheid.</p> <p>Wat betreft de opmerking over de milieuzone personenvervoer en andere maatregelen het volgende: milieuzones voor vracht- en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren.</p>
<p>Met specifieke geografische kenmerken in Limburg wordt geen rekening gehouden. Maastricht ligt in een dal en heeft daardoor hogere achtergrondconcentraties. Directe metingen zouden de voorkeur moeten hebben.</p>	<p>In de praktijk is het moeilijk haalbaar om op veel locaties in ons land daadwerkelijk te meten. Bovendien zal de gemeten concentratie afhankelijk zijn van de lokale omstandigheden, met andere woorden: een kilometer verderop kan de concentratie al weer anders zijn. Daarom is er in Nederland voor gekozen concentraties vast te stellen op basis van metingen uit het landelijke meetnet luchtkwaliteit in combinatie met modelberekeningen, waarbij gebruik wordt gemaakt van alle beschikbare kennis over emissies. Dit geeft de mogelijkheid concentraties vast te stellen ook daar waar niet is gemeten. Dit gebeurt door bij de meer grootschalige achtergrondconcentratie de concentratiebijdrage van lokale bronnen op te tellen. Bij het samenstellen van de zogenaamde achtergrondconcentratiekaarten (GCN-kaarten) wordt rekening gehouden met emissies naar de lucht van alle bronnen in Nederland. Gezien de grote invloed van emissies in het buitenland op de concentraties van NO₂ en fijn stof, worden in aanvulling daarop ook de buitenlandse emissies in de verspreidingsmodellen meegenomen. Voor Zuid-Limburg betekent dit dat de belangrijke invloed van buitenlandse bronnen in de lokale achtergrondconcentratie is verwerkt. De berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de agglomeratie van Heerlen/Kerkrade laten zien dat de buitenlandse bijdrage aan concentraties relatief hoog is. De bijdrage vanuit het buitenland aan de NO₂-concentraties is daar ruim 2 keer zo groot als gemiddeld over Nederland; voor PM₁₀ is de buitenlandse bijdrage 15% hoger dan gemiddeld voor Nederland (situatie 2007).</p> <p>Het feit dat Maastricht in een dal ligt, kan van belang zijn voor berekening van de lokale luchtkwaliteit. In de Standaard Rekenmethode 1 (zoals het CAR-model) wordt voor wat betreft de meteorologische invoergegevens gebruik</p>

	<p>gemaakt van de meetgegevens verkregen op Maastricht-Aken Airport. Echter, om zo goed mogelijk rekening te houden met de lokale geografische omstandigheden wordt op basis van 'expert judgement' een correctie uitgevoerd op deze meteo-gegevens.</p>
<p>Burgers zijn slecht geïnformeerd over de inspraakmogelijkheden. Het verdrag van Aarhus wordt daarmee niet gerespecteerd. Op de inspraakavonden zijn vooral ambtenaren aanwezig i.p.v. belanghebbende burgers.</p>	<p>De inspraak is breed en tijdig aangekondigd in landelijke en regionale kranten, per brief aan alle betrokken lokale bestuurders, landelijke en gemeentelijke websites en uiteraard de staatscourant en op een wijze die gebruikelijk is bij dit soort landelijke inspraakprocedures. De matige opkomst is wel geconstateerd, maar het wel of niet aanwezig zijn is een keuze die burgers zelf maken.</p>
<p>Veel milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese IPPC-richtlijn. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM₁₀, NO₂ en NO_x.</p>	<p>Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoen. Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade oploopt. Dicht bij drukke wegen mogen gevoelige bestemmingen gebouwd worden terwijl bekend is dat dit blijvende ernstige gezondheidsschade kan veroorzaken. Een gemiste kans.</p>	<p>De totstandkoming van het NSL neemt niet weg, dat ik in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen, vooruitlopend op het halen van de normen door middel van het NSL, en mede op aandringen van de Tweede Kamer, juist wel extra aandacht geef aan het bouwen langs drukke wegen. Het Besluit houdt in dat binnen zones langs snelwegen en provinciale wegen gebouwen voor gevoelige groepen (zoals scholen, bejaardentehuizen en verzorgingstehuizen) alleen mogen worden gebouwd als de grenswaarden niet worden overschreden. Uiteraard wil ik graag stimuleren dat gemeenten bij hun besluiten zo veel mogelijk rekening houden met de gezondheid van mensen, ook indien er geen sprake is van overschrijdingssituaties. De landelijke GGD-richtlijn en de plaatselijke GGD's kunnen daarbij een belangrijke rol vervullen. Uiteindelijk blijven wel de grenswaarden maatgevend voor het, voor wat betreft luchtkwaliteit, wel of niet door kunnen gaan van ruimtelijke projecten.</p>
<p>Na uitvoering van het NSL blijven er hardnekkige knelpunten bestaan. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Na uitvoering van het NSL zullen er geen overschrijdingen meer resteren. De maatregelen die in het NSL opgenomen zijn, in combinatie met de monitoring, moeten dit zekerstellen.</p>
<p>De luchtkwaliteit bij de Maastrichtse wijk Wittevrouwenveld en bij de Geusselt is slecht. De sterke verkeersemmissie op de A2 en A2/N2 is hiervan de belangrijkste</p>	<p>De berekeningen met de saneringstool laten zien dat de (inter-)nationale maatregelen, alsmede de lokale maatregelen langs de snelwegen, er toe leiden dat er in 2010 (voor</p>

<p>oorzaak. De luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. Van belang is eerst de luchtkwaliteit te laten voldoen aan de normen voordat de infrastructuur wordt uitgebreid en er nieuwbouw wordt uitgevoerd. Verbetering van luchtkwaliteit kan door ondermeer verkeerstechnische maatregelen worden genomen. Het N5L dient op dit onderdeel te worden aangepast. De IBM-projecten Rijkswaterstaat A2-Passage Maastricht en Gemeenteprojecten zoals Geusselt 2=3 mogen pas worden uitgevoerd als de luchtkwaliteitsnormen van fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide zijn gehaald.</p>	<p>PM₁₀) en 2015 (voor NO₂) geen overschrijdingen voorzien zijn, ondanks de realisatie van een aantal grotere bouwprojecten. Daar bovenop wordt er in Limburg nog een pakket aanvullende lokale maatregelen ingezet zoals beschreven in het NSL. Dit zal leiden tot een verdere verlaging van de concentraties. Ik juich deze lokale maatregelen toe vanuit het gezondheids-perspectief en ik zie dus geen reden om het NSL in deze aan te passen.</p>
---	--

70 VNPI, dhr. J.C.D. Boot, Den Haag	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het Actieplan Fijn Stof baseert zich op achterhaalde emissieverwachtingen. Dit resulteert wellicht in een onnodig strenge eis. Verder wordt onvoldoende rekening gehouden met zekere maatregelen die de komende jaren door de olie-industrie gerealiseerd worden.</p>	<p>Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit moeten alle sectoren, zoals verkeer, landbouw en industrie een aanzienlijke inspanning leveren. De vraag is daarbij altijd welke sector draagt welk deel bij. Hierover heeft het vorige kabinet een besluit genomen (september 2005). Dit besluit heeft zich vertaald in het NSL. Voor de industrie betekent dit, dat er ten opzichte van 2005 in 2010 een emissiereductie van 1 kiloton fijn stof moet worden gerealiseerd. Deze taakstelling loopt in 2020 op tot een reductie van 2 kiloton ten opzichte van de industriële fijn stof emissies van 2005. Om dit hanteerbaar te maken zijn deze reductiedoelstellingen vertaald in industriële emissieplafonds fijn stof voor respectievelijk 2010, 2015 en 2020. Hiervoor is het Actieplan fijn stof & industrie opgesteld. Ter voorbereiding van het Actieplan fijn stof is er een gezamenlijk onderzoek uitgevoerd door TNO. Uit dit onderzoek is onder andere naar voren gekomen, dat ook de industriële emissies aan fijn stof substantieel bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. Deze emissie zorgt mede voor de verhoogde achtergrondconcentratie, die in slechte dagen zich als "de deken" op het leefniveau openbaart. Ik ben me er van bewust, dat uw leden al meerdere maatregelen hebben genomen of nog zullen nemen. Met het overgaan van olie- op gasstook is in het Actieplan fijn stof & industrie al rekening gehouden. De effecten van de productmaatregelen werden verdisconteerd bij de bijdrage van de sector verkeer aan het NSL.</p>
<p>Het uitgangspunt om fijn stof terug te dringen door toepassing van de best bestaande technieken wordt in het NSL vertaald in een algemene norm van 5 mg/Nm³. De best beschikbare technieken worden echter in IPPC-kader vastgesteld voor elk type installatie. Het eenzijdig door Nederland opleggen van bindende normen is onacceptabel.</p>	<p>De voorgestane aanpak is geheel in lijn met de IPPC en Wm. Immers, hierin wordt gesteld dat er ten minste BBT moet worden toegepast. De emissiewaarde van 5 mg/Nm³ is gebaseerd op de bestaande BAT-referentiedocumenten (BREF's) en toepassingen in de praktijk. Deze waarde is richtinggevend ten aanzien van het toepassen van de BBT.</p>

<p>De ketenbenadering en de BREF Raffinaderijen dient erkend te worden als het juiste referentiedocument voor de milieuvergunning. In het NSL wordt wel erg makkelijk naar een norm van 5 mg/Nm³ voor de hele industrie toegeschreven.</p>	
<p>Voordat zwaardere emissie-eisen worden opgelegd dan in IPPC-kader is afgesproken moet eerst aangetoond worden dat dit noodzakelijk is om bij te dragen aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de zekere maatregelen die de productketen (olie-industrie) treft. Er wordt in het Actieplan Fijn stof een integrale benadering voorgeschreven ten opzichte van andere milieukwaliteiten, maar de relatie met de lokale luchtkwaliteit ontbreekt.</p>	<p>Zoals ik bij onderdeel 1 van deze vraag heb aangegeven is het belangrijk dat ook de industrie haar aandeel blijft leveren in het halen van de emissieplafonds voor fijn stof. Door het toepassen van BBT is er nog veel emissiereductie te realiseren. Daartoe dient het Actieplan Fijn stof & Industrie dat in de komende jaren zal worden uitgerold. Dit zal in nauw overleg met het bedrijfsleven en de vergunningverleners plaatsvinden. Ik heb vooralsnog gekozen voor maatwerk via de individuele vergunningverlening. Mocht de voortgang in de reductie op grond van de individuele vergunningverlening de komende jaren onvoldoende blijken te zijn, dan overweeg ik deze waarde alsnog als wettelijke emissie-eis vast te leggen. De snelheid en volgorde van de in te voeren maatregelen zal daarbij mede worden bepaald door de kosteneffectiviteit van de maatregelen en de snelheid, waarmee de taakstelling 2010, 2015 en 2020 wordt gerealiseerd.</p>
<p>Ten onrechte wordt een doelstelling gesteld voor fijn stof van 10 kiloton in 2020 die wordt vertaald in maatregelen voor totaal stof van 5 mg/Nm³. Het aandeel fijn stof in totaal stof is echter nog onbekend. Dit is nog in onderzoek. De gegevens van TNO voor fijn stof uitstoot door raffinaderijen zijn niet correct, want gebaseerd op totaal stof inschattingen.</p>	<p>De doelstelling van 10 kiloton in 2020 vloeit voort uit het in 2005 genomen kabinetsbesluit. Ter voorbereiding op het Actieplan fijn stof heeft TNO onderzoek gedaan naar de industriële emissies van fijn stof. De bijdrage van deze emissies aan de lokale luchtkwaliteit is substantieel. Bij de uitvoering van het Actieplan zal de relatie tussen totaal stof en fijn stof verder in beeld worden gebracht.</p>

71 Dhr. J.C. van Hoogeveen, Alphen a/d Rijn	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De leefbaarheid in Gouwsluis (Steekpolder) zal binnenkort door de plannen van de gemeenten Alphen aan den Rijn en de Provincie Zuid-Holland ernstig aangetast worden. In het kleine gebied zullen een containerterminal, twee grote bedrijventerreinen, een verlegde N207, zes windmolens en misschien een outletcentrum de plaats van het groen innemen. Door lucht-, zicht-, licht- en lawaai-vervuiling wordt het leefgebied ongezond. Roep alstublieft de genoemde overheden tot de orde.</p>	<p>Ik heb begrip voor uw zorgen over de leefbaarheid in de Steekpolder. Het NSL is er op gericht om de ruimtelijke ontwikkelingen die u noemt mogelijk te maken binnen de Europese normen voor de luchtkwaliteit. In de systematiek van het NSL worden extra verkeersstromen, die de bouwopgaven met zich mee zullen brengen, doorgerekend en wordt getoetst aan deze normen. De ruimtelijke ontwikkelingen die u noemt zijn ofwel inmiddels gerealiseerd, of zijn in het NSL opgenomen onder de IBM-nummers 1423, 1434 en 1468. Als u het gevoel heeft dat de luchtkwaliteit, of de andere vormen van milieubelasting die u noemt, onvoldoende worden meegenomen in de besluitvorming, dan kunt u dit in de bezwaar- en beroepprocedure voor de betreffende projecten kenbaar maken.</p>

72 M. Weeber, Zwaagdijk-West	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>

<p>In het NSL worden ideeën die mogelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit zorgen gekoppeld aan projecten die vrijwel zeker voor kwaliteitsverslechtering zorgen. Omwonenden van projecten waardoor de luchtkwaliteit zal verslechteren moeten bij voorbaat accepteren dat hun universele recht op schone lucht en een goede gezondheid wordt opgeofferd aan de economische belangen van anderen, zonder recht op rechtsbescherming of effectieve mitigerende maatregelen.</p>	<p>Het NSL is er op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit op alle locaties tijdig onder de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden gebracht, ook op die locaties waar projecten worden uitgevoerd die een luchtkwaliteitsverslechtering tot gevolg zouden kunnen hebben. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans binnen één brede programma-aanpak. Het NSL laat zien en onderbouwd. Ook op plekken waar projecten plaatsen de omwonenden gegarandeerd zijn van schone lucht op basis van Europese en nationale regelgeving.</p>
<p>Er is bezwaar tegen de inrichtingsplannen van de Westfrisiaweg. De inrichting gaat uit van 100 km/h bij vier woonwijken en geen geluid/fijn stofafscherming bij de toeristische spoortram in Zwaagdijk West en de ongelijkvloerse aanleg.</p>	<p>In het kader van de inrichtings-MER is modelonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden. Hierdoor hoeven op basis van de onderzoeksresultaten geen maatregelen te worden getroffen als gevolg van toename van fijn stof. Ten aanzien van geluid zullen die maatregelen worden getroffen die noodzakelijk zijn om aan de wettelijke normen te voldoen.</p>
<p>Het MER Advies van 80 km/h is niet serieus onderzocht. De minister wordt gevraagd achter het MER advies van 80 km/h te gaan staan.</p>	<p>In de in voorbereiding zijnde inrichtings-MER zullen ook de resultaten qua lucht en geluid van de 80 km/h variant worden beschreven.</p>
<p>Voorgesteld wordt de Westfrisiaweg op maaiveld te houden, de uitvalswegen met viaducten eroverheen of eronderdoor. De A7 ter hoogte van de Westfrisiaweg even omhoog. Dit scheelt veel geluids- en luchtvervuiling en gezichtsvervuiling.</p>	<p>Wanneer de A7 hoog wordt aangelegd zal dit naar alle waarschijnlijkheid meer geluidshinder opleveren omdat de intensiteiten op de A7 hoger zijn dan op de N302. Hiernaast betreft het een zeer kostbare wijziging. Problemen die ontstaan als de volgende wegen hoog over de lage Westfrisiaweg heen worden geleid zijn: Bij de Wogmergouw: De ontsluiting van de woning in het noordwestelijke kwadrant is onmogelijk. De kruispunten met de Zwaagdijk (noord en zuid) en de Keern komen half hoog te liggen of moeten worden verplaatst. Bij de Oostergouw: De ontsluiting van het brandstofverkooppunt is niet mogelijk. Dit zal dus moeten worden gesloopt. De ontsluiting van het bedrijf aan de westzijde is ook zeer moeilijk inpasbaar.</p>
<p>Er zijn grote zorgen om het geluidslek van de spoorlijn. Daar wordt geen voldoende oplossing voor gezocht door de projectgroep N23. De open verbinding van de overgang op de rails en met het zware vrachtverkeer zijn de huizen die daar op 100 meter staan onvoldoende beschermd.</p>	<p>Alhoewel het NSL zich richt op luchtkwaliteit wil ik uw zorgen met betrekking tot de geluidsbelasting graag wegnemen. In het akoestisch onderzoek voor de inrichtings-MER is als uitgangspunt gehanteerd dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie niet zal toenemen. Hiertoe zullen in de uitvoering specifieke maatregelen worden getroffen. Dit geldt ook voor de woningen die liggen achter de opening van de spoorweg.</p>
<p>Fietsverkeer wordt nu, in de plannen, omgeleid langs een grote rotonde met drie fietsovergangen zonder voorrang voor fietsers. Inspreker wil ook graag een fietstunneltje vanaf de Zwaagdijk naar de Risdam. De projectgroep N23 overweegt dit niet serieus.</p>	<p>Op dit moment wordt lokaal een fietspadenplan opgesteld waarin uw suggestie wordt meegenomen.</p>

De leden van de klankbordgroep van de spoorbuurtgroep voelen zich niet gehoord en serieus genomen.	De ingebrachte suggesties van de klankbordgroep zijn op hun merites beoordeeld. Op basis hiervan zullen sommige wel en andere niet worden meegenomen in de definitieve ruimtelijke besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.
--	---

73 L. Wagenaar, Leiden	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het uitgangspunt dat de normen tijdig gehaald worden is niet onderbouwd en niet aannemelijk gemaakt.	De berekeningen die ten behoeve van het NSL zijn uitgevoerd, zijn uitvoerig onderbouwd en gedocumenteerd. De aannames die daarbij zijn gehanteerd zijn tot stand gekomen op basis van de best beschikbare kennis en voorschriften. Met de monitoring zal meer kennis beschikbaar komen die zonodig weer zal worden verwekt in de modelaannames.
Het is niet aanvaardbaar dat Nederland derogatie krijgt omdat Nederland dan nog langer met overschrijdingen en dus gezondheidsschade blijft zitten.	Ook zonder derogatie zou ons land met overschrijdingen blijven kampen. Met het NSL waarmee derogatie wordt aangevraagd, moet worden aangetoond dat met de genoemde maatregelen de grenswaarden wel worden bereikt. In die zin biedt de derogatie een belangrijke prikkel om maatregelen te treffen en de gezondheidsschade zo spoedig mogelijk te verminderen. Daarbij wordt ernaar gestreefd de grenswaarden zo spoedig mogelijk te bereiken.
De zeezoutaftrek moet verboden worden vanwege de blijvende gezondheidsschade bij kinderen.	De huidige wet- en regelgeving, de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, kennen reeds een basis voor de aftrek van zeezout. De nieuwe Europese richtlijn (die op dit moment in de Wet milieubeheer wordt geïmplementeerd, regelt dit nog explicieter dan zijn voorganger). Op deze manier wordt de grenswaarde overal in Europa even streng, aangezien er in bijvoorbeeld Oostenrijk vrijwel geen zeezout wordt aangetroffen.
Ook als normen bereikt worden blijven er gezondheidsproblemen bestaan. Het ultrafijne stof is veel gevaarlijker en wordt meer uitgestoten door moderne euro 4 auto's dan oudere.	Concentraties net onder de norm kunnen inderdaad ook gezondheidsschade veroorzaken. Wat niet wegneemt dat concentraties beneden de vastgestelde norm minder schade veroorzaken dan concentraties daarboven. Het is ook correct dat de PM ₁₀ norm geen onderscheid maakt naar fijn stof en nog fijner stof. De schadelijkheid neemt toe naarmate het stof fijner is. Binnen de Europese gemeenschap zijn daarom wel afspraken gemaakt om ook voor het fijnere stof (PM _{2,5}) tot streef- en grenswaarden te komen. In het definitieve NSL zal hierover aanvullende informatie worden opgenomen. Deze normen voor PM _{2,5} worden ook opgenomen in de nationale milieuwetgeving zodat daar in de toekomst rekening mee gehouden zal moeten worden. Dit alles neemt niet weg dat het vanuit het gezondheidsperspectief wel wijs is om als eerste stap eerst de PM ₁₀ grenswaarden te bereiken.
Ook na uitvoering van het NSL resteren er nog onbewoonbare straten.	Als gezegd worden met het NSL de concentraties niet tot nul teruggebracht, maar

	<p>wordt overal aan de Europees afgesproken grenswaarden voldaan. Bij het bereiken van deze grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet. Straten waar aan de afgesproken grenswaarden wordt voldaan zijn zeker niet als "onleefbaar" of "onbewoonbaar" te betitelen.</p>
<p>De werkelijkheid zal straks meer tegenvallers tonen dan waarmee de modellen rekening houden.</p>	<p>Het valt inderdaad niet uit te sluiten dat de werkelijkheid de komende jaren tegenvallers zal laten zien. Om die op te vangen zullen er aanvullende maatregelen beschikbaar moeten zijn en daar wordt op dit moment dan ook aan gewerkt. Het valt overigens ook niet uit te sluiten dat zich de komende jaren meevallers zullen voordoen. Als eerder aangegeven is de monitoring van het NSL daarom van groot belang.</p>
<p>Ook als we normen wel halen, dan nog is geen sprake van een gezond leefklimaat. Er zou een grens van 10 microgram gehanteerd moeten worden.</p>	<p>Voor het NSL wordt aangesloten bij de binnen de Europese Unie afgesproken grenswaarden. Als u zich realiseert dat in ons land alleen het opwaaiend bodemstof al zo'n ruim 9 microgram/m³ bijdraagt (zie tabel 4.5, p. 43), zult u begrijpen dat het in onze samenleving op dit moment technisch en maatschappelijk niet mogelijk is om een norm van 10 microgram per m³ te bereiken. Voor een verdere verlaging van de concentraties zijn bovenal Europese brongerichte maatregelen noodzakelijk. De Nederlandse inzet is er dan ook op gericht om de Europese beleidsinzet terzake ambitieus te houden, zeker als er in de toekomst gesproken wordt over mogelijke aanscherping van de normen.</p>
<p>Ook als in NL vooruitgang wordt geboekt dan blijft veel vervuiling uit het buitenland komen.</p>	<p>Het bereiken van de grenswaarden is niet alleen een Nederlandse beleidsopgave. Alle lidstaten moeten de Europese afspraken naleven. Ook de andere EU lidstaten zijn gehouden aan het treffen van maatregelen. Op basis van de Europese richtlijn inzake nationale emissieplafonds moeten alle EU lidstaten uiterlijk in 2010 voor een aantal luchtverontreinigende stoffen de emissies terugbrengen tot een bepaald plafond. Als ze daar niet tijdig in slagen zal de rekening daarvoor vanzelfsprekend niet eenzijdig in Nederland worden neergelegd.</p>
<p>Veel technisch uitvoerbare maatregelen ontbreken.</p>	<p>Een aantal van de door u genoemde voorbeelden van effectieve maatregelen worden wel ingezet voor het bereiken van een schonere lucht. Elke regio maakt daarin eigen keuzen die zijn toegelicht in het regionale plannen. De gekozen maatregelen zijn opgenomen in het NSL.</p>
<p>Na uitvoering van het NSL blijven er nog steeds overschrijdingen bestaan op o.a. de Hoge Rijndijk en de Morsweg in Leiden. De in het NSL opgenomen projecten zullen de lucht verder verslechteren. Het NSL moet ervoor zorgen dat we overal RUIJM onder norm uitkomen.</p>	<p>Na uitvoering van het NSL zijn er nergens meer overschrijdingen van de normen. Alle maatregelen in het NSL compenseren de negatieve effecten van bouwprojecten ruimschoots.</p> <p>Ik stimuleer de ontwikkeling van aanvullende maatregelen om ook bij tegenvallers tijdig aan de norm te kunnen voldoen. Ook blijft de</p>

	Nederlandse inzet gericht op Europese brongerichte maatregelen ambitieus.
--	---

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

74 Gemeente Alphen a/d Rijn, A. van Klaveren, Alphen a/d Rijn	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Het project Factory Outlet Centre te Alphen aan den Rijn moet worden opgenomen in de lijst van IBM-projecten Zuid-Holland van het NSL. Zowel de Gemeente Alphen aan den Rijn als Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland staan positief tegenover dit project. Het project Dutch Oval met IBM-nummer 1468 komt te vervallen.</p>	<p>De locatie van het nieuwe IBM-project is gelijk aan het huidige IBM-project 1468. Het verschil tussen het opgegeven IBM-project en het nieuwe project is het bezoekersaantal van de locatie. Het bezoekersaantal is vijf maal groter dan van het huidige IBM-project. Het toevoegen van nieuwe IBM-projecten of het drastisch wijzigen daarvan, in dit geval met een factor vijf in bezoekersaantal, acht ik naar aanleiding van de inspraak niet wenselijk. Nieuwe IBM-projecten toevoegen aan het NSL betekent - zeker als die projecten zich bevinden in (de buurt van) huidige overschrijdingsgebieden - dat moet worden nagegaan óf en welke extra maatregelen nodig zijn om te zorgen dat het op tijd halen van de grenswaarden niet in gevaar komt. Daarom is in de Wet milieubeheer in artikel 5.12, twaalfde lid, onder b, de mogelijkheid opgenomen om aan de hand van een melding extra voorgenomen besluiten aan het programma toe te voegen. Voorwaarde daarbij is dat de melding - ondersteund met berekeningen - duidelijk maakt dat er met het nieuwe IBM-project per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat. Als extra maatregelen nodig zijn dient de melding die te benoemen alsmede aan te geven op welke termijn die maatregelen zullen worden getroffen. Een melding kan worden gedaan zodra het NSL in 2009 definitief is geworden. De melding behoeft de instemming van de minister van VROM, die daarover binnen zes weken dient te beslissen.</p>

75 Dhr. C. Smitskamp, Delft	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Inspreker is ingeklemd tussen de A4 en de A13. Nu is het 24-uurs gemiddelde aan fijn stof concentratie op de A13 hoger dan 40 µg/m³. Met de aanleg van de A4 wordt het er alleen maar slechter op. De maatregelen die in het NSL genoemd worden, zijn nooit in staat deze verslechtering te compenseren. Echter, een verbetering dan wel compensatie zal alleen bereikt worden als kabinet afziet van de aanleg van de A4-Delft/Schiedam.</p>	<p>Gelet op de locatie waar u woont, is de bijdrage van de snelweg A4 en A13 zeer beperkt. Het is met name de achtergrondconcentratie en het geheel van activiteiten in een stedelijke omgeving waar u direct aan wordt blootgesteld. Het klopt dat op dit moment langs de A13 op diverse locaties op 10 meter van de wegrand sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. Met het NSL wordt echter een zorgvuldige en goede onderbouwing gegeven dat we overal in Nederland (na derogatie verlening) tijdig zullen voldoen aan de gestelde grenswaarde voor PM₁₀ en NO₂. Dit komt enerzijds doordat</p>

	<p>voertuigen schoner worden en daarmee de totale bijdrage langs snelwegen afneemt, anderzijds draagt ook de forse inzet aan generiek beleid hier aan bij. Tot slot worden ter hoogte van zogenoemde hardnekkige knelpunten lokaal extra maatregelen langs snelwegen getroffen, welke opgenomen zijn in bijlage 10 van het NSL.</p> <p>Wat dan opvalt is dat er geen aanvullende lokale maatregelen getroffen hoeven te worden langs de A13. De doorstroming op de A13 verbetert namelijk sterk door de realisatie van de A4-Delft/Schiedam en het project A13-A16-A20, beiden als IBM-project genoemd onder bijlage 8. Het doorgaand verkeer verdeelt zich ook beter over de snelwegen, waardoor de negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit vermindert.</p> <p>Kortom, het NSL toont aan dat ook met de aanleg van de A4-Delft/Schiedam (conform de beschreven uitvoeringsvariant in bijlage 8), overal in Nederland, dus ook op uw locatie thuis, tijdig wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit.</p>
--	--

76 Hagedoorn Stichting, dhr. J. Hagedoorn, Rijswijk	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Op zeer drukke straten in het oude centrum van Rijswijk (de Haagweg, Geestbrugweg/Herenstraat) is intensief spitsverkeer op werkdagen. Door drie soorten autoverkeer bij vier series verkeerslichten is er congestie. Meetpunten bij de gevaarlijke voetgangersoversteekplaatsen zijn voor fijn stof en stikstofdioxide ontoereikend voor de beoordeling van overschrijdingen in de woonwijk Leeuwendaal. Ook de wijk Cromvliet ligt in de heersende windrichting (zuidwest). Meetpunten op 75 of 100 meter afstand van de kruising worden aanbevolen. Wachtende voetgangers staan ook blootgesteld aan de concentraties. De bewoners van Oranjelaan en Prinsesselaan ondervinden overmatig hinder van de slechte luchtkwaliteit, dat kost hen levensdagen. De gemeente Rijswijk moet een drietal dubbele roltrappen aanbrengen in de voetgangerstunnel en het aantal rijbanen verbreden en de twee ventwegen afsluiten voor autoverkeer, dat vermindert de congestie.</p>	<p>Ik heb begrip voor uw zorgen over de luchtkwaliteit in delen van Rijswijk. Het NSL is er op gericht om ook in uw gemeente aan de Europese luchtkwaliteitsnormen te voldoen, met het oog op bescherming van de volksgezondheid. Uiteindelijk dient overal aan de grenswaarden te worden voldaan. Dit is het uitgangspunt van het NSL.</p> <p>De gemeente Rijswijk zal meer openbaar groen opnemen langs de Haagweg. Daarnaast werkt de gemeente aan een plan voor herinrichting van de Haagweg. Daarin worden, waar mogelijk, maatregelen meegenomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zo wordt er onderzoek gedaan naar invoering van een milieuzone. Ook wordt er verkeerstechnisch onderzoek verricht, samenhangend met de inpassing van breder trammaterieel. Afhankelijk van de uitkomsten wordt het profiel van de Haagweg aangepast, mogelijk van 2 maal 2 naar 2 maal 1 rijbanen, met positieve effecten op de luchtkwaliteit. De gemeente Rijswijk heeft een meetplan voor de luchtkwaliteit aan de Haagweg. Begin 2009 wordt een beslissing genomen over de locatie van de meetpunten.</p>

77 Dhr. H.F.J. Brinkhuizen, Groningen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Balansventilatie leidt tot gezondheidsklachten	Met uw rijk geïllustreerde betoog wijst u op het mogelijke verband tussen de zogeheten balansventilatie in uw woning en de gezondheid.

	De maatregelen in het NSL zijn gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de buitenlucht. Voor klachten en adviezen over de luchtkwaliteit in de woning kunt u zich richten tot uw verhuurder.
--	--

78 Ver Werkgroep Natuurbehoud en Milieubeheer, dhr. W. Beekmans, Eindhoven	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het NSL zou moeten streven naar minimale waarden voor alle luchtverontreinigende componenten (naast NO _x en PM ₁₀ ook PM _{2,5} en ozon), dus verdergaan dan de bestaande grenswaarden.	<p>Ik ben met u eens dat het vanuit oogpunt van gezondheid van groot belang is dat de concentraties van PM₁₀ en NO₂ zo laag mogelijk zijn.</p> <p>Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van input van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.</p> <p>Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen, waarbij de grenswaarde als bovengrens beschouwd kan worden, aangezien de concentraties op vele plekken ver onder de grenswaarde zullen uitkomen. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet.</p> <p>Juist vanwege het inzicht in de schadelijkheid van de kleinere fractie van fijn stof is er in de richtlijn een grenswaarde voor PM_{2,5} opgenomen. In het NSL wordt via maatregelen aandacht besteed aan het terugdringen van schadelijke roetdeeltjes, afkomstig van verbrandingsprocessen zoals verkeer.</p> <p>Ik wil u ook graag wijzen op de evaluatie van de PM_{2,5} norm in 2013, waarbij de meest recente wetenschappelijke informatie van de WHO een belangrijke rol zal spelen.</p> <p>Overigens zijn er naast Europese grenswaarden voor PM_{2,5}, streefwaarden voor ozon. Veel maatregelen uit het NSL leiden ook tot een reductie van de emissie van PM_{2,5}, aangezien dit een onderdeel is van de PM₁₀-fractie. Voor ozon gelden Europese streefwaarden voor 2010 en lange-termijndoelen voor 2020. Aan de meeste daarvan wordt door Nederland nu al voldaan.</p>
In paragraaf 2.4, laatste bullit, staat een fout: het aantal overschrijdingen zou volgens inspreker niet tot nul reduceerbaar zijn, omdat inversies zullen blijven optreden	De tekst in het NSL bedoelt dat de norm niet meer overschreden zal worden. De norm is: maximaal 35 dagen een daggemiddelde concentratie PM ₁₀ die hoger is dan 50 µg/m ³ . Er zullen inderdaad nog steeds dagen zijn dat er gemiddelde concentraties boven 50 µg/m ³ worden gemeten, onder meer door inversie, maar niet meer dan 35 keer per jaar. Daarmee wordt aan de norm voldaan en zijn er geen overschrijdingen meer.

<p>NSL besteedt te weinig aandacht aan de maatschappelijke kosten van de opgelopen gezondheidsschade door chronische blootstelling. De Smogregeling moet aangepast worden zodat het publiek bij lichte en zeker bij matige smog tijdig wordt gewaarschuwd en mensen hun gedrag kunnen aanpassen en eventueel preventief activiteiten verboden kunnen worden (Paasvuren, vuurwerk rond Oud & Nieuw; Nieuw).</p> <p>NSL moet uitgebreid worden met een hoofdstuk over de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid/milieu, toevoeging van beleid om POPs, zware metalen, PAKs, dioxines en bestrijdingsmiddelen terug te dringen een subhoofdstuk over het beleid m.b.t. fotochemische luchtverontreiniging en ozon een hoofdstuk over positieve en negatieve correlaties tussen luchtkwaliteit en duurzaamheidsbeleid een hoofdstuk over de correlaties luchtkwaliteit / energiebeleid</p>	<p>Naar aanleiding van uw reactie en die van enkele andere insprekers ben ik tot de conclusie gekomen dat in het NSL inderdaad een beter overzicht dient te worden opgenomen van de gezondheidseffecten die door blootstelling aan luchtverontreiniging ontstaan. In het definitieve NSL zal dit dan ook toegevoegd worden.</p> <p>Overigens is het NSL opgezet om te voldoen aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂. Het is dus een uitvoeringsprogramma en geen beleidsvormend programma. De maatregelen die in het NSL worden voorzien kunnen ook een positief effect hebben op de emissies en concentratieniveaus van andere stoffen, aangezien deze soms gekoppeld zijn aan fijn stof of ook via verbrandingsprocessen in de atmosfeer komen. Dit is echter geen doel van het NSL zelf. Voor de door u genoemde stoffen zijn doelstellingen in Europees verband vastgesteld waarvoor apart beleid ontwikkeld is.</p> <p>Op dit moment zijn in de Smogregeling al drempelniveaus opgenomen waarboven het publiek geïnformeerd dient te worden. Het al dan niet verbieden van activiteiten is een maatregel die door gemeenten overwogen kan worden indien dit voor de lokale situatie wenselijk zou zijn.</p> <p>In het kader van het onderzoeksprogramma Luchtkwaliteit-Klimaat (BOLK) wordt onder leiding van het Planbureau voor de Leefomgeving onderzoek gedaan naar de interacties tussen energie- en duurzaamheidsbeleid en luchtkwaliteit. De hieruit verkregen inzichten worden door mij meegenomen bij het vormgeven van het klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid, maar maken vooralsnog geen onderdeel uit van het NSL.</p>
<p>Gemeenten en provincies zouden bij elk project een gezondheidseffectscreening moeten uitvoeren (dit is door gemeente Breda al als maatregel opgevoerd)</p>	<p>Ik ben het met u eens dat een gezondheidseffectscreening (GES) gemeenten en provincies inderdaad kan helpen bij het beoordelen van de effecten die een voorgenomen project kan hebben op de gezondheid. Het instrument heeft echter ook zijn beperkingen. Vanwege de grote verschillen in gezondheidskundige effecten van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid is het niet mogelijk om de gezondheidsrisico's van verschillende activiteiten in absolute zin met elkaar te vergelijken. Het is dankzij de scoringssystematiek van een GES wel mogelijk om relatieve vergelijkingen te maken. Dit kan overheden helpen bij het maken van een keuze.</p> <p>Ter ondersteuning van gemeenten en de GGD-en heeft mijn ministerie samen met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de GGD-Nederland de handreiking</p>

	<p>Gezondheidseffectscreening ontwikkeld. Uiteindelijk is het de gemeenteraad die zorg dient te dragen voor gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen. Een GES kan de raad daarbij ondersteunen. Omdat een GES bedoeld is als een hulpmiddel kan ik het gebruik ervan niet voorschrijven. Het is aan gemeenten en provincies om te bepalen op welke grond men voor een bepaald project kiest, waarbij uiteraard wel de verplichting geldt dat aan de grenswaarden moet worden voldaan.</p>
<p>Houtkachels en open haarden dienen verboden te worden</p>	<p>De bijdrage van huishoudens (waarbij het stoken van houtkachels en open haarden is inbegrepen) aan de totale luchtverontreiniging is beperkt gelet op de lokale effecten van houtgestookte kachels (de rook verdunt snel) en vanwege de beperkte bijdrage van deze rook aan de totale hoeveelheid fijn stof in de lucht, heb ik eerder besloten om niet tot nationale wet- en regelgeving over te gaan voor de aanpak van deze problematiek.</p> <p>Wel bestaat voor gemeenten desgewenst de mogelijkheid om, bijvoorbeeld op grond van een verordening, regulerend op te treden. Ik zal in het NSL een passage opnemen die gemeenten er op wijst dat "gemeenten alert moeten zijn op overlast van fijn stof als gevolg van huishoudens uitstoot en daar zonodig middels lokale verordeningen regulerend in kunnen optreden".</p>
<p>Tweetaktmotoren moeten vervangen worden door viertaktmotoren</p>	<p>In het kader van de verdere vergroening van het belastingstelsel wordt bestudeerd hoe de vervuiling door tweetaktmotoren fiscaal aangepakt kan worden. Ik denk echter dat daarvan geen wonderen mogen worden verwacht op de totale milieueffecten van brommers. Het probleem van de verhoogde uitstoot van fijn stof lijkt zich het sterkst voor te doen bij oudere tweetakt brom- en snorfietsen, nog versterkt door het opvoeren. De thans nieuw verkochte brom- en snorfietsen fietsen zijn al veel schoner, en in toenemend aandeel viertakt in plaats van tweetakt. Dat neemt niet weg dat ik voorstander ben van een aanscherping van de Europese uitlaatgasnormen voor de brom- en snorfietsen, omdat dat altijd een positief effect op de gezondheid zal hebben. Ik zal er dan ook bij de Europese Commissie op aandringen om met een voorstel ter zake te komen. Aangezien de EU een interne markt kent voor producten als bromfietsen met geharmoniseerde technische eisen is het niet mogelijk om afwijkende nationale eisen te hanteren. Gezien de tijd die gewoonlijk met zo'n voorstel gemoeid is, voorzie ik niet dat dit nog op tijd beschikbaar zal zijn om als maatregel in het NSL opgenomen te worden.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de effecten van luchtverontreinigende stoffen op de gezondheid en de relatie met de maatregelen.

In het definitieve NSL zal een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt vermeld dat gemeenten alert moeten zijn op overlast van fijn stof ten gevolge van de emissie van huishoudens en daar zondig, middels lokale verordeningen, regulerend in kunnen optreden.

79 Bewonersvereniging Havenkwartier, dhr. A.M. Hulleman, Den Haag	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De gegevens van de gemeente Den Haag inzake project 1443 (Scheveningen Haven) zijn niet correct. De gegevens zijn achterhaald en komen niet overeen met de ambities die zijn opgenomen in het plan 'De ambitie wereldstad aan zee'. De luchtkwaliteit en de leefbaarheid in Scheveningen Haven dreigt door de ambitieuze ontwikkelingsplannen van de gemeente onder druk te staan.	Sinds het aanleveren van de gegevens voor het NSL heeft de planontwikkeling niet stilgestaan. Inderdaad laten de jongste plannen voor Scheveningen haven wat extra elementen zien. Deze beperkte uitbreidingen zijn echter gepland voor ná 2015, dus na de looptijd van het NSL. Ze moeten normaal aan de Wet luchtkwaliteit en de grenswaarden voldoen. De gemeente Den Haag heeft haar NSL-berekeningen van het verkeer tot 2015 verantwoord in 'Bijlage 5 Onderbouwing verkeersmodel' bij het collegebesluit over de Haagse bijdrage aan het NSL en houdt daar aan vast, maar zal in het kader van de NSL-monitoring de verkeersprognoses jaarlijks op hun geldigheid controleren. De incidentele verkeersdrukke op sommige hoogtijdagen in Scheveningen zijn niet bepalend voor het (op jaarbasis) halen van de grenswaarden.
De maatregelen in het Actieplan luchtkwaliteit van Den Haag ontberen draagvlak en realisme (walstroom), dan wel zijn niet genoemd (dynamisch verkeersmanagement)	De gemeente Den Haag hecht aan het zo snel mogelijk realiseren van walstroom. Zij heeft hiertoe in november 2008 een projectleider aangetrokken. Deze zal zich inzetten om de doelgroep te enthousiastmeren. Ook heeft de gemeente hiervoor in het Actieplan reeds budget gereserveerd. Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is opgenomen in het Actieplan luchtkwaliteit. De gemeente heeft de uitvoering voortvarend ter hand genomen, en werkt daarbij ook samen met het stadsgewest Haaglanden. Belangrijk doel daarbij is om op drukke dagen het verkeer naar Scheveningen optimaal te spreiden met nieuwe route informatiepanelen aan het eind van de Utrechtsebaan en een dynamische busstrook op de Van Alkemadelaan. Zie hiervoor de 'projecten verkeersmanagement' op het aan DVM gewijde deel van de website van de gemeente Den Haag.
Kan duidelijk worden gemaakt of de plannen rond de Scheveningse Haven vallen onder het overgangsrecht (Bik 2005)?	Projecten die gestart zijn vóórdát de nieuwe 'Wet Luchtkwaliteit' in werking trad (15 november 2007), vallen onder een speciaal overgangsrecht. Zie hiervoor artikel V van de Wijzigingswet Wet milieubeheer. Uitgangspunt is dat deze projecten op grond van het oude recht, het Besluit Luchtkwaliteit 2005, worden afgerond. Bepalend hierbij is de datum van vaststelling van het (ontwerp)besluit. Het geldende bestemmingsplan dateert van voor de op de huidige grenswaarden gebaseerde luchtkwaliteitswet- en regelgeving. Zoals u zelf al opmerkt is een nieuw ontwerp-

	bestemmingsplan voor Scheveningen-Haven nog niet ter visie gelegd, en dus ook nog niet vastgesteld. Het overgangsrecht en dus ook het Besluit luchtkwaliteit 2005 zal niet op zo'n plan van toepassing zijn.
--	--

80 Blerickse Belangenvereniging A73/A74, H.A. Wissingu, Venlo	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De voorgenomen Rijksweg A74 zal veel meer luchtverontreiniging veroorzaken doordat het Europese Verkeer zal toenemen. Dit betreft met name verkeer uit het Oostblok dat niet aan de Nederlandse en Europese normen voldoet. Alleen een tunnel zou helpen, maar is niet mogelijk vanwege de Zuiderbrug over de Maas. Een alternatief is mogelijk via de Oostkust van Venlo waar meer weinig gehinderde bewoners zijn en geen brugverbinding nodig is.</p>	<p>U geeft terecht aan dat met de komst van de Rijksweg A74 een deel van het bovenregionale vrachtverkeer een andere route zal verkiezen. Eén van de doelen die ik nastreef met de realisatie van de A74, is het terugdringen van bovenregionale verkeersbewegingen door Venlo naar Duitsland en vice versa. Dit verkeer kan nu niet goed doorstromen en draagt nu bij aan een slechte leefomgeving en onveilige situaties. De berekeningen met de Saneringstool geven aan dat dit effect ook bereikt wordt.</p> <p>Naast het aantal (vracht)voertuigen dat gebruik maakt van een weg, wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de gemiddelde uitstoot per type voertuig. Dit leidt tot een emissiefactor per type voertuig, welke tezamen met het aantal voertuigen en de mate van doorstroming de verkeersbijdrage terplekke bepaalt.</p> <p>De Saneringstool geeft als rekenhart van het NSL een goede onderbouwing van de consequenties van projecten die in het NSL opgenomen zijn. Dit effect wordt beschreven voor de voorkeursvariant of de meest waarschijnlijke inpassing. Alleen bij keuze van de betreffende uitvoeringsvariant kan het luchtkwaliteitseffect van een project met het NSL onderbouwd worden. Bij afwijkingen op het NSL moet een project zelf nadere onderbouwing opstellen, die aantoont dat tijdig voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden. De afweging tussen alternatieven vindt plaats in de MER-fase. Mocht u het niet eens zijn met deze afweging, of aangeven dat niet alle reële alternatieven zijn meegenomen, dan kunt u dit tijdens de inspraak op het ontwerpbesluit kenbaar maken. Ik waardeer desalniettemin uw suggesties.</p>

81 VNO-NCW, dhr. C. Oudshoorn, Den Haag	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>VNO-NCW ondersteunt de NSL aanpak. Europees bronbeleid verdient de voorkeur boven nationale en regionale maatregelen. Met name invoering van Euro 6/VI, evenals de verbetering van de brandstofkwaliteit en maatregelen bij de scheepvaart. Door de uitspraak van het Europese hof kan Nederland mogelijk toch tot verplichte invoering van emissienormen overgaan.</p>	<p>Ik ben blij met uw steun voor de NSL-aanpak. Ik onderschrijf het belang van een Europese brongerichte aanpak en zet mij hiervoor ook nadrukkelijk in. Hoe actiever en eerder er in EU-verband maatregelen worden genomen, hoe eerder en effectiever ook in ons land de grenswaarden worden bereikt. Nationaal onderzoek ik de mogelijkheden om in het verlengde van het lopend stimuleringsbeleid voor verkeersmaatregelen luchtkwaliteit (roetfilters, Euro 5/EEV. VERS-regeling voor de</p>

	<p>binnenvaart) nieuwe ontwikkelingen nationaal te stimuleren.</p> <p>Ook zijn in IMO-verband afspraken gemaakt over het terugdringen van NO_x- en SO₂-emissies van de zeescheepvaart. Deze eisen zullen echter grotendeels ná de NSL-periode effect hebben.</p> <p>Voor zwavelhoudende diesel wordt een aanpak via fiscale vergroening of kwaliteitseisen bezien. Op Europees niveau is al besloten tot verlaging van het zwavelgehalte van de brandstof die door de binnenvaart wordt gebruikt, per 1 januari 2011.</p> <p>Ten aanzien van de mogelijkheid tot het eerder invoeren van Europese eisen ziet Nederland uit naar een herziene uitspraak van de Europese Commissie over het Nederlandse voorstel tot roetfilterverplichting voor dieselpersonenauto's en kleine bestelwagens.</p>
<p>Zwaartepunt van lokale maatregelen moet bij verkeer en vervoer liggen.</p>	<p>Uit de door de gemeenten en provincies ingediende maatregellijsten blijkt dat lokaal inderdaad het accent wordt gelegd bij verkeersgerichte maatregelen.</p>
<p>Meer inzicht dient verkregen te worden in de relatie tussen stofsoort en gezondheidsschade.</p>	<p>Meer inzicht in de relatie tussen maatregelen en de gezondheidseffecten is inderdaad wenselijk. Dit om te verzekeren dat we de meest kosteneffectieve maatregelen inzetten om de gezondheidsrisico's te verminderen. Internationaal wordt veel onderzoek gedaan naar de vraag welke eigenschappen van deeltjes kritisch zijn in het veroorzaken van gezondheidseffecten. Nederlands onderzoek draagt daar aan bij. Helaas moet geconstateerd worden dat antwoorden op dit terrein niet eenvoudig te verkrijgen zijn en dat ik op dit moment geen andere keuze heb dan – gezien de gezondheidsrisico's waar het om gaat - veiligheidshalve alle stofemissies te reduceren, ongeacht samenstelling.</p> <p>Wel constateer ik dat de kleinere fractie van fijn stof zeer waarschijnlijk schadelijker is dan de grovere fractie. In de nieuwe Europese richtlijn is gelet hierop dan ook een grenswaarde voor PM_{2,5} opgenomen. In het NSL wordt via maatregelen aandacht besteed aan het terugdringen van schadelijke roetdeeltjes, afkomstig van verbrandingsprocessen zoals verkeer.</p>
<p>Meten en rekenen aan projecten zou drastisch vereenvoudigd moeten worden (zie voorstellen commissie-Verheijen)</p>	<p>Ik heb de adviezen van de commissie-Verheijen overgenomen en werk aan de implementatie daarvan. Meer informatie hierover vindt u in mijn reactie aan de Tweede Kamer bij de aanbidding van het advies van de commissie. Voor de opzet en de inhoud van het NSL heeft dit advies geen consequenties omdat de commissie constateerde dat met het NSL al wordt ingespeeld op een aanzienlijk deel van de problematiek.</p>
<p>Met het actieplan fijn stof wordt zwaar ingezet op het terugdringen van het fijn stof in de industrie. De industrie heeft haar</p>	<p>Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit moeten alle sectoren, zoals verkeer, landbouw en industrie een inspanning leveren. De vraag</p>

<p>uitstoot reeds vergaand teruggebracht. VNO-NCW is tegen een 'one size fits all' beleid t.a.v. de industrie door een generieke eis van 5 mg/m³ voor te schrijven.</p>	<p>is daarbij altijd welke sector draagt welk deel bij. Hierover heeft het vorige kabinet een besluit genomen (september 2005) dat zich heeft vertaald in het NSL. Voor de industrie betekent dit dat er ten opzichte van 2005 in 2010 een emissiereductie van 1 kiloton fijn stof moet worden gerealiseerd. Deze taakstelling loopt in 2020 op tot een reductie van 2 kiloton ten opzichte van de industriële fijn stof emissies van 2005. Deze reductiedoelstellingen zijn vertaald in industriële emissieplafonds fijn stof voor respectievelijk 2010, 2015 en 2020. Hiervoor is het Actieplan fijn stof & industrie opgesteld. Ter voorbereiding hiervan is er onderzoek uitgevoerd door TNO. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen, dat ook de industriële emissies aan fijn stof substantieel bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. Deze emissie zorgt mede voor de verhoogde achtergrondconcentratie, die in slechte dagen zich als "een deken" op het leefniveau openbaart. Door het strikt toepassen van BBT zijn er nog veel emissiereducties te realiseren. De emissiewaarde van 5 mg/Nm³ is hierbij richtinggevend en gebaseerd op de bestaande BAT-referentiedocumenten (BREF's) en toepassingen in de praktijk. Het implementeren van deze strikte waarde kan niet van de een op de andere dag. Ik heb daarom vooralsnog gekozen voor maatwerk via de individuele vergunningverlening. Het Actieplan Fijn stof & industrie zal in de komende jaren worden uitgerold. Dit zal in nauw overleg met het bedrijfsleven en de vergunningverleners plaatsvinden. De snelheid en volgorde van de in te voeren maatregelen zal daarbij mede worden bepaald door de kosteneffectiviteit van de maatregelen en de snelheid, waarmee de taakstelling 2010, 2015 en 2020 wordt gerealiseerd. De voorgestane aanpak is geheel in lijn met de IPPC en Wm. Immers hierin wordt gesteld dat er ten minste BBT moet worden toegepast. Mocht de voortgang in de reductie op grond van de individuele vergunningverlening de komende jaren onvoldoende blijken te zijn, dan overweeg ik deze waarde alsnog als wettelijke emissie-eis vast te leggen.</p>
<p>De tabellen in paragraaf 4.3 zijn nog niet aangepast aan de laatste GCN kaarten, waardoor de bijdrage van de industrie te hoog wordt voorgesteld. Een reden temeer om af te zien van de generieke reductie eis van 5mg/m³.</p>	<p>Hoofdstuk 4 van het NSL-rapport is bedoeld om te schetsen hoe de emissies en de luchtkwaliteit zich zouden ontwikkelen zonder aanvullende maatregelen. Het verwachte effect van de maatregelen uit het NSL wordt nader toegelicht in hoofdstuk 6. Paragraaf 4.3 geeft een analyse voor wat betreft het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden. Het is juist dat in dit geval niet is gecorrigeerd voor de zeezoutbijdrage (door ontbreken van de juiste gegevens). Voor goed begrip: als in het NSL concentraties worden getoetst aan normoverschrijding, dan is stelselmatig zeezoutcorrectie toegepast.</p>

	De nieuwe GCN-kaarten komen in het voorjaar van 2009 beschikbaar. Het NSL wordt daarop nog aangepast.
Er moet een landelijk kader komen voor milieuzones, inclusief een regeling om oude bedrijfsvoertuigen te vervangen.	De lokale initiatieven voor milieuzones voor vracht- en bestelauto's, worden vanuit mijn departement centraal gecoördineerd teneinde een wildgroei aan vormen en eisen te voorkomen. Voor vrachtauto's zijn landelijk uniforme afspraken vastgelegd in een convenant tussen gemeenten, vervoerders en het rijk. Voor bestelauto's streef ik naar eenzelfde convenant. In verband met dit laatste convenant ben ik in gesprek met de autobranche over het instellen van een sloopregeling.
De berekeningen tonen aan dat de IBM-projecten nauwelijks invloed hebben op overschrijding van de grenswaarden.	De realisatie van de IBM-projecten leidt inderdaad nauwelijks tot een toename van het aantal overschrijdingskilometers. Dit neemt niet weg, zoals in het NSL is aangegeven, dat de realisatie wel tot hogere lokale concentraties kan leiden (dus tot een hogere overschrijding), hetgeen vanuit gezondheidsperspectief ongewenst is. Er blijft daarmee een goede ratio voor het treffen van maatregelen.
Bij de kaderrichtlijn Water dreigt een vergelijkbare overbodige koppeling als bij de richtlijn luchtkwaliteit. De overbodige koppeling tussen individuele projecten en grenswaarden geeft aanleiding tot een fundamentele discussie en een herziening van de wet Milieubeheer op dit cruciale punt.	Uw pleidooi voor een fundamentele heroverweging van de zogenaamde directe koppeling acht ik met betrekking tot de luchtkwaliteit ongewenst. Directe koppeling is in de nieuwe wet luchtkwaliteit (titel 5.2 van de Wet milieubeheer) losgelaten. Er is gekozen voor een flexibeler koppeling door introductie van de begrippen 'niet in betekende mate' en een programmatische aanpak middels het NSL. Algehele ontkoppeling is juridisch niet mogelijk zolang er sprake is van (dreigende) normoverschrijding. Als gevolg van de nieuwe aanpak zullen veel projecten, vanwege de programma-systematiek, niet meer direct aan de grenswaarden worden getoetst. Ik wil wel bezien in hoeverre deze aanpak ook bruikbaar is voor andere milieuthema's. De VROM-raad werkt aan een advies hierover.

82 NVMM, dhr. H.W.A. Jans, 's-Hertogenbosch	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De Nederlandse Vereniging voor Medische Milieukunde, de NVMM, is positief over het feit dat de NSL in het leven is geroepen om ondermeer het "een goede luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid" te dienen.	Bedankt voor uw steun.
In de Saneringstool worden zeer optimistische toekomstprognose gemaakt. Ze zijn onder meer gebaseerd op voorgenomen Nederlands en Europees beleid en er wordt vanuit gegaan dat alle Europese landen tijdig aan de NEC emissie-eisen zullen voldoen hetgeen twijfelachtig is. Gevaar is dat gemeenten hierdoor niet meer gemotiveerd zijn om maatregelen te nemen, omdat volgens de tool er in	De saneringstool is in overeenstemming met de standaardrekenmethoden uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). Dit betekent dat met de saneringstool concentraties worden berekend conform de wettelijke bepalingen, die ook gelden bij individuele projecttoetsing. De Rbl beoogt de werkelijkheid met modelmatige berekeningen zo goed mogelijk te beschrijven. De standaardrekenmethoden zijn tot stand

<p>toekomst nauwelijks knelpunten zijn. Dit terwijl metingen in Nederland en andere Europese landen laten zien dat fijn stof en stikstofdioxide op verkeersbelaste locaties sinds het jaar 2000 niet meer gedaald zijn. De onzekerheidsmarges van modeluitkomsten van lokale luchtkwaliteit op straatniveau zijn groot. De onzekerheid betekent dat bij een berekende NO₂-concentratie tussen ongeveer 37 en 44 µg/m³ en PM₁₀-concentratie tussen ongeveer 29 en 35µg/m³ geen betrouwbare uitspraak gedaan kan worden over het wel of niet overschrijden van de grenswaarden. Onder deze waarden is het waarschijnlijk dat de grenswaarden niet worden overschreden en erboven wel. Het Milieu en Natuurplanbureau wijst er uitdrukkelijk op dat de onzekerheden niet uit het oog moeten worden verloren zeker niet wanneer ze gebruikt worden bij 1) planvorming; 2) de beoordeling of is voldaan aan grenswaarden; 3) voor het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De NVMM is bezorgd over het hanteren van de saneringstool als rekeninstrument en pleit voor het hanteren van een realistisch model om de toekomstige luchtkwaliteit te berekenen. Daarbij moet meer recht worden gedaan aan de onzekerheden in de modellen dan nu het geval is.</p>	<p>gekomen (en worden onderhouden) op basis van de kennis van een brede groep deskundigen van verschillende instituten. Ik deel uw zorg met betrekking tot een al te grote focus op het exacte getal van de grenswaarde. Vanuit gezondheidsoptiek gezien is net boven of onder de grenswaarde niet relevant. Juridisch gezien echter wel. Ik probeer nadrukkelijk te communiceren naar verantwoordelijke overheden dat het reduceren van de concentraties wenselijk is, ook in geval de norm net niet meer wordt overschreden. Voor het RIVM is nog onvoldoende zeker dat er geen sprake meer is van een dalende trend in de achtergrondconcentraties, ook al wordt onderkend dat de metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) daar de laatste jaren op lijken te wijzen. RIVM en PBL stellen de trend daarom (nog) niet bij.</p>
<p>Het halen van de nomen betekent niet dat er geen gezondheidseffecten meer te verwachten zijn. Voor fijn stof is namelijk geen grenswaarde te stellen waar beneden geen gezondheidseffecten meer optreden. De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ligt met 20 µg/m³ tweemaal zo laag als de uit oogpunt van haalbaarheid gekozen norm van 40 µg/m³.</p>	<p>Ik ben met u eens dat het vanuit oogpunt van gezondheid van groot belang is dat de concentraties van PM₁₀ en NO₂ zo laag mogelijk zijn. Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van input van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO), ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.</p> <p>Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen, waarbij de grenswaarde als bovengrens beschouwd kan worden, aangezien de concentraties op vele plekken ver onder de grenswaarde zullen uitkomen. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet.</p> <p>Juist vanwege het inzicht in de schadelijkheid van de kleinere fractie van fijn stof is er in de nieuwe Europese richtlijn een grenswaarde voor PM_{2,5} opgenomen. In het NSL wordt via maatregelen aandacht besteed aan het terugdringen van schadelijke roetdeeltjes, afkomstig van verbrandingsprocessen zoals verkeer.</p> <p>Wat betreft de door de WHO voorgestelde norm van 20 microgram/m³ voor PM₁₀ wil ik u erop wijzen dat ook de praktische</p>

	<p>haalbaarheid een belangrijke rol speelt bij de totstandkoming van grenswaarden. U moet zich realiseren dat de bijdrage van niet-antropogene bronnen (dus niet de emissies die ontstaan als gevolg van menselijk handelen) aan de achtergrondconcentratie zo'n 10 tot 15 microgram/m³ bijdraagt (Tabel 4.5, p. 43). Daar komt nog eens bij de dat de bijdrage uit het buitenland aan de achtergrondconcentratie rond de 8 microgram/m³ bedraagt. In onze samenleving is het dus op dit moment technisch en maatschappelijk niet mogelijk om een norm van 20 microgram per m³ te bereiken.</p> <p>Voor een verdere verlaging van de concentraties zijn bovenal Europese brongerichte maatregelen noodzakelijk en de Nederlandse inzet is er dan ook op gericht om de Europese beleidsinzet terzake ambitieus te houden.</p>
<p>Uit diverse epidemiologische onderzoeken blijkt dat afstand tot de weg een betere voorspeller is dan de componenten op zich, omdat dit een maat is voor het hele mengsel van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Vooral het wonen en naar school gaan op minder dan 100 meter van de rand van de snelweg en direct langs drukke wegen is nadelig voor de gezondheid. De roetdeeltjes hebben hier waarschijnlijk een belangrijke bijdrage in. Met de nieuwe Wet luchtkwaliteit en de op handen zijnde AMvB gevoelige bestemmingen wordt hiermee onvoldoende rekening gehouden. Er wordt alleen gekeken naar normoverschrijdingen en niet alle gevoelige bestemmingen, zoals woningen, worden meegenomen. Ook gevoelige bestemmingen langs drukke binnenstedelijke wegen krijgen hierin geen aandacht.</p>	<p>Mede op basis van een uitgebreide discussie in de Tweede Kamer over dit onderwerp is bepaald dat er binnen een afstand van 300 meter van een snelweg geen gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd als daar de grenswaarde op dit moment nog wordt overschreden. Voor provinciale wegen is dit een afstand van 50 meter.</p> <p>De AMvB gevoelige bestemmingen vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.</p> <p>U stelt terecht dat gezondheidsschade ook kan optreden als er geen sprake is van normoverschrijding. Daarom wordt bestuursorganen aangeraden terughoudend te zijn met het besluiten tot, en realiseren van gevoelige bestemmingen binnen de genoemde zones langs wegen, ook daar waar de normen niet worden overschreden.</p>

83 Haags Milieucentrum, dhr. L. van der Linde, Den Haag	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 in het NSL worden maatregelen die mogelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit gekoppeld aan projecten die vrijwel zeker voor een kwaliteitsverslechtering zorgen. De link tussen die twee is verre van solide en biedt onvoldoende garantie voor verbetering. De IBM-projecten in Den Haag zullen tot een aanzienlijke verkeerstoename in de stad leiden. Onduidelijk is in hoeverre zij bij elkaar opgeteld tot nieuwe of een verergering van bestaande knelpunten leiden, o.a. op de Neerknalde, Lekstraat en Vaillantlaan. Onduidelijk is in hoeverre de voorgestelde maatregelen de verslechtering</p>	<p>De verkeerseffecten en de planning van de Haagse IBM-projecten – en trouwens alle andere bekende ontwikkelingen – zijn zo goed mogelijk verwerkt in de Haagse verkeersgegevens. De gemeente Den Haag heeft dit verantwoord in 'Bijlage 5 Onderbouwing verkeersmodel' bij het collegebesluit over de Haagse bijdrage aan het NSL. Tabel 4 van deze bijlage laat zien welke toenames in woningen en bedrijfsvloeroppervlak zijn toegekend aan IBM-projecten op het gebied van wonen en werkgelegenheid. Deze gegevens zijn als verkeersgenererende factoren ingevoerd in de verkeersberekeningen. De IBM-projecten op</p>

<p>als gevolg van deze projecten kunnen compenseren. Welke garantie hebben bewoners van Den Haag dat op tijd aan alle normen voor de luchtkwaliteit voldaan wordt? En welke rechtsbescherming hebben bewoners wanneer zou blijken dat niet op tijd aan de normen voldaan wordt? De compenserende maatregelen in het NSL zijn niet voldoende om de verslechtering tegen te gaan. Een kritische beoordeling van de voorgestelde IBM-projecten voor Den Haag en aanvullende compenserende maatregelen zijn zeer gewenst.</p>	<p>het gebied van infrastructuur zijn ingevoerd in de vorm van capaciteitskenmerken van het wegennet. Alle door u genoemde IBM-projecten zijn verwerkt in de berekeningen. Pas achteraf is 100% zeker welke projecten en maatregelen zijn doorgedaan en welke effecten zij hebben gehad. Onzekerheid is eigen aan elke vorm van voorspellen en programmeren. De werkwijze bij het opstellen en het bewaken van het NSL is er echter op gericht deze onzekerheid zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te verkleinen. Voortgang en effecten zullen bovendien jaarlijks systematisch gemonitord worden, en bij wezenlijke afwijkingen volgen aanpassingen. In dat geval geldt als richtsnoer de overkoepelende resultaatverplichting die alle betrokken overheden uitdrukkelijk op zich hebben genomen, namelijk dat de normen tijdig gehaald moeten worden.</p> <p>U wijst erop dat de gemeente Den Haag nog enkele resterende knelpunten dreigt over te houden.</p> <p>Inderdaad bleek bij de berekeningen voorafgaand aan het vaststellen van de regionale samenwerkingsprogramma's op grond van de toen beschikbare gegevens en rekenmodellen, dat er in Den Haag - en op een aantal andere plaatsen in het land - nog knelpunten overblijven die aanvullende maatregelen behoeven. Het gemeentebestuur van Den Haag heeft zich bij het vaststellen van haar bijdrage aan het NSL (de Haagse IBM-projecten en de maatregelen vastgesteld in het Haagse Actieplan Luchtkwaliteit) uitdrukkelijk verplicht zodanige maatregelen te zullen treffen dat de dreigende overschrijdingen tijdig worden gecompenseerd. Nog vóór vaststelling van het NSL bepaalt het gemeentebestuur welke aanvullende maatregelen genomen zullen worden. Een vergelijkbaar traject geldt overigens voor resterende knelpunten elders in het land.</p> <p>Samenvattend geldt op zowel landelijke schaal als ook voor Den Haag het volgende. Alle bekende projecten, ontwikkelingen en maatregelen zijn zo goed als nu mogelijk is verwerkt. Alle betrokken overheden dragen de resultaatsverplichting om tijdig aan de normen te voldoen. En er is bovendien een monitoringstraject die de voortgang van projecten en maatregelen en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit bewaakt, met de mogelijkheid voor het zonedig doen van aanpassingen als de normen toch niet gehaald dreigen te worden. Daarmee is zo goed als redelijkerwijs mogelijk gegarandeerd dat normoverschrijdingen tijdig zijn opgelost. De Europese Unie ziet hierop toe en ook burgers kunnen de betreffende overheid aanspreken als in hun ogen de luchtkwaliteit niet tijdig aan de normen voldoet.</p>
---	---

84 Stichting Milieufederatie Limburg, Ir. J.H. Heijnen, Roermond

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het NSL is een te optimistische rekenexercitie. In de saneringstool wordt gerekend met maatregelen op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau, waarvan niet eens zeker is dat ze daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ook wordt te weinig rekening gehouden met het feit dat van sommige maatregelen het effect op de luchtkwaliteit niet zeker is.</p>	<p>Het klopt dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Het kan echter zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen moeten worden ingezet (en bovenal ontwikkeld moeten worden) om tegenvallers op te vangen. Het NSL voorziet in een wettelijke uitvoeringsplicht van de in het plan opgenomen maatregelen door elk van de NSL-partners. Als een maatregel onverhoopt niet door kan gaan, is de betreffende bestuurslaag verplicht om een andersoortige maatregel te treffen met een gelijkwaardig effect. De monitoring zal hier op toezien.</p>
<p>De gezondheidsbescherming, waar het uiteindelijk om draait wordt verzwakt. Het NSL is met name gericht op het oplossen van knelpunten oftewel normoverschrijdingen, terwijl het probleem voor de gezondheid dan nog niet is opgelost. Ook bij concentraties beneden de vastgestelde normen treedt gezondheidsschade op.</p>	<p>Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van input van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.</p> <p>Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen, waarbij de grenswaarde als bovengrens beschouwd kan worden, aangezien de concentraties op vele plekken ver onder de grenswaarde zullen uitkomen. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet.</p> <p>Voor een verdere verlaging van de concentraties zijn bovenal Europese brongerichte maatregelen noodzakelijk en de Nederlandse inzet is er dan ook op gericht om de Europese beleidsinzet terzake ambitieus te houden.</p> <p>Bij de vaststelling van het NSL zal ik uitgebreider ingaan op de gezondheidsaspecten van het NSL.</p>
<p>De rapportage van de commissie Verheijen toont aan dat de inherente onzekerheden bij de bepaling van de luchtkwaliteit om voorzorg en reserve maatregelen vragen. Deze ontbreken in het NSL.</p>	<p>De commissie adviseert inderdaad dat het vanwege de inherente onzekerheden bij de bepaling van de luchtkwaliteit verstandig is om aanvullende maatregelen achter de hand te houden om tegenvallers op te kunnen vangen. Om die reden staat in het NSL dat gemeenten de ruimte hebben om maatregelen te nemen die tot verdere verlaging van de grenswaarden leiden. De verstrekte rijksmiddelen kunnen daarvoor worden aangewend binnen de in het NSL gekozen indicatieve bandbreedte van onzekerheid rond de grenswaarden (tot 38 microgram/m³ PM₁₀ en 31,5 microgram/m³ NO₂).</p> <p>Op dit moment zijn alleen de maatregelen opgenomen in het NSL die "uitvoeringsgereed" zijn en waarvoor middelen zijn vrijgemaakt. Daarnaast blijft het kabinet, het advies van de commissie indachtig, werken aan het</p>

	<p>uitvoeringsgereed krijgen van aanvullende maatregelen.</p>
<p>De Stichting Milieufederatie Limburg is verheugd met de ambities van het Limburgs Samenwerkingsprogramma (LSL). De provincie en gemeenten in Limburg plaatsen kantekeningen bij de berekeningen met de Saneringstool. De stichting is het met de provincie en de gemeente eens dat het beter is het zekere voor het onzekere te nemen en bij twijfel te beslissen dat moet worden doorgegaan met het nemen van maatregelen. De stimulerende en coördinerende rol van de Provincie Limburg in het Platform Lucht Limburg wordt gewaardeerd en dit heeft een positieve uitwerking op het verbeteren van de luchtkwaliteit in Limburg.</p>	<p>Zoals u aangeeft hebben de partijen verenigd in het Platform Luchtkwaliteit Limburg naast het Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit een programma "Schone lucht – we doen het samen" vastgesteld waarin ambities zijn vastgelegd: eind 2010 dienen de grenswaarden ten minste bij alle woningen en vergelijkbare bestemmingen te zijn gehaald. De Limburgse partijen zullen daartoe een aantal maatregelen uitvoeren. Deze aanpak past volledig binnen de systematiek van het NSL: zo snel mogelijk voldoen aan de grenswaarden tenzij dit om moverende redenen niet mogelijk is; dan kan gebruik gemaakt worden van de mogelijkheid tot derogatie.</p>
<p>De opmerking op blz. 14 van het LSL dat negatieve effecten die IBM-projecten hebben op de luchtkwaliteit in ruime mate gecompenseerd worden door de generiek en locatiespecifieke maatregelen van het LSL en het NSL worden in twijfel getrokken. De uitvoering en het effect van de gemeentelijke maatregelen zijn dusdanig onzeker dat deze geen garantie geven voor compensatie van de negatieve effecten van de IBM-projecten.</p>	<p>De betreffende passage heeft betrekking op de systematiek van het verdisconteren van de effecten van IBM-projecten in het algemeen. Uit de rekenexercities met de Saneringstool blijkt dat na uitvoering van alleen de Rijksmaatregelen in de Limburgse situatie geen overschrijdingen van grenswaarden meer optreden op het onderliggend wegennet. Lokale gemeentelijke maatregelen zijn dan niet noodzakelijk om de effecten van de IBM-projecten te compenseren: de Rijksmaatregelen zijn daarbij afdoende.</p>
<p>Bij de IBM-projecten op blz. 26 van het LSL missen een aantal projecten zijnde: 1) het totale Greenportgebied bij Venlo inclusief bedrijventerrein TPN en de Floriade, Greenportlane en Traffic Port en 2) verbreding van de N280-weg, verbreding van de A2 tussen Maasbracht en Kerensheide en de Buitenring Parkstad. In het LSL wordt niet onderbouwd waarom deze projecten niet in "betekende mate" zorgen voor verslechtering van de luchtkwaliteit.</p>	<p>Een aantal projecten die kunnen worden aangemerkt als IBM (de bijdrage van deze projecten is meer dan 3%) leidt naar verwachting niet tot overschrijding van grenswaarden omdat de achtergrondconcentratie in het betreffende gebied voldoende ver beneden de grenswaarde ligt. Deze projecten kunnen dus op grond van een gangbaar luchtkwaliteitsonderzoek doorgang vinden, op grond van artikel 5.16 eerste lid, onder a, van de Wm, en opname in het NSL is niet noodzakelijk.</p>
<p>Op blz. 21 in het LSL wordt onder tabel 5.1 gesteld dat als gevolg van generiek (inter)nationale maatregelen het wagenpark in de toekomst schoner wordt. Dat is echter de vraag. Uit een rapport van de GGD Amsterdam (2008) blijkt dat de afname van de concentraties fijn stof de laatste jaren stagneert. Ook de European Environment Agency (EEA) geeft in een analyse van de meetgegevens van de EU landen in de periode 1990-2004 aan dat sinds 1997 geen verbeteringen meer optreden in de gemeten concentraties fijn stof. De EEA geeft als mogelijke verklaring de toename van het aantal voertuigkilometers, de toenemende populariteit van diesel ten opzichte van benzine en het toenemende gewicht van voertuigen waardoor het verbruik en de uitstoot toenemen.</p>	<p>Uw observatie is correct. Bij de vaststelling van het kabinetsstandpunt was dit overigens reeds bekend (zie blz. 38/39). Daar is ook vastgesteld dat er volgens het RIVM nog geen reden is om de berekende trend in de prognoses ter discussie te stellen. De reeks meetgegevens is nog te kort om er een robuuste trend in te benoemen. Dat neemt niet weg dat de signalen serieus genomen moeten worden. Dit zal in ieder geval in het monitoringstraject een plek krijgen. Zodra het verantwoord is om de prognoses bij te stellen op basis van meetresultaten zal dat dus gebeuren. De saneringstool wordt doorontwikkeld als "monitoringstool". Het is dus voorstelbaar dat de doorrekening voor het jaar 2011 dan een tegenvallende ontwikkeling toont die moet worden opgevangen door middel van extra maatregelen. Dit is de gebruikelijke gang van zaken waarbij modelberekeningen worden aangepast</p>

	(gekalibreerd) aan meetgegevens. De modelaannames ijlen in zekere zin na achter de gemeten werkelijkheid. Maar als gezegd... in de genoemde metingen is nog geen nieuwe trend te benoemen.
De intensieve veehouderij (m.n. pluimveebedrijven) is een belangrijke bron van fijn stof. Het beleid en de maatregelen moeten gericht zijn op het verlagen van de achtergrondconcentraties en niet alleen op het oplossen van de knelpuntlocaties. Bij de uitvoering wordt aandacht gevraagd voor het cumulatieve effect van intensieve veehouderijen in zogenaamde Landbouw Ontwikkelings Gebieden op fijn stof concentraties.	Het beleid is ook nu al gericht op het verlagen van de achtergrondconcentraties via het stimuleren, onder andere via subsidies, van het gebruik van gecombineerde luchtwassers. Momenteel zijn deze echter alleen nog maar beschikbaar voor de varkenshouderij. In de pluimveehouderij zal ook het nemen van andere maatregelen die de emissie van fijn stof beperken, worden gestimuleerd, o.a. in 2009 via de fiscale instrumenten VAMIL/MIA. In 2011 zullen knelpuntbedrijven hun overschrijding van de grenswaarden ongedaan moeten hebben gemaakt. Bezien wordt nog in hoeverre ook andere bedrijven dan knelpuntbedrijven verplicht zullen worden tot het nemen van maatregelen die de emissie van fijn stof beperken en daarmee de achtergrondconcentratie verlagen. Het toetsingskader voor de landbouw wordt begin 2009 uitgewerkt. Daarbij zal ook worden bezien of en zo ja hoe rekening zal worden gehouden met cumulatieve effecten op de concentratie van fijn stof door intensieve veehouderijen in Landbouw Ontwikkelings Gebieden.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de gezondheidsaspecten van het NSL.

85 Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek e.o. , G.J. Alberts, Amstelhoek	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het NSL worden ideeën die mogelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit zorgen, gekoppeld aan projecten die vrijwel zeker voor een kwaliteitsverslechtering zorgen. De link tussen die twee is verre van solide en biedt geen enkele garantie op verbetering. Omwonenden van projecten waardoor de luchtkwaliteit verslechteren, moeten bij voorbaat accepteren dat hun universele recht op schone lucht en een goede gezondheid wordt opgeofferd aan de economische belangen van anderen, zonder recht op rechtsbescherming of effectieve mitigerende maatregelen.	Het NSL is er op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit op alle locaties tijdig onder de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden gebracht, ook op die locaties waar projecten worden uitgevoerd die een luchtkwaliteitsverslechtering tot gevolg zouden kunnen hebben. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het NSL laat zien dat de balans positief uitvalt en ook op plekken waar projecten plaatsen de omwonenden gegarandeerd zijn van schone lucht.
De omlegging van de N201 Uithoorn - Amstelhoek baart grote zorgen voor wat betreft de luchtkwaliteit in de polder Groot-Mijdrecht Eerste bedijking. Het voorgenomen en in onderzoek en ontwerp zijnde nieuwe natte industrierrein aan de Amstel in Amstelhoek is een tweede project dat zware druk gaat geven op de luchtkwaliteit in de genoemde polder.	Doordat het project van de omlegging van de N201 direct is opgenomen in het NSL, zijn de effecten van de omlegging ook berekend en in kaart gebracht in de bij het NSL behorende saneringstool. Hieruit blijkt dat de omlegging geen overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit met zich meebrengt. De omlegging van de N201 leidt wel tot verplaatsing van emissies, dat kan en zal niet ontkend worden. Echter, eerder is al vastgesteld dat de omlegging per saldo –voor

	<p>meer mensen in dit gebied- leidt tot een betere luchtkwaliteit, zoals door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is meegenomen in de besluitvorming rondom de N201 en wat blijkt uit het specifieke luchtonderzoek dat TNO heeft uitgevoerd in het kader van de projectsaldering (nummer B&O-A R2005/219 van 10 augustus 2005).</p> <p>Het idee van een "nat" industrieterrein in Amstelhoek verkeert nog in een pril stadium. Zodanig pril dat er nog geen effecten op de luchtkwaliteit aan kunnen worden toegekend. Mocht de planvorming hiervoor worden uitgewerkt dan komt vanzelfsprekend de vraag aan de orde wat een dergelijk terrein betekent voor de luchtkwaliteit. De randvoorwaarde dat aan de wettelijke grenswaarden zal moeten worden voldaan geldt daarbij vanzelfsprekend. Als deze plannen voldoende concreet zijn, kunnen ze worden aangemeld voor opname in het NSL, op basis van artikel 5.2, twaalfde lid van de Wet milieubeheer. De plannen zullen dan worden meegenomen bij de monitoring van het NSL in de komende jaren. Voorwaarde daarbij is dat de melding – ondersteund met berekeningen – duidelijk maakt dat er met de nieuwe IBM projecten per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat.</p>
Beide projecten (omlegging N201 en nat industrieterrein Amstel) liggen in de Ecologische Hoofd Structuur langs de rivier de Amstel. De compenserende maatregelen in het NSL zijn niet voldoende om de verslechtering in de regio tegen te gaan.	De ligging in de ecologische hoofdstructuur heeft tot op heden weinig relatie met de luchtkwaliteit en moet op dat punt zelfstandig worden beoordeeld. Het NSL spreekt zich niet uit over de uitvoerbaarheid van een project in relatie tot de aanwezigheid van flora en fauna.

86 Gelderse Milieufederatie, Arnhem	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Uit NSL en RSL Gelderland blijkt dat een aantal hardnekkige knelpunten ook na uitvoering ervan blijft bestaan (Arnhem: Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel en Nijmegen: Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritssingel)	Na het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2. laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel het geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na uitvoering van de locatiespecifieke maatregelen.
Nederlands Luchtkwaliteitsbeleid bevat geen	In tegenstelling tot hetgeen u aangeeft, heb ik

<p>adequate maatregelen. De grenswaarde voor NO₂ zal in 2010 niet worden bereikt met de huidige beleidsinspanningen. Zelfs op dit moment heeft het NSL niet als doel om de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. Een aantal maatregelen dat al ingevoerd was of gepland waren, is teruggedraaid.</p>	<p>wel het doel om de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. De regionale en lokale partners steunen mij daarin. Omdat de implementatie van veel maatregelen enige tijd vraagt, zullen de grenswaarden inderdaad niet tijdig gehaald kunnen worden. Om die reden is om derogatie verzocht. Er wordt naar gestreefd de grenswaarden zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval voor 2011, respectievelijk 2015, te halen.</p> <p>In de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn geen ingevoerde of geplande maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit teruggedraaid.</p>
<p>Vele effectieve luchtkwaliteitmaatregelen ontbreken in het NSL.</p>	<p>Vooropgesteld staat dat bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toekomt voor de keuze van het soort maatregelen. Voorts deel ik uw mening niet. In het NSL/RSL Gelderland is per situatie bekeken welke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit het meest effectief zijn. Hieronder ga ik in op de afzonderlijke maatregelen die u in uw reactie noemt.</p>
<p>- De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones in te stellen. De gemeenten die een milieuzone (vrachtwagens, kleine vrachtwagens en personenauto's) willen invoeren dienen ondersteund te worden.</p>	<p>- Gemeenten kunnen nu reeds een milieuzone instellen voor vrachtverkeer. Het bureau CROW heeft dit vertaald in een handzame publicatie die gemeenten juist moet helpen bij het maken van een afgewogen keuze en de implementatie van een milieuzone. Samen met het bedrijfsleven werk ik nu aan een convenant voor bestelverkeer. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren.</p>
<p>- In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn.</p>	<p>- Dat is juist. Deze voorwaarde is opgenomen om ervoor te zorgen dat een zorgvuldige belangenafweging plaatsvindt.</p>
<p>- Gedifferentieerde parkeertarieven instellen.</p>	<p>- Wettelijk is het nu nog niet mogelijk om naar milieukeurmerken te differentiëren in de parkeertarieven. Momenteel wordt er daarom een experimenteerwet voorbereid om het differentiëren van parkeertarieven op experimentele basis mogelijk te maken voor enkele gemeenten. Naar aanleiding van deze proeven zal worden bepaald of gedifferentieerde parkeertarieven een effectieve maatregel is voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.</p>
<p>- Transferia aan de rand van de stad.</p>	<p>- Samen met de lokale en regionale partners werkt de Stadsregio Arnhem Nijmegen actief aan het realiseren van P&R-locaties rond de steden. Succesvolle recente voorbeelden waaraan gewerkt wordt zijn de Waalsprinter en P&R station Elst (GLD).</p>
<p>- Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur die waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden zijn weer ingetrokken. Opnieuw instellen/vergroten zones met snelheidsbeperkingen op de Pleij route (A325-N325), A12 en A73.</p>	<p>- Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km maatregel voorziet. Doelstelling van dat</p>

	<p>experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.</p> <p>In de Stadsregio Arnhem Nijmegen zijn geen snelheidsbeperkingen ingetrokken. De provincie Gelderland heeft op de Pleij route (A325-N325) juist enige tijd geleden een snelheidsverlaging van 100 naar 80 km per uur ingevoerd.</p>
<p>- Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken. Voor 2009 afschaffen van de belastingaftrek voor brandstoffen gebruikt in schepen en dieseltreinen (rode diesel).</p>	<p>- Er bestaat geen belasting op meer vervuilende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn, aan een verplichting tot het gebruik van schone brandstof. De uitvoering daarvan is nu voorzien voor 1 januari 2011. Daarnaast onderzoeken de Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen en de gemeente Nijmegen de mogelijkheid om schepen op schone brandstoffen te laten varen.</p>
<p>- Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de Europese richtlijn IPPC. IPPC dient ten minste te worden toegepast.</p>	<p>- Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoen. Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>- De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd.</p>	<p>- Het is juist dat de fijn stofemissies in de intensieve veehouderij de afgelopen jaren niet zijn gereduceerd door het ontbreken van effectieve maatregelen en door gebrek aan kennis. Meer kennis blijft nodig om tot een betere en effectievere aanpak te komen. In die zin behoort ook innovatie en ontwikkelen van maatregelen (als aangegeven op pagina 56 van het ontwerp NSL) beslist tot het concrete implementatieplan. Dit plan bevat echter meer dan alleen onderzoek en kennisontwikkeling. Ik wijs graag op hetgeen hierover is geschreven op pagina 102 en 103 van het NSL. Zo is er een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en is een juridisch instrumentarium in voorbereiding die maatregelen meer verplichtend kan afdwingen.</p>
<p>- Extra investeringen ten behoeve van verbeteringen van het openbaar vervoer, versnellen van de transitie naar bussen op biogas en fietsinfrastructuur.</p>	<p>- In de stadsregio Arnhem Nijmegen wordt, samen met de lokale en regionale partners, hard gewerkt aan de extra maatregelen die u voorstelt. Wel zullen de door u genoemde grootschalige OV-maatregelen pas op de langere termijn effect hebben. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt daarom, naast lange termijn maatregelen, vooral ook ingezet op effectieve maatregelen die al op korte termijn</p>

	kunnen worden ingevoerd.
- Een effectief systeem voor de kilometerheffing ontbreekt.	- Ik deel deze analyse niet. In het NSL is aangenomen dat Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op macro niveau een reductie van intensiteit op het HWN van 9% op levert voor het personenverkeer. Door deze relatieve afname van verkeer treedt er ook circa 45% minder congestie op.
- Vele andere, technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken.	- Ik wijs er graag op dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen, samen met haar locale en regionale partners, juist een breed pakket aan technisch en economisch uitvoerbare maatregelen inzetten. Een belangrijk aantal door het GMF genoemde maatregelen worden daar juist ingezet.
NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen, zoals de kilometerheffing en schermen. Bovendien houden de modelberekeningen geen rekening met onzekerheden (toekomstige trends in concentraties). Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL.	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is echter gerekend met de best beschikbare kennis. Daarnaast is voor bijvoorbeeld de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, welke voorzien is voor 2011, ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs, te beoordelen. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p> <p>Voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen worden geen schermen als maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren ingezet. Graag wijs ik erop dat de provincie Gelderland verschillende scenario's heeft doorgerekend om de onzekerheden beter in beeld te krijgen. Op basis daarvan heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen samen met de locale en regionale partners bepaald welke maatregelen worden ingezet. Het maatregelenpakket dat is gekozen zou voldoende robuust moeten zijn. Desondanks houden ze in de Stadsregio Arnhem Nijmegen met het Eureka-programma Argus een stevige vinger aan de pols om tijdig bij te sturen als dat nodig mocht zijn.</p>
Te veel inspanning om de Nederlandse luchtkwaliteitsnormen af te zwakken (een zestal voorbeelden worden genoemd).	Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast conform de Europese richtlijnen is correct. Het is juist dat deze aanpassingen het berekende probleem in elk geval niet groter hebben gemaakt. Ik moet daar tegenover zetten dat de aanpassingen wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn zijn uitgevoerd. Gegeven de inhoud en intentie van de EU-richtlijn zie ik daarom geen aanleiding voor de Europese Commissie om ons land niet de gevraagde uitstelruimte te geven. Zoals eerder aangegeven streef ik er overigens naar om de

	doelen zo snel mogelijk te bereiken en daar waar mogelijk is de inzet erop gericht om meer te doen dan alleen dat wat nodig is om de grenswaarden te bereiken.
--	--

87 Stichting Natuur en Milieu, mw. M. de Rijk, Utrecht	
---	--

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De NSL bevat in zijn huidige vorm onvoldoende maatregelen om te voldoen aan het doel van de luchtkwaliteitsrichtlijn. Het programma en ook de begeleidende regelgeving dient aangepast te worden voordat het NSL in werking kan treden. Verwezen wordt naar de brief aan de Europese Commissie en het eerdere commentaar op de Wet luchtkwaliteit, de recente wijzigingen in de Spoedwet wegverbreding en het actieplan fijn stof voor de industrie.	Het NSL bevat een robuust pakket aan maatregelen die zowel door het rijk als door de partners in de NSL regio zullen worden getroffen om te zorgen dat we in Nederland aan de grenswaarden gaan voldoen. Het gaat om een resultaatsverplichting. Op voorhand is niet exact te voorspellen wat het effect van de maatregelen zal zijn. Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende zijn zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. Het kan ook zijn dat we met het pakket aan maatregelen al eerder aan de grenswaarden kunnen voldoen. Het NSL mag voor mij dan ook zeker een ambitieus pakket worden genoemd. Het halen van de grenswaarden beschouw ik als een belangrijke stap op weg naar een betere gezondheid.
Het programma heeft niet als doel om zo snel mogelijk de gezondheidsschade te verminderen, maar stelt dit zo lang mogelijk uit. Kosteneffectieve maatregelen met een belangrijke gezondheidswinst zijn afgevalen toen ze niet noodzakelijk bleken voor de formele derogatievoorwaarde. Neem expliciet het doel op om de lucht zo snel mogelijk zo schoon mogelijk te maken en pas het pakket van maatregelen en projecten hierop aan. Effectieve maatregelen zoals snelheidsverlaging zouden een vast karakter moeten krijgen.	Het is zeker niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Het maximale uitstel is aangevraagd, omdat het niet mogelijk is op voorhand al precies te voorspellen wat de effecten van de maatregelen zijn. Dan is het beter het zekere voor het onzekere te nemen. Tegelijk geldt hoe eerder maatregelen worden getroffen hoe beter. Wordt in een gebied de grenswaarde voor NO ₂ reeds in 2013 gehaald dan is er vanaf die datum geen ruimte meer voor (nieuwe) grenswaardenoverschrijdingen.
Tegelijk met het NSL worden effectieve maatregelen teruggedraaid, ontmoedigd en zelfs schadelijke ontwikkelingen gestimuleerd, zoals bijvoorbeeld:	Vooropgesteld staat dat bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toekomt voor de keuze van soort maatregelen. Voorts deel ik uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen evenwel dat het NSL ruimschoots maatregelen bevat om dit te bereiken.
- Het afschaffen van de snelheidsverlaging op snelwegen.	- Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.
- Het terugdraaien van de plannen om in 2009 aan de zeer vervuulende rode diesel dezelfde eisen als aan het gewone wegverkeer te stellen.	- Per 1 januari 2008 zijn de eisen die aan rode diesel gesteld worden al aangescherpt. In het NSL heb ik aangegeven dat ik verwachtte een verdere verlaging van het zwavelgehalte van rode diesel in 2010 te kunnen invoeren, conform het voorstel van de Europese Commissie voor de wijziging van de betrokken

	<p>Europese richtlijn. Inmiddels is duidelijk dat deze maatregel op 1 januari 2011 in werking zal treden. Dit betekent dat het effect van de maatregel iets later komt, maar nog valt binnen de planperiode van het NSL. Ik ben mij, met mijn collega's, nog aan het zoeken naar een mogelijkheid om een eerdere verlaging van het zwavelgehalte van deze brandstof verplicht te stellen. Overigens zal in de praktijk het zwavelgehalte van rode diesel al gaan dalen in de periode voor de verplichtstelling, omdat producenten van de brandstof ter voorbereiding al hun productieproces zullen aanpassen.</p>
<p>- De inzet op biobrandstoffen en buitenlandse reducties in het klimaatbeleid in plaats van het investeren in schone duurzame bronnen en binnenlandse besparingen.</p>	<p>- De reductie van CO₂ heeft nagenoeg geen invloed op de verbetering van de concentraties van de stoffen waar het NSL om gaat. Het kabinet zet op grond van het Programma "schoon en zuinig" in op het bereiken van 20% duurzame energie en 20% energiebesparing in eigen land. Nederland heeft in de duurzaamheidsdiscussie het percentage bij te voegen biobrandstoffen voor 2010 bijgesteld (naar 4%) en de doelstelling voor 2020 is in het kader van de Richtlijn hernieuwbare energie verbreed van biobrandstoffen naar bijvoorbeeld de inzet van elektrisch aangedreven voertuigen.</p>
<p>- De plannen voor nieuwe kolencentrales zonder dat de oude centrales uitgefaseerd worden.</p>	<p>- Voor nieuwe energiecentrales is in de NeR een beoordelingskader met stringente emissiewaarden voor onder andere NO_x, SO₂ en fijn stof opgenomen. De NeR is een richtsnoer voor de vergunningverlener. De implementatie wordt door de VI gevolgd. Hiermee gaan de nieuwe energiecentrales tot de schoonste van Europa behoren.</p>
<p>- De ambities voor uitbreiding van de weginfrastructuur.</p>	<p>- In het NSL zijn diverse projecten opgenomen waaronder de verbreding van bepaalde gedeelten van snelwegen. Deze projecten zijn gericht op een betere doorstroming. Ik deel in algemene zin uw mening dan ook niet dat meer asfalt neerleggen geen zin heeft. Daarnaast zal de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) vanaf 2011 een aanzienlijk effect hebben op de automobilititeit. In het NSL is aangenomen dat ABvM op macroniveau een reductie van intensiteit op het HWN van 9% op levert voor het personenverkeer. Door deze relatieve afname van verkeer treedt er circa 45% minder congestie op.</p>
<p>Veel effectieve maatregelen ontbreken. Op korte termijn zouden onderstaande maatregelen in het NSL opgenomen moeten worden.</p>	<p>Vooropgesteld zij dat bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toekomt voor de keuze van type maatregelen. Voorts deel ik uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen evenwel dat het NSL ruimschoots maatregelen bevat om dit te bereiken.</p>
<p>- Alle NSL partners stellen vanaf 2009 eisen aan de fijn stof uitstoot van mobiele machines, te beginnen bij Rijkswaterstaat. Daarnaast stellen zij effectieve eisen aan het overige wagenpark en transport diensten van hun organisatie.</p>	<p>- Het Programma Duurzaam Inkopen geeft duurzaamheidscriteria voor aanbestedingen van de rijksoverheid waarbij mobiele werktuigen worden ingezet. Onderdeel van deze criteria is de toepassing van roetfilters op mobiele machines. Voor het gebruik van</p>

	roetfilters bij mobiele machines bestaat ook een subsidieregeling. Verder bevatten veel lokale plannen als vast onderdeel het hebben van een schoon eigen wagenpark.
- Milieuzone in alle grote steden naar Duits model, dus inclusief personenwagens.	- Milieuzones voor vracht- en bestelauto's wil ik graag stimuleren. Ik ga dat echter niet aan alle grote steden voorschrijven, omdat blijkt dat de luchtkwaliteit in steden soms met andere maatregelen meer gebaat is. Wat betreft het uitbreiden van de milieuzone voor personenauto's is op kabinetsniveau gesproken en geconcludeerd dat het verstandig is om het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren.
- Ombuigen van het klimaatbeleid naar het gebruik van duurzame bronnen zoals windenergie en energiebesparing en elektrische auto's	- Het kabinet heeft serieuze inspanningen op het gebied van het gebruik van schone energie vastgelegd in het Programma "schoon en zuinig". Inzake de inzet van elektrische voertuigen geldt dat deze, overeenkomstig de richtlijn hernieuwbare energie mee zullen tellen in het behalen van de doelstellingen hernieuwbare energie.
- Het toepassen van de best available technologies bij de industrie en de een versnelde actualisatie van de vergunningen	- Ook de industrie dient ingevolge het NSL maatregelen te treffen. Daartoe is er het "Actieplan fijn stof en industrie", dat de komende jaren zal worden uitgevoerd. Uitgangspunt daarbij vormt het toepassen van de Best Beschikbare technieken (BBT). De richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) zullen worden aangescherpt. Via een vergunningentraject zal er per bedrijf worden gekeken of er nog veel emissiereducties zijn te realiseren. De emissie-eis van 5 mg/m ³ is hierbij richtinggevend en gebaseerd op de bestaande BAT-referentiedocumenten (BREF's) en toepassingen in de praktijk.
- Grootschalig toepassen van luchtwassers voor grote veestallen.	- Het treffen van maatregelen in de intensieve veehouderij is geen kwestie van het simpelweg voorschrijven van wasinstallaties. Wasinstallaties zijn niet altijd de beste en meest effectieve oplossing. Daarom wordt nu extra onderzoek verricht naar welke maatregelen nu precies effectief zijn. Er is een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en er wordt gewerkt aan een juridisch instrumentarium dat maatregelen meer verplichtend zal voorschrijven.
- Meer investeren in de fiets en schoon openbaar vervoer.	- Op lokaal niveau zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke stad maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen.
Het NSL is weinig robuust door het gebrek aan reservemaatregelen en voorzorg en gaat hiermee voorbij aan de advisering van de commissie Verheijen. Vervang in het NSL de riskante "just- in- time" aanpak voor het halen van de doelen door een robuuste, op	Voorzorg betekent voor mij dat we rekening moeten houden met tegenvallers. Dat doen we door het onderzoeken van een aanvullend maatregelenpakket. Daar zijn we nu reeds mee begonnen en daar gaan we tijdens de uitvoeringsfase van het NSL verder mee door.

<p>voorzorg gebaseerde aanpak. hiervoor wordt een pakket aan reservemaatregelen in het NSL opgenomen en verder uitgewerkt.</p>	<p>Tegelijk geldt dat in de saneringstool in veel opzichten rekening is gehouden met een worst case scenario. Dat betekent dat we tegelijkertijd te maken kunnen hebben met meevallers.</p>
<p>Het NSL rekent zich ten onrechte rijk. De saneringstool is onbetrouwbaar. Pas de saneringstool en de meet - en rekenmethodiek aan zodat de berekeningen een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit schetsen. Dit vergt een zorgvuldige analyse door een onafhankelijke en deskundige instantie.</p>	<p>De saneringstool maakt gebruik van dezelfde rekenmethoden waarmee sinds jaar en dag wordt gerekend in Nederland. Hij is gevalideerd door de DCMR. Dat neemt niet weg dat in het traject naar het kabinetsbesluit gestreefd wordt naar actualisatie en verdere verbetering waarbij de definitieve saneringstool geheel in lijn wordt gebracht met de voorschriften van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). De standaardrekenmethoden in de Rbl zijn tot stand gekomen op advies van onafhankelijke deskundigen en worden geacht een zo betrouwbaar mogelijk beeld van de luchtkwaliteit te geven.</p>
<p>De effecten van kilometerbeprijzing worden eenzijdig en opportunistisch ingeboekt. Er zal een vermindering van de vraag naar extra wegen zijn. Bij de planning van wegen is daar geen rekening mee gehouden. De effecten van kilometerbeprijzing dienen in verschillende beleidsvelden op dezelfde wijze meegenomen te worden.</p>	<p>Ik onderschrijf deze analyse niet. Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is echter gerekend met de best beschikbare kennis. Daarnaast is voor bijvoorbeeld de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, welke voorzien is voor 2011, ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs, te beoordelen. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>De borging van de voortgang is onvoldoende geregeld. De monitoring biedt geen zekerheid dat de vervuiling zal afnemen. Neem een gestaffeld systeem van geleidelijk afnemende plandrempels op om de voortgang beter te kunnen garanderen.</p>	<p>Om te voorkomen dat er tijdens de derogatieperiode geen enkele norm zou gelden voor fijn stof of stikstofdioxide is in de Europese richtlijn bepaald dat ook tijdens die periode wel een norm geldt voor deze stoffen, die gebaseerd is op de grenswaarde plus de zogenoemde plandrempel. Dit was de norm die in aanloop naar de inwerkingtreding van de grenswaarde van toepassing was. Tijdens de derogatieperiode geldt deze als tijdelijke grenswaarde. Dit is in de Europese richtlijn geregeld in artikel 22, derde lid. Deze norm is inderdaad hoger dan de grenswaarde, wat logisch is omdat er anders sprake zou zijn van een eerdere invoering van die grenswaarde. Tijdens de derogatieperiode mogen de concentraties dus niet boven de grenswaarde plus de plandrempel uitkomen.</p> <p>Voor een gestaffeld systeem tijdens de derogatieperiode, zoals in de aanloop naar de eerste invoering van de grenswaarden gold, bestaat geen juridische basis in de richtlijn of de Wet milieubeheer. De monitoring zal dus</p>

	<p>inderdaad een zeer belangrijke rol spelen tijdens de derogatieperiode, om te beoordelen of de concentraties inderdaad voldoende dalen of dat aanvullende maatregelen ingezet moeten worden.</p>
<p>In de regelgeving is sinds 2004 een gestage sterke verzwakking van de gezondheidsbescherming tot stand gebracht. Door ingewikkelde juridische constructies zijn de berekende concentraties een stuk lager geworden. Hierdoor neemt het draagvlak voor luchtbeleid af. In het verleden zijn problemen weg gerekend waardoor het luchtprobleem vooral een juridische kwestie lijkt.</p>	<p>Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast is correct. Het is juist dat deze aanpassingen het berekende probleem in elk geval niet groter hebben gemaakt.</p> <p>Ik moet daar tegenover zetten dat de aanpassingen wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn zijn uitgevoerd. Tegelijkertijd hebben we juist door die ontwikkelingen nu een NSL met overheden die zich tot het treffen van maatregelen verplichten.</p> <p>Ik streef ernaar om de doelen zo snel mogelijk te bereiken en bij tegenvallers worden extra maatregelen ontwikkeld om aan de norm te voldoen.</p>
<p>De kabinetsreactie suggereert ten onrecht draagvlak bij het maatschappelijk veld. Het betreft een bestuurlijk dichtgetimmerd plan met weinig ruimte voor aanpassing op basis van de inspraak of de politieke discussie. De procedure staat niet in verhouding tot het grote maatschappelijk belang van een goede luchtkwaliteit.</p>	<p>De inspraakronde van het NSL heeft talrijke reacties opgeleverd. Op 4 februari 2009 spreek ik met de Tweede Kamer over het plan. Ik deel de analyse niet dat het NSL een dichtgetimmerd plan is met weinig ruimte voor aanpassing.</p> <p>Ik stel mij voor dat wij, zodra het NSL is vastgesteld, serieus werk maken van de uitvoering van dit plan. Het treffen van – voldoende – maatregelen is een verplichting waartoe de verantwoordelijke overheden zich in het NSL hebben gebonden. Zonodig zal ik de overheden daar ook direct op aanspreken.</p>

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal meer aandacht worden besteed aan de robuustheid van het pakket maatregelen, de inzet van maatregelen van het rijk en de verantwoorde wijze van rekenen met de saneringstoel.

88 NS Poort Legal, dhr. G.C.M. Schipper, Utrecht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>U verzoekt een aantal projecten alsnog op te nemen in het NSL. Volgens de NS dragen de genoemde projecten waarschijnlijk niet "in betekende mate" bij aan de vermindering van de luchtkwaliteit maar geven mogelijk wel een fijn stofprobleem.</p> <p>Het betreft de volgende projecten: -Gemeente Beverwijk; Wijckermolen (9.000m², 300 parkeerplaatsen); Stadhuis met kantoor (8.000m²), verplaatsing Heliomare, nieuwbouw scholencomplex, bouw hotel en stationsomgeving. -Gemeente Amsterdam; omgeving Cruquiuskade (110 woningen, bibliotheek (600m²), supermarkt (2.100 m²), commerciële ruimte (600 m²) en parkeergarage van 185 plaatsen.</p>	<p>In uw inspraakreactie vraagt u om een aantal projecten alsnog in het NSL op te nemen. U geeft hierbij zelf aan dat de projecten NIBM zijn.</p> <p>In het NSL zijn echter alleen projecten opgenomen die IBM zijn. De luchtkwaliteitseffecten van NIBM-projecten zijn al meegenomen in de achtergrondconcentratie en de berekende pieken. Opname van deze projecten in het NSL is dan ook niet zinvol.</p>
<p>U vraagt of de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) in de bijlage van het NSL zijn opgenomen. Het gaat hierbij om ingrijpende</p>	<p>In antwoord daarop kan ik u het volgende mededelen.</p>

<p>renovaties van grote OV Terminals en omgeving daarvan in Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Breda en Arnhem.</p>	<p>-Utrecht De plannen rondom het station Utrecht Centraal (de zgn. OV-terminal) zijn als IBM-project in het NSL opgenomen.</p> <p>-Breda Het NSP project in Breda is deels in het NSL opgenomen. Reden hiervoor is dat de besluitvorming voor maart 2009 heeft plaatsgevonden. Het project wordt gefaseerd uitgevoerd. Voor een aantal onderdelen heeft de besluitvorming voor maart 2009 plaatsgevonden. Deze delen zijn niet in het NSL opgenomen. De onderdelen die later worden uitgevoerd en waarvoor nog een besluit moet worden genomen zijn wel als IBM-project opgevoerd.</p> <p>-Den Haag Het bestemmingsplan voor Den Haag Nieuw Centraal is in 2007 vastgesteld. De luchtkwaliteit is toen al getoetst. Volgens het Besluit luchtkwaliteit 2005 waren er geen bezwaren.</p> <p>-Arnhem Inmiddels zijn reeds enkele projecten gestart. Het gehele project is in 2011-2012 gereed. Dit project is niet als IBM-project in het NSL opgenomen omdat er geen grote verkeersaantrekkende werking wordt verwacht.</p> <p>-Rotterdam Rotterdam Centraal maakt onderdeel uit van IB-nummer: 1448: Rotterdam Centrum/Kop van Zuid. Dit is een verzameling van diverse projecten in de binnenstad van Rotterdam. Bijlage 8 van het NSL noemt het stationskwartier in detail, onderdeel van IB-nummer: 1448.</p>
--	---

89 VNCI, mw. L.N. Mulder-Boeve, Den Haag	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>De chemische industrie is steeds bereid geweest - en nog - om in alle redelijkheid en proportionaliteit bij te dragen aan een goede milieukwaliteit. Hierbij geven wij onze bezwaren op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, en met name op het onderdeel fijn stof.</p>	<p>U geeft aan, dat u altijd bereid bent geweest – en nog - om in redelijkheid en proportionaliteit bij te dragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ik herken deze houding en met dat in gedachten heb ik uw reactie gelezen.</p>
<p>De maatregelen van het NSL concentreren zich op het verbeteren van de luchtkwaliteit op plaatsen waar de hoeveelheid NO2 of fijn stof boven de Europese norm ligt. Het NSL stelt dat de emissie van fijn stof voor de industrie maximaal 11, 10,5 en 10 kiloton in respectievelijk 2010, 2015, 2020 mag zijn. Om op deze plafonds terecht te kunnen komen, zijn reductiedoelstellingen voor de industrie vastgesteld. Deze reductiedoelstellingen vormen de basis van de eis om voor alle emittenten uiteindelijk de norm van 5 mg/Nm³ op te leggen, zoals</p>	<p>Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit moeten alle sectoren: verkeer, landbouw en industrie een aanzienlijke inspanning leveren. De vraag is daarbij altijd welke sector draagt welk deel bij. Hierover heeft het vorige kabinet een besluit genomen (september 2005). Dit besluit heeft zich vertaald in het NSL. Voor de industrie betekent dit dat er ten opzichte van 2005 in 2010 een emissiereductie van 1 kiloton fijn stof moet worden gerealiseerd. Deze taakstelling loopt in 2020 op tot een reductie van 2 kiloton ten opzichte van de industriële fijn stof emissies van 2005. Om dit</p>

<p>vastgelegd in het Actieplan Fijn Stof. De VNCI vindt de onderbouwing van de norm onvoldoende.</p> <p>Het Actieplan Fijn Stof baseert haar gestelde reductiedoel van 3 kiloton op achterhaalde emissieverwachtingen. In 2007 zijn deze emissieverwachtingen 2010, 2015 en 2020 geactualiseerd door het Planbureau voor de Leefomgeving. Bovendien is de samenstelling van de industrie gewijzigd, maar het is niet duidelijk of het industrie emissieplafond daarop volledig is gecorrigeerd. Dit resulteert in een ondoorzichtige opbouw van het reductiedoel en daarmee wellicht in een onnodig strenge eis.</p>	<p>hanteerbaar te maken zijn deze reductiedoelstellingen vertaald in industriële emissieplafonds fijn stof voor respectievelijk 2010, 2015 en 2020. Hiervoor is het Actieplan fijn stof & industrie opgesteld. Ter voorbereiding hiervan is er een onderzoek uitgevoerd door TNO. Uit dit onderzoek is onder andere naar voren gekomen, dat ook de industriële emissies aan fijn stof substantieel bijdragen aan de lokale luchtkwaliteit. Deze emissies zorgen mede voor de verhoogde achtergrondconcentraties, die in slechte dagen zich als "de deken" op het leefniveau openbaart.</p>
<p>Het NSL stelt ook dat het uitgangspunt voor het terugdringen van fijn stof is dat tenminste de Best Beschikbare Technieken (BBT) moeten worden toegepast conform de wet Milieubeheer. Dit wordt echter concreet vertaald in een eis van 5 mg/Nm³. Over maatregelen wordt namelijk gezegd dat er wordt gestreefd om voor alle installaties technieken toe te passen die overeenkomen met een eis van 5 mg/Nm³.</p> <p>Daar de BBT worden vastgesteld in IPPC kader, vinden wij het niet juist dat als algemeen uitgangspunt nu de 5 mg/Nm³ in de regelgeving zal worden gehanteerd. De IPPC richtlijn beoogt een integrale benadering. Van een flexibele integrale benadering kan geen sprake zijn als er door Nederland eenzijdig bindende emissienormen worden vastgelegd. Met name voor de NeR, die geen inspraak biedt, en waarbij de industrie alleen een adviserende stem heeft, vinden wij dit niet acceptabel.</p>	<p>Door het strikt toepassen van Best Beschikbare Technieken (BBT) zijn er nog veel emissiereducties te realiseren. De emissie van 5 mg/m³ is hierbij richtinggevend en gebaseerd op de bestaande BAT-referentiedocumenten (BREF's) en toepassingen in de praktijk. Deze waarde is richtinggevend ten aanzien van het toepassen van de BBT.</p> <p>Het implementeren van deze strikte waarde kan niet van de een op de andere dag. Ik heb daarom vooralsnog gekozen voor maatwerk via de individuele vergunningverlening. Het Actieplan fijn stof & industrie zal in de komende jaren worden uitgerold. Dit zal in nauw overleg met het bedrijfsleven en de vergunningverleners plaatsvinden. De snelheid en volgorde van de in te voeren maatregelen zal daarbij mede worden bepaald door de kosteneffectiviteit van de maatregelen en de snelheid, waarmee de taakstelling 2010, 2015 en 2020 wordt gerealiseerd. Deze aanpak zal in overleg met de betrokken vergunningverleners en het bedrijfsleven programmatisch worden uitgewerkt. VROM zal hierbij de regie voeren. Daarbij zal tevens beter de relatie tussen totaal stof en fijn stof in beeld worden gebracht.</p>
<p>Alvorens zwaardere emissie-eisen op te leggen dient op zijn minst aangetoond te worden dat dit noodzakelijk is om bij te dragen aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. Anders kan een bedrijf strengere eisen worden opgelegd die wellicht niet volledig gerechtvaardigd zijn. Er wordt in het Actieplan Fijn Stof wel beschreven dat een integrale benadering ten opzichte van andere milieukwaliteiten moet worden gemaakt, maar de relatie met de lokale luchtkwaliteit ontbreekt.</p>	<p>De voorgestane aanpak is geheel in lijn met de IPPC en de Wet milieubeheer. Immers hierin wordt gesteld dat er ten minste BBT moet worden toegepast. Mocht de voortgang in de reductie op grond van de individuele vergunningverlening de komende jaren onvoldoende blijken te zijn, dan overweeg ik deze waarde alsnog als wettelijke emissie-eis vast te leggen.</p>
<p>Wij hebben er bezwaar tegen dat doelstellingen worden gesteld voor fijn stof van 10 kiloton in 2020 die worden vertaald in maatregelen voor totaal stof van 5 mg/Nm³ terwijl nog onbekend is wat het aandeel fijn stof is. Zoals bekend is dit nog in onderzoek. Bedrijven zijn tot nu toe lang niet altijd in</p>	<p>De doelstelling van 10 kiloton in 2020 vloeit voort uit het in 2005 genomen genoemde kabinetsbesluit. Ter voorbereiding van het Actieplan fijn stof en industrie heeft TNO onderzoek gedaan naar de industriële emissies van fijn stof. De bijdrage van deze emissies aan de lokale luchtkwaliteit is substantieel. Bij de uitvoering van het Actieplan zal de relatie</p>

<p>staat geweest om fijn stof in het milieuarverslag te rapporteren. In het verwerken van de bestaande emissiecijfers en het trekken van conclusies over te halen doelen is hiermee onvoldoende rekening gehouden en in enkele gevallen zelfs volledig aan voorbij gegaan.</p> <p>Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat in het plan wel erg wordt toegeschreven naar een norm van 5 mg/Nm³ voor de industrie.</p> <p>Graag zien wij hiervoor een betere onderbouwing alvorens deze norm vast te leggen.</p>	<p>tussen totaal stof en fijn stof verder in beeld worden gebracht.</p>
---	---

90 Bouwend Nederland, drs. C.W. van Willigen, Zoetermeer	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Bouwend NL steunt de NSL aanpak en heeft op de volgende vier punten opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Monitoring -Achterblijvende Europese beleidsinzet -Aanwijzingsbevoegdheid minister -Stimuleren innovaties 	<p>Ik ben blij met de steun voor de NSL-aanpak van Bouwend Nederland</p>
<p>-Monitoring De monitoring na het onherroepelijk worden van het NSL komt pas in 2010 beschikbaar. Daarmee is weinig tijd voor bijsturing waar nodig. Voorgesteld wordt dit nu al aan de Kamer duidelijk te maken.</p>	<p>-Het is juist dat de termijn om bij te sturen voor het bereiken van de PM₁₀-norm (2011) korter is dan die voor NO₂ (2015). Ik zal het NSL in 2009 overigens vaststellen op basis van de meest actuele data die in 2009 beschikbaar zijn. In die zin is het voortschrijdend inzicht wel verwerkt in het NSL.</p>
<p>-Europa De luchtkwaliteit kan het beste worden aangepakt met Europees bronbeleid. Dit is niet voldoende, vandaar het NSL. Als er extra tegenslagen zijn in het Europese bronbeleid moet Nederland nog meer maatregelen nemen. Deze maatregelen moeten door het rijk genomen worden en niet worden gekoppeld aan individuele projecten. Bouwend Nederland ziet dit graag bevestigd in de teksten van het NSL.</p>	<p>-Indien zich onverhoopt vertragingen voordoen in het nakomen van gemaakte afspraken binnen de Europese gemeenschap dan kan dat inderdaad consequenties hebben voor het nationale doelbereik. Mede daarom kent de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit een evaluatie in 2013, en moeten lidstaten jaarlijks op een (geharmoniseerde) manier rapporteren. Het spreekt vanzelf dat de regering de Europese Commissie erop aan zal spreken als Europese doelstellingen niet tijdig worden gerealiseerd. Daarom hecht Nederland ook veel belang aan het tijdig uitbrengen van de herziene Richtlijn Nationale Emissieplafonds, omdat hiermee de emissies in alle EU-lidstaten gereduceerd worden. Dat heeft een groot effect in Nederland op de achtergrondconcentratie van de luchtkwaliteit. Hoe dan ook zal dat niet leiden tot koppeling aan individuele projecten.</p>
<p>-Aanwijzingsbevoegdheid In het NSL moet opgenomen worden dat de aanwijzingsbevoegdheid wordt gebruikt om maatregelen af te dwingen wanneer de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden waardoor ruimtelijke ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden.</p>	<p>-Deze bevoegdheid hoeft niet in het NSL te worden opgenomen omdat deze bevoegdheid reeds is opgenomen in de Wet milieubeheer. Van deze bevoegdheid kan gebruik gemaakt worden als de monitoring daar aanleiding voor geeft.</p>
<p>-Innovaties De huidige aanpak geeft onvoldoende prikkels om te zoeken naar (kosten-) effec-</p>	<p>-Ik onderschrijf uw intentie. De huidige NSL-systematiek maakt het echter mogelijk om minder effectieve maatregelen te vervangen</p>

<p>tievere maatregelen. Gevraagd wordt om in alle lijsten met maatregelen van het NSL een regel op te nemen voor 'nog niet bekende innovaties'. als signaal dat innovaties per project/regio zijn toegestaan.</p>	<p>door effectievere indien voortschrijdend inzicht daartoe aanleiding geeft. Dat is ook goed bekend bij de partners. Ik zal deze mogelijkheid samen met de aanmoediging voor de ontwikkeling van nieuwe innovatieve maatregelen onder de aandacht van de NSL-partners blijven brengen.</p>
--	---

91 Mw. M.C.G. Beenackers-van Poppel, Maarheeze	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De eerste zin uit de landelijke advertentie wordt niet onderschreven. Door toenemende verkeersdrukke als gevolg van bedrijventerrein Reiling en toekomstig te ontwikkelen landbouwontwikkelingsgebieden Chijnsgoed en Oostrikse Heide wordt de luchtkwaliteit in de gemeente Cranendonck steeds slechter en daarmee ook de gezondheid. Het NSL is gebaseerd op tellingen en metingen in 2006. Ook later zouden metingen verricht moeten zijn. Waarom zijn die niet meegenomen als de situatie drastisch gewijzigd is?</p>	<p>De meetgegevens die ten grondslag liggen aan de modelberekeningen dateren inderdaad uit 2006 en dat waren de meest recente gegevens die nog verwerkt konden worden. Er zijn inmiddels uiteraard recentere gegevens. Voor de onderbouwing van het kabinetsbesluit over het NSL zal gebruik gemaakt worden van meetgegevens uit 2008. Om zo volledig mogelijk te zijn wordt naast metingen ook gebruik gemaakt van modellering. Ook die modellen zullen worden geactualiseerd ten behoeve van het kabinetsbesluit. Daar zullen de door u beschreven ontwikkelingen in doorwerken.</p>
<p>Nederland heeft niet alleen problemen met de luchtvervuilende stoffen fijn stof en stikstofdioxide. Wat te denken van ammoniak?</p>	<p>U hebt zeker gelijk dat er meer luchtverontreinigende stoffen zijn die milieuproblemen geven dan alleen fijn stof en stikstofdioxide. Om de emissies van genoemde stoffen, maar ook van ammoniak te reduceren, zijn er in Europees verband zogenaamde emissieplafonds afgesproken. Dit betekent dat Nederland wettelijk maar een bepaalde hoeveelheid stikstofoxiden, ammoniak en zwaveldioxiden mag uitstoten. Daarnaast worden bij de aanpak van fijn stof in de landbouw door middel van luchtwassers ook de ammoniak emissies aangepakt.</p>
<p>Het NSL heeft alleen tot doel uitstel te krijgen voor het voldoen aan de grenswaarden. Het berust op natte vinger werk. Laat de berekeningen zien waaruit blijkt dat de problemen in de probleemgebieden opgelost worden. In het Brabants Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (p. 106/107) staat voor de gemeente Cranendonck en Heeze -Leende een 0 bij NO₂ en PM₁₀. Dat is onbegrijpelijk. Verzocht wordt nieuwe metingen te verrichten. De cijfers lijken gebaseerd op politieke keuzes om de realisering van landbouwontwikkelingsgebieden mogelijk te maken, hoe kunnen ze anders worden verklaard?</p>	<p>Het is beslist niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel; Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter. Dit tijdig bereiken van de norm moet vanzelfsprekend gezien worden als een middel om de gezondheidsbelangen te dienen. De normen zijn geënt op Europese ambities om de gezondheidsrisico's te verminderen. Het NSL is onderbouwd door de saneringstool die gebaseerd is op metingen en modellen die voldoen aan de gestelde wetenschappelijke eisen. Een monitoringstelsel volgt op de maatregelen het voorspelde effect teweeg brengen. Indien nodig zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. De saneringstool is vrij beschikbaar voor een ieder. U kunt daarmee alle cijfers checken. In het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) zijn de rekenresultaten</p>

	<p>opgenomen van alle Brabantse gemeenten, berekend met de saneringstool. Voor zowel Heeze-Leende en Cranendonck worden voor het jaar 2006 nog overschrijdingen van de grenswaarden berekend voor NO₂ en PM₁₀, maar voor de zichtjaren 2010 en verder treden voor beide stoffen geen overschrijdingen meer op voor beide gemeenten. De getallen kunt u terugvinden in het BSL (pagina 106/107)</p>
<p>In de Saneringstool zijn de piekbelastingen ten gevolge van de intensieve veehouderij nog niet berekend, omdat de informatie nog niet beschikbaar was. Hoe moet in dit verband gekeken worden naar de realisatie van landbouwontwikkelingsgebieden met de daaraan gekoppelde extra gezondheidsrisico's? Waarom niet gewacht tot alle cijfers beschikbaar zijn zodat een gefundeerd oordeel genomen kan worden? Of krijgen we die cijfers alsnog gepresenteerd in een later stadium? Dat zou het meest correct zijn.</p>	<p>Voor de intensieve veehouderij zijn globale berekeningen van de piekconcentraties gemaakt. Op basis daarvan is een prioritaire groep van 330 bedrijven geselecteerd, waarvoor gedetailleerde berekeningen worden gemaakt. De resultaten daarvan worden opgenomen in de geactualiseerde saneringstool die wordt gemaakt ten behoeve van het definitieve NSL. Ook zal dan gebruik gemaakt worden van de meest recente inzichten met betrekking tot de emissies van stallen en de effecten van maatregelen zoals luchtwassers. Verder geldt dat voor de realisatie van de landbouwontwikkelingsgebieden de effecten daarvan moeten worden getoetst aan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit. Dit is voor Brabant één van de redenen om een praktijkproef voor de intensieve veehouderij uit te voeren. Met deze proef wordt bezien hoe het beleid uitpakt voor de landbouwontwikkelingsgebieden. De resultaten van deze proef worden ook in de saneringstool meegenomen.</p>
<p>In Zuidoost Brabant zal de achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide en fijn stof hoger zijn door nabijheid van industriegebieden in Duitsland en België. Door toename van het aantal grote intensieve veehouderijbedrijven zullen de concentraties alleen maar drastisch toenemen. Ik wil graag meer inzicht in uw berekeningen, want telkens blijkt dat ondanks forse toename van het dierenaantal toch de uitstoot hetzelfde blijft. Men heeft belang bij lagere cijfers en daarom vertrouw ik de cijfers niet.</p>	<p>Voor de bijdrage van de intensieve veehouderij aan de concentraties van met name fijn stof is bepalend wat voor intensieve veehouderijbedrijven het betreft. Voor fijn stof zijn vooral pluimveebedrijven relevant. De concentraties aan fijn stof die hierdoor ontstaan blijken uit de geactualiseerde saneringstool. Als uit de gedetailleerde berekeningen blijkt dat bedrijven in 2011 nog overschrijdingen van de normen veroorzaken, dan moeten deze bedrijven maatregelen nemen om de emissie van fijn stof zodanig te beperken dat zij voldoen aan de normen.</p>
<p>Citaat inspraakwijzer: "De overschrijdingen door het verkeer worden gemeten langs de drukke snelwegen in de Randstad en aan de drukkeren straten in de grote steden." Waarom worden langs de A2 ter hoogte van Leende en Maarheeze, vlakbij Eindhoven, Valkenswaard en Waalre geen metingen verricht? Hier staat het verkeer ook praktisch dagelijks vast.</p>	<p>U heeft gelijk dat deze zin uit de samenvatting van het NSL in de inspraakwijzer onduidelijk is. Hier had moeten staan: "De overschrijdingen door het verkeer komen vooral voor langs de drukke snelwegen in de Randstad en aan de drukkeren straten in de grote steden." Omdat het ondoenlijk is om overal de luchtkwaliteit te meten is hiervoor het rekenmodel (de saneringstool) gebruikt. Hiermee is langs de snelwegen, ook langs de A2, de luchtkwaliteit bepaald. Dit model is getoetst en geoptimaliseerd met metingen van de luchtkwaliteit op een aantal representatieve plekken.</p>
<p>Met name in Brabant is er overschrijding van de normen als gevolg van intensieve veehouderij. Heel vreemd dat de grens tussen concentratie- en niet</p>	<p>De Wet op de ruimtelijke ordening en de Reconstructiewet bieden voldoende mogelijkheden om te sturen in de mate waarin en de wijze waarop nieuwvestiging en</p>

<p>concentratiegebieden is losgelaten in de landbouw. Hierdoor en door subsidies op combi-luchtwassers is er een aanzuigende werking voor de landbouwsector in Brabant. Doordat milieurechten niet zijn ingenomen zijn er tevens veel extra milieuvergunningen in omloop. Bovendien verzuimen gemeenten bij nieuwe aanvragen voor milieuvergunningen te toetsen aan de luchtkwaliteit. Het genoemde aantal van 330 bedrijven lijkt hierdoor aan de lage kant. Ook varkensbedrijven zouden meegerekend moeten worden! Ook factoren als verkeer binnen en van/naar de inrichting, verbrandingsbronnen/tractoren binnen de inrichting zullen meegenomen moeten worden in het totaalplaatje. De aangeleverde gegevens bevatten fouten waardoor de concentraties in werkelijkheid anders kunnen zijn dan verondersteld.</p>	<p>uitbreiding van veehouderijbedrijven in bepaalde gebieden kan plaatsvinden. Deze mogelijkheden liggen met name in aanpassing van de reconstructieplannen, de gemeentelijke bestemmingsplannen en de uitwerking van ontwikkelingsplannen voor de Landbouw Ontwikkelings Gebieden (LOG's). De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij gemeenten en provincies.</p> <p>Bij de vaststelling van de piekbelastingen door veehouderij is uitgegaan van milieuvergunningen. Daarbij zijn zowel varkens- als pluimveebedrijven in beschouwing genomen. Verder hebben deskundigen de uitgangspunten bij de vaststelling van de saneringsopgave bepaald, zodat deze zo goed mogelijk aansluit bij de situatie zoals die in werkelijkheid is. Bij precieze berekeningen die nu worden gemaakt voor de groep van 330 prioritaire bedrijven bestaat de mogelijkheid om bedrijven in beschouwing te nemen die ten onrechte in de prioritaire groep ontbreken. Tot op heden is nauwelijks van dergelijke ontbrekende bedrijven gebleken. Alle nieuwe ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit.</p>
<p>Met name door de provincie Brabant wordt een te rooskleurig beeld geschetst. Er is geen rekening gehouden met ingebrachte zienswijze en omwonenden zijn selectief geïnformeerd. Dat in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit staat dat aan de normen voldaan gaat worden, is merkwaardig als je bedenkt dat de intensieve veehouderij uitbreidt.</p>	<p>Het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is op 15 april 2008 door GS vastgesteld en is integraal overgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma. De nu ingebrachte zienswijze wordt thans behandeld. Bij het antwoord bij vraag 4 en 5.3 wordt nader ingegaan op de wijze hoe de intensieve veehouderij in het BSL is meegenomen.</p>
<p>In één van de documenten stond dat het met name de kleine en middelgrote bedrijven zijn die in aanmerking komen voor subsidie voor combi-luchtwassers. Dat is onjuist. Het zijn met name de middelgrote tot grote en hele grote bedrijven die subsidie aanvragen. Hervestigende bedrijven in de omgeving plaatsen in hun nieuwe stallen niet overal luchtwassers met een emissiereductie van 90%, het merendeel is 70% of lager. Dat geeft extra belasting in dit gebied.</p>	<p>Voor de subsidie wordt geen onderscheid gemaakt naar bedrijfsgrootte. Het is wel zo dat relatief kostbare voorzieningen, zoals luchtwassers, vooral worden getroffen door grotere bedrijven. Kleinere bedrijven kunnen echter veelal volstaan met maatregelen die minder ver gaan en goedkoper zijn. Alleen de gecombineerde luchtwassers die zijn opgenomen in de regeling ammoniak en veehouderij (RAV) komen in aanmerking voor subsidie. Deze halen voor ammoniak een emissiereductie van 70 tot 85%, voor geur 70 – 80% en voor fijn stof 80%.</p>

92 Groenlinks Utrecht, mw. M. Mos, Utrecht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Na uitvoering van de nationale generieke maatregelen overschrijdingen resteren van de grenswaarden voor PM10 en NO2 in de gemeente Utrecht, met name als gevolg van de hoge concentratiebijdrage van de A27, de A12 en de A2. GroenLinks Utrecht pleit ervoor de gezondheid van de inwoners voorop te stellen en te streven naar maximale verbetering van de luchtkwaliteit.</p>	<p>In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en ik afgesproken dat onder bepaalde voorwaarden op een beperkt aantal wegvakken de maximumsnelheid tijdelijk verlaagd kan worden. In dat kader is het kabinet evenwel voornemens op de snelwegen rondom Utrecht schermen te plaatsen. Uit</p>

<p>Aangedrongen wordt op een combinatiepakket op het hoofdwegennet bestaande uit: schermen waar dat verlichting brengt voor mensen die dichtbij de snelweg wonen; een verlaging van de snelheid op de gehele Ring Utrecht om uitstoot te verminderen daarnaast luchtbehandeling (in combinatie met overkapping waar mogelijk) om de luchtverontreiniging deels te neutraliseren. Overkapping kan goed worden toegepast op de A27 ter hoogte van Utrecht Lunetten, waar al sprak is van een open bak. Door het nemen van maar één maatregel lijkt het kabinet er voor te kiezen de norm met de hakken over de sloot te halen. Gehoopt wordt dat het kabinet in samenwerking met de gemeente Utrecht de lucht noemenswaardig schoner maakt.</p>	<p>onderzoek blijkt dat snelheidsverlaging hier onvoldoende oplossend vermogen biedt om de lokale luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen. Uitzondering op de voorgenomen plaatsing van schermen, is het voornemen om op een klein gedeelte van de A2 Oudenrijn - Maarssen dynamisch verkeersmanagement toe te passen en de monden van de Leidsche-Rijn-tunnel te reinigen. Het kabinet verwacht dat met deze maatregelen in 2011 en 2015 voldaan kan worden aan de normen voor luchtkwaliteit op de snelwegen rondom Utrecht. Om aan deze normen te voldoen is verlaging van de maximumsnelheid voorts niet afdoende gebleken. Daarnaast is uit praktische en financiële overweging de beleidskeuze gemaakt per wegvak één maatregel te nemen, om de stapeling van maatregelen te voorkomen. Dit om een goede en herleidbare onderbouwing van het effect te garanderen. Uit onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (thans de Dienst Verkeer en Scheepvaart) van Rijkswaterstaat van 15 mei 2006 is gebleken dat een deel van het verkeer naar verwachting verschuift naar het onderliggend (stads)wegennet bij het instellen van een 80 km/uur maatregel op de ring. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit per saldo slechts in beperkte mate en dan met name op het hoofdwegennet en niet in de stad. Daarnaast is uit dit onderzoek gebleken dat een 80 km/uur maatregel op de stadsringen leidt tot grote reistijdverliezen. De ambtsvoorganger van de minister van Verkeer en Waterstaat heeft daarom destijds besloten een verlaging van de maximumsnelheid op de stadsringen van de vier grote steden daarom niet door te voeren. Het positieve effect van een 80 km maatregel neemt overigens naar mate de afstand van de weg groter wordt snel af. In het algemeen is de bijdrage van de verkeersemisies aan de totale concentratie op 100 meter afstand van de weg nog ongeveer de helft van de bijdrage aan de emissies in de directe nabijheid van de weg. Het positieve effect van een 80 km maatregel is daarom tot ongeveer 200 meter afstand van de weg waarneembaar.</p>
---	---

93 Dhr. W.A.G. ten Brink, Melderslo	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Waarom worden landbouwbestrijdingsmiddelen niet betrokken bij het onderzoek naar luchtkwaliteit?	Het NSL richt zich op plaatsen met een overschrijding van Europese normen voor vervuilende stoffen in de lucht. Europese luchtkwaliteitsnormen voor bestrijdingsmiddelen zijn er niet. Daarom zijn bestrijdingsmiddelen geen onderdeel van het NSL.
In mei 1991 werden de resultaten bekend van een onderzoek dat de provincie Zuid-Holland deed naar de kwaliteit van regenwater in Nederland. Hierin werd een groot aantal bestrijdingsmiddelen	Aanwijzingen dat er in Nederland plaatsen zijn waar de concentraties aan bestrijdingsmiddelen in de lucht gezondheidskundige grenzen overschrijden, zijn niet bekend. Voor de emissies uit kassen is in 2005 uitgebreid

<p>gevonden. Uitstoot uit kassen en bollenloodsen is nooit goed onderzocht. Omdat in Nederland, per hectare landbouwgrond veel bestrijdingsmiddelen worden gebruikt is het wenselijk deze stoffen mee te nemen in het onderzoek van het NSL.</p>	<p>onderzoek afgerond naar de risico's voor omwonenden. Hieruit bleek dat geen risico's te verwachten zijn. Overigens worden deze aspecten ook meegenomen bij de beoordeling van de vraag of specifieke bestrijdingsmiddelen kunnen worden toegelaten in Nederland. Bij het aangehaalde onderzoek naar regenwaterkwaliteit uit 1991 betrof het ecologische normen. Dit heeft geresulteerd in vervolgonderzoek. Op basis daarvan zijn geen alarmerende signalen naar voren gekomen voor de menselijke gezondheid.</p>
--	--

94 Dorpsraad Tienray, dhr. E.W.J.M. van Maarschalkerwaard, Tienray	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Verbetering van de luchtkwaliteit is van belang bij drukke provinciale wegen dwars door dorpskernen. Daar staan huizen van oudsher dicht aan de weg, terwijl de hoeveelheid en mate van verkeer fors is toegenomen. In feite past deze mate van mobiliteit en de samenhangende uitstoot van uitlaatgassen niet in een dorpse woonomgeving. Op pagina 5 van het NSL wordt er stil gestaan bij het verschonen van lucht voor wat betreft niet -rijkswegen in binnensteden. Er wordt vanuit gegaan dat dit ook geldt voor dorpen.</p>	<p>De grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn overal in Nederland in gelijke mate van toepassing. Ook bij drukke provinciale wegen dwars door dorpen, moet aan de grenswaarden worden voldaan. Indien dat niet het geval is, moeten er maatregelen worden genomen. Het completere pakket aan maatregelen in het NSL zorgt ervoor dat zich uiterlijk 11 juni 2011 (voor fijn stof) en 1 januari 2015 (voor NO₂) geen overschrijdingen meer voordoen.</p>

95 EVO, dhr. R.J. Slotema, Zoetermeer	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>EVO steunt de aanpak van het NSL, spreekt waardering uit voor de totstandkoming en acht het voor de hand liggend dat derogatie wordt verleent door de EU cie.</p>	<p>Ik stel uw steun en waardering zeer op prijs.</p>
<p>- Europees bronbeleid: De ontwikkeling van Europees bronbeleid blijft achter op de ontwikkeling van Europese normen. Terwijl juist EU bronbeleid zo effectief is en kostbare nationale maatregelen kan voorkomen.</p>	<p>Ik onderschrijf uw analyse. Dit pleit dan ook voor een actieve druk op het tempo en invoering van Europese brongerichte maatregelen en juist daarvoor maak ik mij sterk. Hiernaast is aanvullend nationaal, regionaal en soms ook lokaal beleid nodig om tijdig aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit te voldoen. (Kosten)effectiviteit van maatregelen is daarbij voor alle bij het NSL betrokken overheden een belangrijk criterium.</p>
<p>- Nationale generieke maatregelen: Een adequate sloopregeling is voor EVO een 'conditio sine qua non' om het convenant stimulerende schone lichte bedrijfsauto's en milieuzonering voor bestelauto's te tekenen. Een sloopregeling die eigenaren van oude bedrijfsvoertuigen helpt om hun oude auto's (die ze sterk vervroegd moeten afschrijven) te vervangen.</p>	<p>In verband met het genoemde convenant ben ik in gesprek met de autobranche over de financiering en de exacte invulling van een sloopregeling. Ik verwacht hierover begin 2009 duidelijkheid te krijgen.</p>
<p>- Lokale maatregelen Op lokaal niveau steunt de EVO doorstroming bevorderende maatregelen, zoals de groene golf en Tovergroen (de verkeers-</p>	<p>Het is aan het gemeentebestuur om de maatregelenmix te kiezen die het meest passend en kosteneffectief is om de lokale luchtproblemen op te lossen. Met de</p>

<p>lichten op groen voor vrachtauto's).</p> <p>Minder positief is het grote aantal gemeenten, dat milieuzones voor vrachtauto's als maatregel hebben opgenomen. De vraag is, of een goede afweging is gemaakt of de oplossing van het luchtkwaliteitsprobleem gebaat is bij het instellen van milieuzones. Uiteindelijk kan uit analyse van de maatregelen blijken, dat andere maatregelen kansrijker blijken dan het invoeren van een milieuzone. De gemeenten zullen met het bedrijfsleven moeten overleggen over de mogelijke invoering van een milieuzone voor vrachtauto's. Dit conform het convenant.</p> <p>EVO is ook kritisch op maatregelen van gemeenten om vrachtauto's te verbieden op verbindingswegen binnen stedelijk gebied. Ook is overleg nodig met EVO over nut, noodzaak en alternatieven. Dit soort maatregelen kan alleen genomen worden binnen de randvoorwaarden van de wegenverkeerswetgeving.</p>	<p>saneringstool beschikt de gemeente over een rekenmodel om die keus te kunnen maken. Het staat gemeenten vrij om maatregelen te treffen die omwille van de gezondheid, tot nog lagere concentraties leiden dan de grenswaarde. Het spreekt dan voor zich dat de gemeente de proportionaliteit van de maatregelen en het draagvlak daarbij in acht neemt en dat het pakket zo goed mogelijk aansluit bij de aard en ernst van de luchtkwaliteitsproblematiek binnen een gemeente.</p> <p>Een milieuzone is vaak onderdeel van een uitgebreider pakket van maatregelen. De zorgvuldigheid waarmee gemeenten besluiten om een milieuzone in te stellen heeft de aandacht van de minister van VROM. Naast het aspect van uniformiteit is een zorgvuldige besluitvorming door gemeenten ook een belangrijke aanleiding geweest voor de coördinatie vanuit het rijk en de totstandkoming van het milieuzone-convenant voor vrachtverkeer. Er is voorzien in periodiek overleg tussen de convenantpartijen, in de vorm van de werkgroep en stuurgroep milieuzonering, waarin de EVO zitting heeft of wordt vertegenwoordigd. Ook voorziet het convenant in bemiddeling indien er tussen convenantpartijen uiteindelijk een conflict zou ontstaan. Tot nu toe functioneren deze structuren naar behoren.</p>
<p>- Overleg over alternatieven Opname van een maatregel in het NSL brengt een uitvoeringsplicht met zich mee. Als de maatregel niet kan worden gerealiseerd geldt de verplichting een alternatieve maatregel te treffen met een zelfde effect. EVO treedt graag met gemeenten in overleg over (de alternatieven voor) o.a. de milieuzones.</p>	<p>Uw samenvatting van de NSL-aanpak in deze is correct. Ik stel uw aanbod tot meedenken over alternatieve lokale maatregelen zeer op prijs en zal gemeentelijke bestuurders hierop wijzen.</p>
<p>- Koppeling Het effect van de IBM projecten op het aantal overschrijdingen is gering en daarmee toont het NSL aan dat er weinig verband is tussen ruimtelijke projecten en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Dit roept de vraag op, of de directe koppeling tussen individuele projecten en grenswaarden nog wel gehandhaafd moet blijven.</p>	<p>Directe koppeling is in de nieuwe wet luchtkwaliteit losgelaten. Er is gekozen voor een flexibeler koppeling door introductie van de begrippen 'niet in betekende mate' en een programmatische aanpak middels het NSL. Algehele ont koppeling is juridisch niet mogelijk zolang er sprake is van (dreigende) normoverschrijding.</p> <p>De verwachting bestaat dat als gevolg van de nieuwe aanpak veel projecten niet meer aan de grenswaarden hoeven te worden getoetst. Laten we derhalve eerst gedurende enige tijd ervaring opdoen met de nieuwe aanpak en niet weer de koppeling ter discussie te stellen. Ik wil wel bezien in hoeverre deze aanpak ook bruikbaar is voor andere milieuthema's. De VROM-raad werkt aan een advies terzake.</p>
<p>- Verdere betrokkenheid EVO EVO wil graag betrokken worden bij al die maatregelen die het transport van goederen beïnvloeden en die betrekking hebben op de bedrijfsmatige inzet van bestelauto's EVO</p>	<p>Ik stel uw bereidheid tot meedenken zeer op prijs en zal daarvan bij gelegenheid graag gebruik blijven maken.</p>

zet zich dan ook graag in om samen met de nationale en regionale overheden de doelstellingen van het NSL te bereiken.	
---	--

96 Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland, dhr. K. van Broekhoven, Haarlem	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De koppeling van plannen voor de verbetering van de luchtkwaliteit aan projecten die de luchtkwaliteit verslechteren is verre van solide en biedt geen garantie op verbetering. Omwonenden van projecten waardoor de luchtkwaliteit zal verslechteren moeten bij voorbaat accepteren dat hun universele recht op schone lucht en een goede gezondheid wordt opgeofferd aan de economische belangen van anderen, zonder recht op rechtsbescherming of effectieve mitigerende maatregelen.	Het NSL is er op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit op alle locaties tijdig onder de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden gebracht, ook op die locaties waar projecten worden uitgevoerd die een luchtkwaliteitsverslechtering tot gevolg zouden kunnen hebben. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het NSL laat zien dat de balans positief uitvalt en ook op plekken waar projecten plaatsnemen de omwonenden gegarandeerd zijn van schone lucht.
Het project Herstructurering Waarderpolder zal veel extra luchtvervuiling veroorzaken. De Stichting Analyse en Verificatie Onderzoek Luchtkwaliteit (SAVOL) heeft onderzoek gedaan naar de gevolgen van dit project. Hieruit blijken overschrijdingen als gevolg van zeer veel extra verkeer.	<p>De verkeersgroei als gevolg van de Herstructurering van de Waarderpolder is volledig verwerkt in de verkeersgegevens van de Saneringstool. Uit de Saneringstool blijkt dat inclusief deze groei, geen sprake is van overschrijdingen op ontsluitingswegen van de Waarderpolder in de referentie jaren 2010 t/m 2020.</p> <p>In het door u aangedragen SAVOL-rapport wordt uitgegaan van andere uitgangspunten en aannames met betrekking tot de verkeersmodellen dan de saneringstool hanteert.</p> <p>Het SAVOL-rapport hanteert inmiddels niet meer actuele versies van het rekenmodel luchtkwaliteit en van de rekenvoorschriften. Een vergelijking met de saneringstool is derhalve niet zinvol.</p> <p>Omdat het specifieke infrastructuurproject in het kader waarvan u het SAVOL-rapport heeft laten opstellen nog onder de rechter is (beroep), kan ik daar hier niet verder inhoudelijk op ingaan.</p>
Uit de figuren 1a en 1b van het kabinetsstandpunt blijkt dat de opgenomen lijst met IBM projecten volgens het kabinet geen extra aantasting van de luchtkwaliteit gaat veroorzaken ten opzichte van de autonome situatie. Het kabinet laat daarmee zien geen reële voorstelling van zaken te hanteren bij de voorspelling van de luchtkwaliteiteffecten van de voorgenomen projecten.	<p>De bedoelde figuren 1a en 1b geven het aantal kilometer weg aan waar zich overschrijdingen bevinden. Lokaal kunnen IBM-projecten wel leiden tot hogere concentraties, maar dat betekent niet per se dat het aantal kilometers met overschrijdingen toeneemt. Indien bijvoorbeeld IBM projecten in een overschrijdingsgebied liggen, kunnen zij lokaal wel tot verhoging van de overschrijding leiden. In deze gevallen is dat echter niet zichtbaar in deze grafiek (het aantal km overschrijdingen neemt immers niet toe). Het werkt wel door in de berekening voor de benodigde maatregelen.</p> <p>Daarnaast is in het NSL aangegeven dat veel IBM projecten niet in een overschrijdingsgebied</p>

	liggen en bovendien ook vaak niet leiden tot een overschrijding van de normen.
--	--

97 Rabobouwfonds, drs. M.H.M. van Gelderen, Hoevelaken	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het project Stougjesdijk te Oud-Beijerland dient te worden toegevoegd aan het NSL. Betreft 2000-3000 woningen.	Door de gemeente Oud-Beijerland is in 2007 de Visie Dorpsontwikkeling vastgesteld. In deze visie is het gebied Stougjesdijk Oost opgenomen als een nog uit te werken locatie met als functie wonen en werken. Een concreet programma en planning met aantallen woningen en bedrijven zijn in de structuurvisie of het uitvoeringsprogramma niet opgenomen. Wel is duidelijk dat start realisering woningbouw niet voor 2015 zal plaatsvinden. Mogelijk is er dan wel een start gemaakt met de bouw van bedrijven. Gezien het feit dat er geen concreet programma is vastgesteld en realisatie van de woningen pas na 2015 zal plaatsvinden, acht de gemeente het opnemen van het project Stougjesdijk als IBM-project, als onderdeel van het NSL, niet nodig. In de Wet milieubeheer in artikel 5.12, twaalfde lid, onder b, is de mogelijkheid opgenomen om aan de hand van een melding extra voorgenomen besluiten aan het programma toe te voegen. Voorwaarde daarbij is dat de melding - ondersteund met berekeningen - duidelijk maakt dat er met de nieuwe IBM projecten per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat. Als extra maatregelen nodig zijn dient de melding die te benoemen alsmede aan te geven op welke termijn die maatregelen zullen worden getroffen. De melding behoeft de instemming van de minister van VROM die daarover binnen zes weken dient te beslissen en kan worden gedaan zodra het NSL in 2009 definitief is geworden.

98 Bouwfonds Property Development BU Zuidwest, dhr. E.A.M. van Winsen, Delft	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het locatieoverzicht voor de provincie Zuid-Holland missen een aantal locaties die aan de locatiecriteria kunnen voldoen. Het betreft: Rijngeest (gemeente Oestgeest), Westlandse Zoom (Westland), Gnephoek (Alphen), Oude Rijnzone (Rijnwoude) (Hellevoetsluis), Lelie (Maassluis), Zuid (Oud- Beijerland), Binckhorst (Den Haag) en Rijswijk- Zuid (Rijswijk). Verzocht wordt om vast te stellen of deze locaties aan de aanmeldingscriteria voldoen.	Ik ga er vanuit dat u met locatie- en aanmeldingscriteria doelt op de criteria voor zogenaamde projecten 'in betekenende mate', die met tenminste 3% van de norm bijdragen aan verslechtering van de lokale luchtkwaliteit. Het gaat om projecten waarvoor geldt dat het bevoegd gezag in de periode 1 maart 2009 tot 1 maart 2014 een uitvoeringsbesluit neemt. Ik zal de door u genoemde ruimtelijke ontwikkelingen hieronder een voor een per regio bespreken. Het plan Rijngeest ligt in de gemeente Oegstgeest. De gemeente Oegstgeest heeft de structuurvisie in juni 2003 vastgesteld. Dit is ver voor de periode dat een IBM-project moest worden aangemeld. Het is daarom niet in het NSL opgenomen. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft het plan Gnephoek weliswaar bestuurlijk

	<p>vastgesteld. Toch wil de gemeente het plan niet in de NSL-periode uitvoeren en heeft de gemeente het plan derhalve niet als IBM-project in het NSL laten opnemen. Als de gemeente alsnog in de NSL-periode tot uitvoering over wil gaan, dan zal de gemeente - volgens de Milieudienst West-Holland - het plan alsnog via de daarvoor bestemde NSL-wijzigingsprocedure in het NSL inbrengen. Het plan Oude Rijnzone is als IBM project in het NSL opgenomen, onder IB-nummer 1484.</p> <p>Het project Binckhorst is als IBM project in het NSL opgenomen, onder IB-nummer 1441. Het project Rijswijk Zuid is als IBM-project in het NSL opgenomen, onder IB-nummer 1451, onder de naam Sion 't Haantje Rijswijk. Ik zal in het NSL laten toevoegen dat dit project ook bekend staat onder de naam Rijswijk-Zuid.</p> <p>Westlandse Zoom is een verzamelnaam voor een viertal ruimtelijk van elkaar gescheiden locaties waarbinnen in totaal zo'n 2000 luxe woningen worden gerealiseerd. De globale bestemmingsplannen zijn reeds vastgesteld. Het project is daarom niet als IBM-project in het NSL opgenomen.</p> <p>Ik ga er van uit dat u met 'Lelie' in Maasluis doelt op de 'Dijkpolder'. Dit project is in het programma RR2020 opgevoerd als locatie voor 2000 woningen, te realiseren tussen 2010 en 2015. Het is gezien de noodzakelijke uitplaatsing van bedrijvigheid en ontsluiting op rijksweg A20 op dit moment ongewis of hier sprake is van een IBM-locatie die in de NSL-periode kan worden voorbereid/gerealiseerd. Het project is daarom nog niet in het NSL opgenomen; mogelijk dat het na vaststelling van het NSL alsnog via de wijzigingsprocedure in het NSL zal worden opgenomen.</p> <p>Met de locatie Zuid (Oud-Beijerland) doelt u waarschijnlijk op locatie 20 uit de Integrale Visie Dorpsontwikkeling, genaamd uitbreiding Zuid. Dit betreft een uitleglocatie voor een bedrijventerrein. Deze locatie is echter pas voorzien na 2015 en is daarom niet als IBM-project in het NSL opgenomen.</p>
--	--

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het NSL zal de naam van het IBM-project Sion 't Haantje Rijswijk aangevuld worden met 'ook bekend onder de naam Rijswijk-Zuid'.

99 Dhr. Rodermans, Rotterdam	
<u>Kernpunt(en) van de inspraak:</u>	<u>Reactie van Bevoegd Gezag:</u>
Het NSL heeft niet als doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. De periode van uitstel wordt zelfs benut om effectieve maatregelen te vertragen en/of te beëindigen. Hieronder de voorbeelden.	Het is beslist niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel; Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog

	<p>spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter. Wat betreft de maatregelen wil ik hebben opgemerkt dat bestuursorganen bij de keuze voor specifieke maatregelen een grote mate van beleidsruimte toekomt.</p>
<p>- Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur ter beperking van dieseluitlet worden ingetrokken.</p>	<p>- Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.</p>
<p>- Er ligt een voorstel om op een aantal belangrijke provinciale wegen de maximum snelheid te verhogen naar 100 km per uur.</p>	<p>- Er is geen sprake van een verhoging van de maximum snelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegenet zet het rijk onder meer juist snelheidsverlaging als maatregel in.</p>
<p>- De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. De landelijke overheid weigert de steden toegang tot de bestanden van autokentekens.</p>	<p>- Milieuzones voor vracht en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen (31305 nr 45) waarin wordt gesteld dat de regering de benodigde RDW-gegevens slechts onder voorwaarden ter beschikking mag stellen.</p>
<p>- Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken.</p>	<p>- Er bestaat geen belasting op meer vervuilende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn, aan een verplichting tot het gebruik van schonere brandstof. De uitvoering daarvan is nu voorzien voor januari 2011.</p>
<p>- Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn.</p>	<p>- Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoen. Negentig procent van de bedrijven voldoet nu al aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare Technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>- Er worden verder veel kansrijke maatregelen onbenut zoals investeren in OV en fiets. Voer bewezen maatregelen op grond van vigerend beleid onverkort uit en maak een goede analyse van de verwachte effecten.</p>	<p>- Kijkend naar het uitgebreide overzicht van alle lokale maatregelen zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke stad maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen.</p>

	<p>De best beschikbare kennis over het effect van alle maatregelen is toegepast en deze laat zien dat dit werkt om de overschrijdingen te saneren.</p> <p>Ik deel uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen dat het NSL ruimschoots voldoende maatregelen bevat om dit te bereiken.</p>
<p>In de afgelopen jaren zijn de hoge fijn stof - en ammoniakemissie van stallen van de intensieve veehouderij nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers zijn effectief maar wordt nog maar kort mee gewerkt. In plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld. Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.</p>	<p>Het is juist dat de fijn stofemissies in de intensieve veehouderij de afgelopen jaren niet zijn gereduceerd door het ontbreken van effectieve maatregelen en door gebrek aan kennis. Meer kennis blijft nodig om tot een betere en effectievere aanpak te komen. In die zin behoort ook kennisontwikkeling (als aangegeven op pagina 56 van het ontwerp NSL) beslist tot het concrete implementatieplan. Dit plan bevat echter meer dan alleen onderzoek en kennisontwikkeling. Ik wijs graag op hetgeen hierover is geschreven op pagina 102 en 103 van het ontwerp NSL. Zo is er een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en is een juridisch instrumentarium in voorbereiding die maatregelen meer verplichtend kan afdwingen.</p> <p>Voor de ontwikkeling van gecombineerde luchtwassers en ook andere maatregelen loopt omvangrijk onderzoek bij de Animal Sciences Group van Wageningen UR. Zodra maatregelen praktijkrijp zijn, zal via financiële prikkels de implementatie van deze maatregelen worden gestimuleerd. De gecombineerde luchtwassers zullen in 2009 worden gestimuleerd via de Regeling LNV subsidies. Daarnaast zullen 2009 de overige emissiebeperkende maatregelen voor fijn stof in aanmerking komen voor het fiscale instrumentarium van VAMIL/MIA. De maatregelen in het NSL zijn erop gericht alle overschrijdingssituaties vóór medio 2011 ongedaan te maken. Voor de intensieve veehouderij houdt dat in dat bedrijven die een overschrijding veroorzaken in eerste instantie via subsidies zullen worden gestimuleerd vrijwillig de noodzakelijke maatregelen te nemen. In tweede instantie zullen zij worden verplicht die maatregelen te nemen die als "beste beschikbare techniek" kunnen worden aangemerkt.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. De effectieve maatregel rekening rijden is opgenomen maar is zeer onzeker. Beter is het om impact en "zekerheid" van maatregelen te analyseren en op basis daarvan uit te voeren.</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is echter gerekend met de best beschikbare kennis. Daarnaast is voor bijvoorbeeld de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, welke voorzien is voor 2011, ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs, te beoordelen. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via</p>

	<p>het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>De gebruikte modellen zijn onzeker. Analyseer de worst case situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen voldaan kan worden.</p>	<p>Dit advies kan ik alleen maar onderschrijven. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren (en zeker dit jaar!) hebben laten zien. Voor het uitgaan van een worst case scenario met betrekking tot de klimatologische omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische variaties. Er is dus deels met de worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad getoond dat aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake zijn van tegenvallers (zie hiervoor) als van meevallers kan zijn.</p>
<p>Vanaf 2003 zijn een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de Wet luchtkwaliteit af te zwakken. Voorbeelden zijn meten op 10 meter in plaats van 5 meter, zeezoutaftrek, spoedwet. De geringe inspanning en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloofd; de EU zou niet de maximale uitstelruimte moeten geven.</p>	<p>Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast conform de Europese richtlijnen is correct. De Nederlandse aanpassingen zijn echter wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn uitgevoerd. Gegeven de inhoud en intentie van de EU-richtlijn geeft het NSL weinig aanleiding voor de Europese Commissie om ons land niet de gevraagde uitstelruimte te geven. Zoals eerder aangegeven streef ik er overigens naar om de doelen zo snel mogelijk te bereiken en daar waar mogelijk is de inzet erop gericht om meer te doen dan alleen dat wat nodig is om de grenswaarden te bereiken.</p>
<p>Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL Het NSL zou alleen maatregelen moeten bevatten en de luchtkwaliteit zou per bouwplan beoordeeld moeten blijven.</p>	<p>In plaats van het woord "ondermijnen", gebruik ik liever het woord "bevestigen" (de effectiviteit van het NSL). De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren. De NSL aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt en dat daarmee geen aanleiding is om nog eens daarbovenop projectgebonden</p>

	<p>onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat brengt een dubbeling van administratieve lasten met zich mee die ik juist met de gekozen aanpak wil vermijden.</p>
<p>Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Zoals in Nijmegen de Graafsebaan, Neerbosscheweg en Industrieweg Energieweg. Deze wegen staan in de top vijf van meest vervuilde straten in Nijmegen. De toename van fijn stof zal verergeren door plannen voor de nieuwe stadsbrug en sportcomplex de Goffert. Ook na uitvoering RS blijven in Gelderland hardnekkige knelpunten over. Voor fijn stof betreft het de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Isseloordsingel te Arnhem en de Dreeslaan te Ede. Voor NO₂ gaat het om de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Isseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem, de Graafseweg, st. Annestraat en Prins Mauritsingel te Nijmegen, Binnebroek te Tiel en de Steenweg te Zaltbommel.</p>	<p>Met het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2 laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na invoer van de locatiespecifieke maatregelen.</p>

100 Dhr. J.C. van Zuijlen, Harmelen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Er is een anti cumulatiebeding opgenomen in het NSL. Projecten voor wegen, m.n. de A12, worden in kleine delen geknipt en zo worden de normen ontdoken. Wat doet het NSL hiermee?</p>	<p>Het (anti)cumulatiebeding is een onderdeel van de Wet Luchtkwaliteit, meer in het bijzonder de regelgeving omtrent de NIBM-projecten (en niet van het NSL in het bijzonder). Het anti-cumulatiebeding waarborgt overigens dat meerdere NIBM-projecten niet alsnog samen tot een overschrijding of verslechtering kunnen leiden. In het NSL worden van alle plannen (ook NIBM) de effecten meegenomen en bovendien gecumuleerd tot totale concentraties. Er is dus geen sprake van dat de normen worden ontdoken.</p> <p>U merkt terecht op dat in bijlage 8 en 9 diverse projecten op de A12 opgenomen zijn. De laatste ontwikkeling is dat de 3 projecten A12 Utrecht – Bunnink, A12 Bunnink- Driebergen en A12 Driebergen-Maarsbergen genoemd in het NSL samen als één plan zullen worden behandeld. Dit maakt voor het voldoen aan de grenswaarden overigens niets uit: ook indien de projecten los van elkaar behandeld zouden worden, zou er aan de grenswaarden voldaan moeten worden, dit gelden immers voor elke lokatie in Nederland.</p>

101 Mw. J. Lagerwerf, Hendrik Ido Ambacht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het effect van de voorgestelde maatregelen is alleen achteraf via meting nauwkeurig te bepalen en niet vooraf via statistische veronderstellingen. Er worden op basis van</p>	<p>De stelling dat Nederland met het NSL tijdig de grenswaarden zal bereiken is inderdaad gebaseerd op berekeningen en niet op metingen. Dit geldt zowel voor de berekening</p>

<p>veronderstellingen wel bouwprojecten toegestaan. Ruimtelijke projecten dienen gekoppeld te zijn aan concrete luchtkwaliteitsresultaten van maatregelen die met zekerheid, van tevoren, resultaat garanderen.</p>	<p>van het effect van de maatregelen, als voor het effect van de bouwprojecten. Deze berekeningen worden wel jaarlijks begeleid door de monitoring. Indien nodig zullen er aanvullende maatregelen moeten worden ingezet. Deze aanpak garandeert resultaat.</p>
<p>Overheden is de mogelijkheid geboden projecten op te knippen om onder de IBM-norm te komen. Dit is onrechtmatig.</p>	<p>Het is overheden beslist niet toegestaan om grote (IBM-)bouwprojecten op te knippen in kleinere projecten om onder de norm uit te komen. Dergelijk handelen is inderdaad onrechtmatig want bij wet verboden. In de regelgeving inzake NIBM is een anti-cumulatiebepaling opgenomen waardoor het knippen van projecten niet mogelijk is. Projecten die worden gerealiseerd gedurende de NSL periode en gebruik zullen maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en tevens aan elkaar grenzen dan wel in elkaars directe nabijheid liggen horen bij elkaar. Voorwaarde daarbij is dat ze liggen binnen een afstand van ten hoogste 1000 meter vanaf de grens van de betreffende locatie of inrichting en dat er sprake is van een toename van de concentraties van meer dan 0,1 microgram/m³</p>

102 Werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit van het Wijk Overleg Ridderkerk West, dhr. L.W.J. van Leeuwen, Ridderkerk	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>De werkgroep verzoekt om invulling te geven aan een duurzaam pakket van maatregelen dat ervoor kan zorgen dat de toename van de belasting van de luchtkwaliteit aantoonbaar wordt verminderd in geheel Ridderkerk bij de inrichting van het nieuwe Bedrijventerrein in de Polder Nieuw Reijerwaard.</p> <p>Tevens dient een gedeelte van knooppunt A15 en A16 efficiënt afgeschermd te worden om geluidsoverlast en luchtverontreiniging tegen te gaan.</p>	<p>De Saneringstool is het rekenmodel waarmee voor heel Nederland de concentratie fijn stof en stikstofdioxide in de lucht berekend zijn. Hiermee wordt aangetoond dat overal voldoen wordt aan de gestelde grenswaarden binnen de wettelijke termijnen die gelden na derogatie verlening. Hierin zijn ontwikkelingen aan de infrastructuur in de regio Rotterdam (waaronder de A15 en A16) alsmede grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder het nieuwe bedrijventerrein in de Polder Nieuw Reijerwaard) meegenomen. De transparantie van de Saneringstool stelt u in de gelegenheid om voor het basisjaar 2006 en toekomstige jaren 2011 en 2015 zowel de gehanteerde input als ook de berekende concentratie af te lezen uit de gepresenteerde tabellen.</p> <p>Uit de Saneringstool kunt u aflezen dat er zonder inzet van extra lokale maatregelen in 2015 sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor NO₂ op 10 meter langs de snelweg in de omgeving van het knooppunt Ridderster (A15-A16). Hiervoor zijn in het NSL op het onderliggend wegennet door de gemeenten en provincie een set aanvullende maatregelen voorzien, en ook door Rijkswaterstaat langs de A15 zijn lokale aanvullende maatregelen voorzien (zie onderstaande tabel uit NSL bijlage 10). Het gaat om de inzet van Dynamisch Verkeersmanagement, waarbij het verkeer beter doorstroomt en daardoor minder emissies uitstoot. Tevens zijn schermen</p>

	<p>voorzien om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p> <p>Een goede onderbouwing voor geluid behoort niet tot de reikwijdte van het NSL. Wel is duidelijk dat schermen ook een positief afschermend effect hebben op de geluidsbelasting wanneer schermen tussen een geluidsbron en een bedrijventerrein en/of woonwijk gerealiseerd worden.</p>
--	---

103 Vereniging van kunstmest producenten, drs R. Coster, Leidschendam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Een eis van 5 mg/m³ is voor de kunstmestproducerende bedrijven niet haalbaar. VKP wenst een stufeis, die recht doet aan het onderscheid tussen stof met gezondheidsschade en stof zonder negatief gezondheidseffect.</p>	<p>Op dit ogenblik is BAT-referentiedocument (BREF) voor de productie van anorganische bulkchemicaliën - ammoniak, zuren en kunstmest' van kracht. De in de BREF genoemde emissiewaarden voor fijn stof zullen in overleg met de bedrijfstak worden vertaald naar voor Nederland relevante emissiewaarden die ook recht doet aan het halen van het NSL. Door het strikt toepassen van "best beschikbare technieken" zijn er nog veel emissiereducties te realiseren. De emissiewaarde van 5 mg/Nm³ is hierbij richtinggevend en gebaseerd op de bestaande BREF's en toepassingen in de praktijk. Het implementeren van deze strikte waarde kan niet van de een op de andere dag. Ik heb daarom vooralsnog gekozen voor maatwerk via de individuele vergunningverlening. Het Actieplan Fijn stof & industrie zal in de komende jaren worden uitgerold. Dit zal in nauw overleg met het bedrijfsleven en de vergunningverleners plaatsvinden. De snelheid en volgorde van de in te voeren maatregelen zal daarbij mede worden bepaald door de kosteneffectiviteit van de maatregelen en de snelheid, waarmee de taakstelling 2010, 2015 en 2020 wordt gerealiseerd. De voorgestane aanpak is geheel in lijn met de IPPC en Wm. Immers hierin wordt gesteld dat er ten minste BBT moet worden toegepast. Mocht de voortgang in de reductie op grond van de individuele vergunningverlening de komende jaren onvoldoende blijken te zijn, dan overweeg ik deze waarde alsnog als wettelijke emissie-eis vast te leggen.</p> <p>De Europese luchtkwaliteits met betrekking tot fijn stof is gesteld voor fijn stof dat is gedefinieerd als PM₁₀ (eenvoudig gesteld alle deeltjes met een diameter kleiner dan 10 micrometer). De vraag of geen onderscheid gemaakt kan worden naar schadelijke en onschadelijke deeltjes is terecht. Inzicht daarin zou het mogelijk maken om een nog gericht bestrijdingsbeleid te voeren. In evaluaties van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) is deze vraag herhaaldelijk expliciet aan de orde gesteld. Helaas schiet de beschikbare wetenschappelijke kennis tekort om het gewenste onderscheid te kunnen maken. Voor de praktijk heeft dit tot gevolg dat het</p>

	veiligheidshalve verstandig is de emissie van alle deeltjes (van PM ₁₀ of kleiner) – ongeacht de samenstelling – zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, te beperken.
--	---

104 J. Breimer, Leeuwarden	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Waarom zijn er geen plannen voor de provincies Friesland opgenomen in het NSL	Voor Friesland zijn geen projecten opgenomen in het NSL omdat in Friesland de luchtkwaliteitsnormen niet worden overschreden. Alleen voor de provincies waar de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden zijn projecten opgenomen in het NSL.
Er dient een spoortunnel aangelegd te worden tussen Enkhuizen en Stavoren. De spoorlijn Stavoren-Groningen dient verdubbeld te worden om interregionaal verkeer naar Hamburg mogelijk te maken.	In uw reactie doet u voorstellen voor nieuwe spoorverbindingen. Uw verzoek valt buiten het kader van het NSL. Het NSL is bedoeld om aan te tonen dat met de reeds voorgenomen projecten en bijbehorende luchtkwaliteitsmaatregelen tijdig aan de luchtkwaliteitsnormen zal worden voldaan. Met uw suggesties voor nieuwe spoorinfrastructuur kunt u zich rechtstreeks wenden tot de Provincie Friesland, Postbus 20210, 8900 HM Leeuwarden.

105 BAM vastgoed, dhr. A. Soer, Bunnik	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Inspreker wil drie projecten toevoegen aan de lijst IBM-projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leeuwarden Zuidlanden (6.500 woningen en 100.000 m³ commerciële ontwikkeling) - Zwolle Stadshagen II (4.350 woningen) - Amsterdam Tramremisekwartier (1.500-3.500 woningen + kantoren) <p>Verder denkt inspreker dat nog drie projecten (Vianen, Alphen a/d Rijn en Waddinxveen) in de toekomst aan de IBM criteria zullen gaan voldoen.</p> <p>Inspreker zou duidelijkheid krijgen of de projecten Nijmegen Waalsprong Citadel en Nijmegen Waalsprong Groot Oosterhout meegenomen zijn in project Nijmegen Waalsprong zoals dit op de IBM-lijst onder nr. 279 staat.</p>	<p>Het toevoegen van nieuwe IBM projecten naar aanleiding van de inspraakperiode acht ik niet wenselijk. Nieuwe IBM projecten toevoegen aan het NSL betekent – zeker als die projecten zich bevinden in (de buurt van) huidige overschrijdingsgebieden - dat moet worden nagegaan óf en welke extra maatregelen nodig zijn om te zorgen dat het op tijd halen van de grenswaarden niet in gevaar komt. Daarom is in de Wet milieubeheer in artikel 5.12, twaalfde lid, onder b, de mogelijkheid opgenomen om aan de hand van een melding extra voorgenomen besluiten aan het programma toe te voegen. Voorwaarde daarbij is dat de melding - ondersteund met berekeningen - duidelijk maakt dat er met de nieuwe IBM projecten per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat. Als extra maatregelen nodig zijn dient de melding die te benoemen alsmede aan te geven op welke termijn die maatregelen zullen worden getroffen. De melding behoeft de instemming van de minister van VROM die daarover binnen zes weken dient te beslissen en kan worden gedaan zodra het NSL in 2009 definitief is geworden.</p> <p>De waalsprong Citadel (vlek 38) is meegenomen. Het gaat hierbij om 2700 woningen die gefaseerd uitgevoerd worden. Ook Groot Oosterhout is met 2200 woningen opgenomen in de IBM lijst.</p>

106 Vereniging Behoud de Parel Grubbenvorst, dhr. Vollenberg, Grubbenvorst	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het Verdrag van Aarhus wordt onjuist uitgevoerd.	<p>Wat betreft het verdrag van Aarhus, deze is in nationale wetgeving omgezet en van kracht sinds 14 februari 2005.</p> <p>De inspraak voor het NSL is breed en tijdig aangekondigd in landelijke en regionale kranten, per brief aan alle betrokken lokale bestuurders, landelijke en gemeentelijke websites en uiteraard de staatscourant en op een wijze die gebruikelijk is bij dit soort landelijke inspraakprocedures.</p>
Bij de berekening van fijn stofconcentraties wordt ten onrechte een percentage zeezout afgetrokken.	De huidige wet- en regelgeving, de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, kennen reeds een basis voor de afstrek van zeezout. De nieuwe Europese richtlijn (die op dit moment in de Wet milieubeheer wordt geïmplementeerd regelt dit nog explicieter dan zijn voorganger). Op deze manier is de grenswaarde overal in Europa even streng, aangezien er in bijvoorbeeld Oostenrijk vrijwel geen zeezout wordt aangetroffen.
Ook wordt onvoldoende aandacht geschonken aan PM2.5.	<p>PM_{2,5} heeft wel degelijk mijn aandacht. In de richtlijn is er een norm voor opgenomen en in 2013 zal op basis van betere Europese emissiegegevens en meetdata de norm voor PM_{2,5} geëvalueerd worden. Ook wordt deze norm geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (het wetsvoorstel hiertoe ligt reeds in de Tweede Kamer).</p> <p>Er bestaat vanuit gezondheidskundig oogpunt met name veel zorg over de roetdeeltjes afkomstig van verbrandingsprocessen, zoals bij verkeer. In het NSL wordt via maatregelen bij verkeer veel aandacht besteed aan het terugdringen van juist deze stofdeeltjes.</p>
Daarbij zijn er onvoldoende meetpunten in Nederland, met name Venlo ontbreekt al jaren.	Een uitbreiding van het meetnet leidt niet automatisch tot een beter inzicht. In Nederland wordt gemeten via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Vervolgens worden concentratiekaarten gemaakt die zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen en de metingen en zijn bedoeld voor het geven van een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland, zowel voor jaren in het verleden als in de toekomst. Nederland past dus een combinatie van meten en rekenen toe om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de concentraties. Hiermee voldoet Nederland aan de Europese eisen. In het NSL worden de lokale concentraties bepaald door bij het grootschalige beeld (de achtergrondconcentratie) de lokale bijdrage op te tellen.
Het toetsen en handhaven van milieuvergunningen is niet goed geregeld door de wetgever, met name ten aanzien van de intensieve veehouderij. Zo voldoen veel IPPC-plichtige bedrijven nog steeds	De wijze waarop aanvragen voor een milieuvergunning moeten worden beoordeeld en de mogelijkheden om milieuvergunningen te handhaven heeft de wetgever duidelijk vastgelegd in formele wetten, zoals de Wet

<p>niet aan BBT.</p>	<p>milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Als het gaat om de uitvoering van de wetgeving, is vastgesteld dat de beoordeling van het aspect fijn stof bij de intensieve veehouderij door de vergunningverleners niet altijd op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. Dat heeft enerzijds te maken met het feit dat het aspect fijn stof in de intensieve veehouderij een relatief nieuw item is en anderzijds met het feit dat een voor de vergunningenpraktijk voldoende uitgewerkt toetsingskader tot voor kort ontbrak. Inmiddels is het laatste probleem opgelost en is de problematiek van fijn stof in de intensieve veehouderij voldoende bekend bij de bestuursorganen (meestal B&W) die de milieuvergunningen verlenen.</p> <p>Voorzover de inspraakreactie betrekking heeft op de uitvoering en handhaving van de VROM-regelgeving in het algemeen en het voldoen aan de eisen van de IPPC-richtlijn door intensieve veehouderijen in het bijzonder, vormen die onderwerpen geen onderdeel van het NSL en behoeven deze daarom in dit kader geen nadere bespreking.</p>
<p>De normen voor (nieuw te bouwen) woonwijken gelegen langs (snel)wegen inzake luchtverontreiniging wijzen wij af. Het is verontrustend dat de overheid bij nieuwbouwprojecten langs (snel)wegen ruime fijn stofnormen hanteert en ze ook aanpast. Er is feitelijk geen grens waaronder fijn stof geen gevaar vormt. Op zijn minst kunnen snelheidsbeperkende maatregelen ingevoerd worden.</p>	<p>De normen die worden gehanteerd zijn geheel conform de Europese richtlijnen. De normen worden ten opzichte van andere Europese landen in Nederland dus zeker niet ruimer gemaakt of aangepast.</p> <p>Wat betreft uw opmerking over woonwijken langs snelwegen het volgende. Het NSL geeft op programmaniveau een goede onderbouwing van de verwachte wegbijdrage door de realisatie van zowel infrastructuur als ruimtelijke projecten, waaronder nieuwbouwprojecten. Voor alle infrastructuur geldt dat de Wet Milieubeheer voorschrijft dat op 10 meter van de wegrand tijdig voldaan moet worden aan de gestelde grenswaarden voor onder andere PM10 en NO2. Voor een nieuwbouwproject geldt dat de invloed van dit project op de luchtkwaliteit, veelal wordt berekend door de toename in het aantal verkeersbewegingen als gevolg van activiteiten in en vanuit deze nieuwbouw. Deze invloed is ongeacht de ligging van dit project, maar helder is dat er een wederzijdse invloed bestaat wanneer een nieuwbouwproject dichtbij een (snel)weg ligt en ook via deze weg ontsloten wordt.</p> <p>Voor de sanering van luchtkwaliteitsknelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk onder meer snelheidsverlaging als maatregel in. De plaatsen waar 80 km zones ingevoerd zijn, zijn aan de hand van een aantal criteria en voorwaarden geselecteerd. De belangrijkste voorwaarde was dat het om een luchtkwaliteitsknelpunt zou gaan en het belangrijkste criterium was dat het instellen van de 80 km zone niet zou mogen leiden tot extra files.</p>

	<p>Wat betreft het mogelijke effect van vegetatie op luchtkwaliteit; Dit wordt nog onderzocht voor het hoofdwegennet in het kader van het innovatieprogramma luchtkwaliteit. De resultaten hiervan zijn nog niet bekend, daarom is dit niet opgenomen in het NSL.</p>
<p>Voor de regio Venlo missen een groot aantal plannen (inspreker somt een aantal projecten op). In het NSL zijn wel een aantal projecten waarvan de gegevens betwist worden (Tradeport Noord, Park Zaarderheiken, Kassencomplexen, A74, intensieve veehouderij Meerlo/Wanssum). Voor alle projecten rond Venlo zou een integraal plan-MER opgesteld moeten worden.</p>	<p>Een aantal projecten die kunnen worden aangemerkt als IBM (de bijdrage van deze projecten is meer dan 3%) leidt naar verwachting niet tot overschrijding van grenswaarden omdat de achtergrondconcentratie in het betreffende gebied voldoende ver beneden de grenswaarde ligt. Deze projecten kunnen dus op grond van een gangbaar luchtkwaliteitsonderzoek doorgang vinden en opname in het NSL is niet noodzakelijk. Het NSL voorziet niet in de uitvoering van een integraal plan-MER; hierop zijn de gangbare procedures uit de Wet op de ruimtelijke ordening van toepassing die onverkort geldig blijven op alle genoemde projecten.</p>
<p>Door onvoorziene expansie van de intensieve veehouderij moet uitgegaan worden van veel hogere PM10 en PM2.5 emissies. De problematiek is groter en breder dan de circa 300 pluimveebedrijven. Ook de toekomstige zeer grote varkenshouderijen zullen fors bijdragen aan de fijn stof problematiek, terwijl er ondertussen al gesproken wordt over het vrijkomen van dierrechten rond 2013.</p>	<p>Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde door de intensieve veehouderij is voor het NSL in kaart gebracht. Daarbij is zowel naar de pluimveehouderij gekeken als naar de varkenshouderij. Daarbij is ook een prognose gemaakt voor de normoverschrijdingen die nog in 2010 worden verwacht. De beleidsaanpak is er op gericht dat in 2011 alle agrarische bedrijven in Nederland voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Om aan de grenswaarden voor fijn stof te kunnen voldoen, zullen nieuwe zeer grote varkenshouderijen vergaande technische voorzieningen (zoals luchtwassers) moeten treffen. Verder zal de verplichte toepassing van emissiereducerende technieken in stallen, ook na 2011 leiden tot een afname van de totale omvang van de emissie van fijn stof in de intensieve veehouderij.</p>
<p>De NIBM grens zou niet opgetrokken moeten worden naar 3%, hierdoor zullen alle projecten in de regio Venlo doorgang kunnen vinden. Alle projecten dienen integraal beoordeeld te worden.</p>	<p>Het optrekken van de NIBM grens naar 3% gebeurt als het NSL definitief wordt vastgesteld. Op dat moment staat ook het pakket aan generieke maatregelen vast dat ervoor gaat zorgen dat nieuwe ontwikkelingen met een verkeerstoename die onder die grens blijft vanzelf worden gecompenseerd. Het is dus niet zo dat er voor NIBM projecten geen extra maatregelen worden genomen. Die maatregelen zijn onderdeel van het pakket rijksmaatregelen. Verder is het zo dat het Besluit niet in betekenende mate bijdragen - de regeling waarin die 3% is opgenomen - een anti cumulatiebepaling kent. Dat betekent dat de effecten van meerdere projecten op een bepaalde plek moeten worden opgeteld. Dat kan betekenen dat meerdere NIBM projecten vanwege extra verkeersdruk op eenzelfde (stuk) weg als IBM project moeten worden beschouwd.</p>
<p>Betwist wordt dat er geen getalsmatige</p>	<p>Uit uw vraagstelling leid ik af dat u meent dat</p>

<p>grens voor bedrijventerreinen in de regeling NIBM is opgenomen. Het is wel degelijk mogelijk voor bedrijfsterreinen het effect op luchtkwaliteit te onderzoeken.</p>	<p>er voor bedrijventerreinen geen berekeningen worden gedaan. Ik kan u geruststellen: dat is niet zo. Voor bedrijventerreinen zal een gemeente steeds aan de hand van beschikbare rekenmodellen moeten berekeningen welke extra verkeersdruk ontstaat en wat de uitstoot is van de industrie die zich op het bedrijventerrein kan vestigen. Dat staat bijvoorbeeld ook met zoveel woorden in de Handreiking niet in betekenende mate bijdragen (zie onderdeel 5.6.3).</p>
<p>Er is geen sprake van een integrale benadering waarbij ook rekening wordt gehouden met de effecten op flora, fauna door overmatige ammoniakdepositie.</p>	<p>Ik deel uw mening dat naast de mens, ook de natuur beschermd moet worden. Het NSL richt zich met name op de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit oogpunt van de menselijke gezondheid. Dan gaat het om de concentraties in de lucht. Vanuit het oogpunt van natuurbescherming en het terugdringen van de overschrijdingen van de kritische depositie worden er in Europa zogenaamde emissieplafonds afgesproken. Op die manier wordt de uitstoot van stoffen teruggedrongen (o.a. van ammoniak). Het terugbrengen van de uitstoot resulteert natuurlijk ook weer in lagere concentraties. Bij het vaststellen van de zogenaamde emissieplafonds speelt het reduceren van de effecten op de natuur een zeer grote rol. Verder wil ik u er nog op wijzen dat bij de maatregelen in de veehouderij er naar wordt gestreefd zoveel mogelijk synergie te bereiken. Het inzetten van bijvoorbeeld luchtwassers reduceert naast fijn stof ook ammoniak en geur.</p>

<p>107 Milieugroep Westervoort, dhr. J. den Otter, Westervoort Medivera HPU-Patiëntenvereniging</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Het NSL heeft niet als doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. De periode van uitstel wordt zelfs benut om effectieve maatregelen te vertragen en/of te beëindigen. Hieronder de voorbeelden.</p>	<p>Het is beslist niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel; Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.</p>
<p>- Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur ter beperking van dieseluitlaat worden ingetrokken.</p>	<p>- Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.</p>
<p>- Er ligt een voorstel om op een aantal belangrijke provinciale wegen de maximum snelheid te verhogen naar 100 km per uur.</p>	<p>- Er is geen sprake van een verhoging van de maximum snelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk</p>

	<p>onder meer snelheidsverlaging als maatregel in.</p>
<p>- De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. De landelijke overheid weigert de steden toegang tot de bestanden van autokentekens.</p>	<p>- Milieuzones voor vracht en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen (31305 nr 45) waarin wordt gesteld dat de regering de benodigde RDW-gegevens slechts onder voorwaarden ter beschikking mag stellen.</p>
<p>- Plannen om belasting op meer vervuulende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken.</p>	<p>- Er bestaat geen belasting op meer vervuulende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn aan een verplichting tot het gebruik van schone brandstof. Met ingang van 2011 vaart de binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof.</p>
<p>- Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn.</p>	<p>- Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoen. Negentig procent van de bedrijven voldoet aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare Technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.</p>
<p>- Er worden verder veel kansrijke maatregelen onbenut zoals investeren in OV en fiets. Voer bewezen maatregelen op grond van vigerend beleid onverkort uit en maak een goede analyse van de verwachte effecten.</p>	<p>- Kijkend naar het uitgebreide overzicht van alle lokale maatregelen zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke stad maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen. De best beschikbare kennis over het effect van alle maatregelen is toegepast en deze laat zien dat dit werkt om de overschrijdingen te saneren. Ik deel uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen dat het NSL ruimschoots voldoende maatregelen bevat om dit te bereiken.</p>
<p>In de afgelopen jaren zijn de hoge fijn stof - en ammoniakemissie van stallen van de intensieve veehouderij nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers zijn effectief maar wordt nog maar kort mee gewerkt. In plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld. Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.</p>	<p>Het is juist dat de fijn stofemissies in de intensieve veehouderij de afgelopen jaren niet zijn gereduceerd door het ontbreken van effectieve maatregelen en door gebrek aan kennis. Meer kennis blijft nodig om tot een betere en effectievere aanpak te komen. In die zin behoort ook kennisontwikkeling (als aangegeven op pagina 56 van het ontwerp NSL) beslist tot het concrete implementatieplan. Dit plan bevat echter meer</p>

	<p>dan alleen onderzoek en kennisontwikkeling. Ik wijs graag op hetgeen hierover is geschreven op pagina 102 en 103 van het ontwerp NSL. Zo is er een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en is een juridisch instrumentarium in voorbereiding die maatregelen meer verplichtend kan afdwingen.</p> <p>Voor de ontwikkeling van gecombineerde luchtwassers en ook andere maatregelen loopt omvangrijk onderzoek bij de Animal Sciences Group van Wageningen UR. Zodra maatregelen praktijkrijp zijn, zal via financiële prikkels de implementatie van deze maatregelen worden gestimuleerd. De gecombineerde luchtwassers zullen in 2009 worden gestimuleerd via de Regeling LNV subsidies. Daarnaast zullen 2009 de overige emissiebeperkende maatregelen voor fijn stof in aanmerking komen voor het fiscale instrumentarium van VAMIL/MIA. De maatregelen in het NSL zijn erop gericht alle overschrijdingssituaties vóór medio 2011 ongedaan te maken. Voor de intensieve veehouderij houdt dat in dat bedrijven die een overschrijding veroorzaken in eerste instantie via subsidies zullen worden gestimuleerd vrijwillig de noodzakelijke maatregelen te nemen. In tweede instantie zullen zij worden verplicht die maatregelen te nemen die als "beste beschikbare techniek" kunnen worden aangemerkt.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. De effectieve maatregel rekening rijden is opgenomen maar is zeer onzeker. Beter is het om impact en "zekerheid" van maatregelen te analyseren en op basis daarvan uit te voeren.</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is echter gerekend met de best beschikbare kennis. Daarnaast is voor bijvoorbeeld de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit, welke voorzien is voor 2011, ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. De komende jaren wordt het NSL gemonitord om de effecten van de luchtkwaliteitsmaatregelen uit het NSL, waaronder ook de effecten van de kilometerprijs, te beoordelen. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>De gebruikte modellen zijn onzeker. Analyseer de worst case situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen voldaan kan worden.</p>	<p>Dit advies kan ik alleen maar onderschrijven. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren hebben laten zien. Voor het uitgaan van een worst case scenario met betrekking tot de klimatologische</p>

	<p>omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische variaties.</p> <p>Er is dus deels met de worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad getoond dat aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake zijn van tegenvallers (zie hiervoor) als van meevallers kan zijn.</p>
<p>Vanaf 2003 zijn een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de Wet luchtkwaliteit af te zwakken. Voorbeelden zijn meten op 10 meter i.p.v. 5 meter, zeezoutaf trek, spoedwet. De geringe inspanning en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloofd; de EU zou niet de maximale uitstelruimte moeten geven.</p>	<p>Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast conform de Europese richtlijnen is correct. De aanpassingen hebben tot zowel mee- als tegenvallers geleid.</p> <p>De Nederlandse aanpassingen zijn echter wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn uitgevoerd. Gegeven de inhoud en intentie van de EU-richtlijn geeft het NSL weinig aanleiding voor de Europese Commissie om ons land niet de gevraagde uitstelruimte te geven. Zoals eerder aangegeven streef ik er overigens naar om de doelen zo snel mogelijk te bereiken en daar waar mogelijk is de inzet erop gericht om meer te doen dan alleen dat wat nodig is om de grenswaarden te bereiken.</p>
<p>Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL Het NSL zou alleen maatregelen moeten bevatten en de luchtkwaliteit zou per bouwplan beoordeeld moeten blijven.</p>	<p>In plaats van het woord "ondermijnen", gebruik ik liever het woord "bevestigen" (de effectiviteit van het NSL). De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren.</p> <p>De NSL aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt en dat daarmee geen aanleiding is om nog eens daarbovenop projectgebonden onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat brengt een dubbeling van administratieve lasten met zich mee die ik juist met de gekozen aanpak wil vermijden.</p>
<p>Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Zoals in Nijmegen de Graafsebaan, Neerbosscheweg en Industrieweg Energieweg. Deze wegen staan in de top vijf van meest vervuilde straten in Nijmegen. De toename van fijnstof zal verergeren door plannen voor de nieuwe stadsbrug en sportcomplex de Goffert. Ook na uitvoering RS blijven in Gelderland hardnekkige knelpunten over. Voor fijn stof betreft het de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Isseloordsingel te</p>	<p>Met het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2 laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het</p>

<p>Arnhem en de dr W. Dreeslaan te Ede. Voor NO2 gaat het om de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem, de Graafseweg, st. Annestraat en Prins Mauritszingel te Nijmegen, Binnebroek te Tiel en de Steenweg te Zaltbommel.</p>	<p>NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na invoer van de locatiespecifieke maatregelen.</p>
---	--

108 C.P. Penders, Netterden	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het NSL heeft niet als doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. De periode van uitstel wordt zelfs benut om effectieve maatregelen te vertragen en/of te beëindigen. Hieronder de voorbeelden.</p>	<p>Het is beslist niet de intentie om met het aangevraagde uitstel extra de tijd te nemen om de overschrijdingen te saneren. Integendeel; Nederland voldoet niet aan de norm voor fijn stof en alleen met de inzet van het omvangrijke pakket aan maatregelen slagen we erin om de grenswaarden alsnog spoedig te bereiken. Daarbij geldt hoe eerder, hoe beter.</p>
<p>- Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur ter beperking van dieseluitleat worden ingetrokken.</p>	<p>- Het is niet zo dat snelheidsbeperkingen van 80 km per uur zijn afgeschaft. Wel heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat bij een positief resultaat van de experimenten met dynamische maximumsnelheden, ook met betrekking tot de luchtkwaliteit, hij het einde van de 80 km maatregel voorziet. Doelstelling van dat experiment is de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zonder de positieve gevolgen voor de luchtkwaliteit weer te niet te doen.</p>
<p>- Er ligt een voorstel om op een aantal belangrijke provinciale wegen de maximum snelheid te verhogen naar 100 km per uur.</p>	<p>- Er is geen sprake van een verhoging van de maximum snelheid op provinciale wegen binnen de NSL-periode. Voor de sanering van knelpunten op het hoofdwegennet zet het rijk onder meer snelheidsverlaging als maatregel in.</p>
<p>- De overheid blokkeert en bemoeilijkt voor steden de invoer van milieuzones. De landelijke overheid weigert de steden toegang tot de bestanden van autokentekens.</p>	<p>- Milieuzones voor vracht en bestelauto's worden sterk gestimuleerd. Het kabinet vindt het verstandig het instrument milieuzonering voor personenauto's terughoudend te hanteren, mede vanwege de risico's voor de landelijke invoer van Anders Betalen voor mobiliteit als belangrijke generieke luchtmaatregel in het NSL. In de Tweede Kamer is een motie aangenomen (31305 nr 45) waarin wordt gesteld dat de regering de benodigde RDW-gegevens slechts onder voorwaarden ter beschikking mag stellen.</p>
<p>- Plannen om belasting op meer vervuulende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren zijn ingetrokken.</p>	<p>- Er bestaat geen belasting op meer vervuulende brandstoffen voor binnenschepen. Van het afschaffen ervan is dus ook geen sprake. Wel wordt op Europees niveau gewerkt, via de brandstofkwaliteitsrichtlijn aan een verplichting tot het gebruik van schonere brandstof. De Richtlijn zwavelvrije brandstof (EN 590) heeft enige vertraging opgelopen maar is aanstaande. De Richtlijn voor uitstootnormen zit in de fase van impact-assessment. Met ingang van 2011 vaart de</p>

	binnenvaart in heel Europa op zwavelvrije brandstof.
- Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de IPPC richtlijn.	- Het is een misverstand dat een groot aantal industriële bedrijven niet aan de IPPC richtlijn voldoen. Negentig procent van de bedrijven voldoet aan deze richtlijn. Dat een klein deel van de bedrijven (nog) niet voldoet heeft nauwelijks consequenties voor de totale emissies omdat de belangrijke bedrijven wel aan de eisen voldoen. In het kader van het "Actieplan fijn stof en industrie" worden de richtlijnen voor stofemissies door industriële bedrijven (NeR) verder aangescherpt. Best Beschikbare Technieken (BBT) vormt daarbij het uitgangspunt. Bestaande uitzonderingsregels in de NeR komen te vervallen.
- Er worden verder veel kansrijke maatregelen onbenut zoals investeren in OV en fiets. Voer bewezen maatregelen op grond van vigerend beleid onverkort uit en maak een goede analyse van de verwachte effecten.	- Kijkend naar het uitgebreide overzicht van alle lokale maatregelen zie ik een keur aan maatregelen gericht op investeringen in het OV en in fietsinfrastructuur. Elke stad maakt daarbij zijn eigen keus, passend bij wat er ter plekke speelt. Ook het Rijk neemt initiatieven op dit terrein zoals het actieprogramma regionaal, Quick scan regionaal spoor en investeringen in fietsvoorzieningen. De best beschikbare kennis over het effect van alle maatregelen is toegepast en deze laat zien dat dit werkt om de overschrijdingen te saneren. Ik deel uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen dat het NSL ruimschoots voldoende maatregelen bevat om dit te bereiken.
In de afgelopen jaren zijn de hoge fijn stof - en ammoniakemissie van stallen van de intensieve veehouderij nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers zijn effectief maar wordt nog maar kort mee gewerkt. In plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld. Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.	Het is juist dat de fijn stofemissies in de intensieve veehouderij de afgelopen jaren niet zijn gereduceerd door het ontbreken van effectieve maatregelen en door gebrek aan kennis. Meer kennis blijft nodig om tot een betere en effectievere aanpak te komen. In die zin behoort ook kennisontwikkeling (als aangegeven op pagina 56 van het ontwerp NSL) beslist tot het concrete implementatieplan. Dit plan bevat echter meer dan alleen onderzoek en kennisontwikkeling. Ik wijs graag op hetgeen hierover is geschreven op pagina 102 en 103 van het ontwerp NSL. Zo is er een stimuleringsregeling open gesteld voor effectieve maatregelen en is een juridisch instrumentarium in voorbereiding die maatregelen meer verplichtend kan afdwingen. Voor de ontwikkeling van gecombineerde luchtwassers en ook andere maatregelen loopt omvangrijk onderzoek bij de Animal Sciences Group van Wageningen UR. Zodra maatregelen praktijkrijp zijn, zal via financiële prikkels de implementatie van deze maatregelen worden gestimuleerd. De gecombineerde luchtwassers zullen in 2009 worden gestimuleerd via de Regeling LNV subsidies. Daarnaast zullen 2009 de overige emissiebeperkende maatregelen

	<p>voor fijn stof in aanmerking komen voor het fiscale instrumentarium van VAMIL/MIA. De maatregelen in het NSL zijn erop gericht alle overschrijdingssituaties vóór medio 2011 ongedaan te maken. Voor de intensieve veehouderij houdt dat in dat bedrijven die een overschrijding veroorzaken in eerste instantie via subsidies zullen worden gestimuleerd vrijwillig de noodzakelijke maatregelen te nemen. In tweede instantie zullen zij worden verplicht die maatregelen te nemen die als "beste beschikbare techniek" kunnen worden aangemerkt.</p>
<p>Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. De effectieve maatregel rekening rijden is opgenomen maar is zeer onzeker. Beter is het om impact en "zekerheid" van maatregelen te analyseren en op basis daarvan uit te voeren.</p>	<p>Het is juist dat de effecten van maatregelen niet exact zijn te voorspellen. Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Voor de invoering van Anders betalen voor Mobiliteit is ook een voorzichtigheidsmarge gehanteerd rond de effectraming. Het kan zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegen vallen. In dat geval zullen extra maatregelen moeten worden ingezet (en bovenal ontwikkeld moeten worden) om tegenvallers op te vangen. Het wachten op exacte uitkomsten is gezien de bijstellingen via het monitoringsprogramma niet nodig. Ik geef de voorkeur aan deze "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen.</p>
<p>De gebruikte modellen zijn onzeker. Analyseer de worst case situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen voldaan kan worden.</p>	<p>Dit advies kan ik alleen maar onderschrijven. De gebruikte modellen (dit geldt voor alle modellen) zijn in hun aard onzeker. In veel opzichten is met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen. Zo is gerekend met het hoogste economische groeiscenario met de navenant hoogste mobiliteitsgroei. Deze percentages zijn hoger dan de laatste jaren (en zeker dit jaar!) hebben laten zien. Voor het uitgaan van een worst case scenario met betrekking tot de klimatologische omstandigheden is niet gekozen omdat de NSL-planperiode eenvoudigweg te kort is om met een voorstelbare verandering te werken. Uitgegaan is van een gemiddelde verwachting met betrekking tot de klimatologische variaties. Er is dus deels met de worst case scenario's gerekend en met de ingevoerde maatregelen is inderdaad getoond dat aan de normen kan worden voldaan. In veel gevallen leiden de maatregelen tot verbeteringen die verder gaan dan het bereiken van de grenswaarden. Dat is nodig omdat in de komende jaren tijdens de monitoring zowel sprake zijn van tegenvallers (zie hiervoor) als van meevallers kan zijn.</p>
<p>Vanaf 2003 zijn een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de Wet luchtkwaliteit af te zwakken. Voorbeelden zijn meten op 10 meter in plaats van 5</p>	<p>Uw constatering dat de wet- en regelgeving de afgelopen jaren is aangepast conform de Europese richtlijnen is correct. De aanpassingen hebben tot zowel mee- als</p>

<p>meter, zeezoutaftrek, spoedwet. De geringe inspanning en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloond; de EU zou niet de maximale uitstelruimte moeten geven.</p>	<p>tegenvallers geleid. De Nederlandse aanpassingen zijn echter wel geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn uitgevoerd. Gegeven de inhoud en intentie van de EU-richtlijn geeft het NSL weinig aanleiding voor de Europese Commissie om ons land niet de gevraagde uitstelruimte te geven. Zoals eerder aangegeven streef ik er overigens naar om de doelen zo snel mogelijk te bereiken en daar waar mogelijk is de inzet erop gericht om meer te doen dan alleen dat wat nodig is om de grenswaarden te bereiken.</p>
<p>Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL Het NSL zou alleen maatregelen moeten bevatten en de luchtkwaliteit zou per bouwplan beoordeeld moeten blijven.</p>	<p>In plaats van het woord "ondermijnen", gebruik ik liever het woord "bevestigen" (de effectiviteit van het NSL). De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het zou immers niet van realisme getuigen als de overheid geen rekening zou houden met de effecten van bouwprojecten die de concentraties kunnen verslechteren. De NSL-aanpak laat zien dat de balans positief uitvalt en dat daarmee geen aanleiding is om nog eens daarbovenop projectgebonden onderzoek te doen naar de effecten van de bijdrage van het specifieke project aan de luchtkwaliteit. Dat brengt een dubbeling van administratieve lasten met zich mee die ik juist met de gekozen aanpak wil vermijden.</p>
<p>Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Zoals in Nijmegen de Graafsebaan, Neerbosscheweg en Industrieweg Energieweg. Deze wegen staan in de top vijf van meest vervuilde straten in Nijmegen. De toename van fijn stof zal verergeren door plannen voor de nieuwe stadsbrug en sportcomplex de Goffert. Ook na uitvoering RS blijven in Gelderland hardnekkige knelpunten over.</p> <p>Voor fijn stof betreft het de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Isseloordsingel te Arnhem en de Doctor W Dreeslaan te Ede. Een voorbeeld uit onze directe woonomgeving is de uitstoot uit een open verouderde industriële lak en moffelstraat >175 meter in het metaalwarenbedrijf Wanders aan de Amtweg 4 , 7077 AL te Netterden, waar geen Ner onderzoek heeft plaatsgevonden, ondanks de adviezen van het RIVM, Vrom oost, het RMB en de gemeentelijke bezwarencommissie. Het maakt daardoor ook geen deel uit van de laatstelijk verleende milieuvergunning in 2006, maar wordt desondanks toch in werking gelaten. Voor NO2 gaat het om de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem, de Graafseweg, st. Annestraat en Prins</p>	<p>Met het uitvoeren van alle maatregelen in het NSL is er geen sprake van dat er nog (hardnekkige) knelpunten resteren. Hier lijkt sprake te zijn van een (begrijpelijk) misverstand. De beschikbaar gestelde saneringstool versie 2.2.2 laat inderdaad zien dat de genoemde locaties nog een overschrijding kennen na de realisatie van alle nationale maatregelen. Ik wil er echter nog eens met klem op wijzen dat in deze versie van de saneringstool de lokale luchtkwaliteitsmaatregelen (als beschreven in hoofdstuk 6 van het NSL) nog niet digitaal zijn verzameld en ingevoerd in de landelijke database. Om technische en praktische redenen was dat nog niet haalbaar. In de eerstvolgende update van de saneringstool is dat wel geval en deze update wordt gebruikt voor het definitieve NSL. De berekeningen van de genoemde gemeenten laten echter zien dat de genoemde overschrijdingen verdwijnen na invoer van de locatiespecifieke maatregelen.</p>

Mauritsingel te Nijmegen, Binnebroek te Tiel en de Steenweg te Zaltbommel.	
--	--

109 Dhr. J.B. de Koning, Leiderdorp	
--	--

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Uitgangspunt dat de normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd, zelfs niet aannemelijk gemaakt. Het hele stuk ademt een sfeer van naïef optimisme die niet past bij de aanpak van een van de hardnekkigste milieuproblemen.	De berekeningen die ten behoeve van het NSL zijn uitgevoerd, zijn uitvoerig onderbouwd en gedocumenteerd. De aannames die daarbij zijn gehanteerd zijn tot stand gekomen op basis van de best beschikbare kennis en voorschriften. Met de monitoring zal meer kennis beschikbaar komen die zonodig weer zal worden verwerkt in de modelaannames.
Het is onaanvaardbaar dat meer dan 400.000 inwoners worden blootgesteld aan normoverschrijding die al in 2005 niet meer had voor mogen komen. Derogatie is niet aanvaardbaar, nu we nog meer weten over de schadelijkheid van fijn stof.	Ook zonder derogatie zou ons land met overschrijdingen blijven kampen. Het NSL waarmee derogatie wordt aangevraagd, toont aan dat met de maatregelen de grenswaarden wel worden bereikt. Daarbij wordt ernaar gestreefd de grenswaarden zo spoedig mogelijk te bereiken.
Zeezoutaftrek zou niet moeten worden toegepast.	De zeezoutaftrek is geheel conform de letter en geest van de Europese richtlijn. Op grond van Europese regelgeving is het toegestaan om de ongevaarlijke zeezoutbijdrage aan de totale hoeveelheid fijn stof concentratie, buiten beschouwing te laten. Op deze manier is de grenswaarde overall in Europa even streng, aangezien er in bijvoorbeeld Oostenrijk vrijwel geen zeezout wordt aangetroffen.
Het ultrafijne stof is veel gevaarlijker dan het fijne stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}). Dat probleem wordt met het NSL niet opgelost.	De PM ₁₀ norm maakt geen onderscheid naar fijn stof en nog fijner stof. De schadelijkheid neemt toe naarmate het stof fijner is. Binnen de EU zijn daarom wel afspraken gemaakt om ook voor het fijnere stof (PM _{2,5}) tot streef- en grenswaarden te komen. In het definitieve NSL zal hierover aanvullende informatie worden gegeven. Dit alles neemt niet weg dat het vanuit het gezondheidsperspectief verstandig is om PM ₁₀ te reduceren, aangezien daarmee ook veelal het fijnere stof wordt gereduceerd.
Niet alle knelpunten worden opgelost omdat er geen nul-effect punt wordt bereikt. Een maximum van 10 microgram per m ³ zou net aanvaardbaar zijn.	Voor het NSL wordt aangesloten bij de binnen de Europese gemeenschap afgesproken grenswaarden. Deze grenswaarden zullen in de toekomst ongetwijfeld aangepast worden. Als u zich realiseert dat in ons land alleen het opwaaiend bodemstof al zo'n ruim 9 microgram/m ³ bijdraagt (zie tabel 4.5 p. 43), zult u begrijpen dat het in onze samenleving het technisch en maatschappelijk niet mogelijk is om een norm van 10 microgram per m ³ te bereiken. Voor een verdere verlaging van de concentraties zijn bovenal Europese brongerichte maatregelen noodzakelijk en de Nederlandse inzet is er dan ook op gericht om de Europese beleidsinzet terzake ambitieus te houden.
Na uitvoering van het NSL met zijn te zwakke normen blijft een aantal straten en buurten onbewoonbaar. Het NSL is ongeschikt om Nederland bewoonbaar te maken.	Met het NSL worden de concentraties niet tot nul teruggebracht. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt echter wel een onmisbare stap in de goede richting gezet, waarbij de grenswaarde de bovengrens is en

	de concentratie op vele plekken dus ver onder de grenswaarde zal uitkomen. De afgesproken grenswaarde is zeker niet als "onleefbaar" of "onbewoonbaar" te betitelen.
In het NSL wordt geen rekening gehouden met tegenvallers (nieuwe kolencentrales, vertraagde verschoning van het wagenpark, minder emissiereductie in het buitenland a.g.v. de kredietcrisis).	Het valt inderdaad niet uit te sluiten dat de werkelijkheid de komende jaren tegenvallers zal laten zien. Om die op te vangen zullen er aanvullende maatregelen ontwikkeld moeten worden en daar wordt op dit moment dan ook aan gewerkt. Het valt overigens niet uit te sluiten dat zich de komende jaren ook meevallers voor kunnen doen. Als eerder aangegeven is de monitoring van het NSL van groot belang.
Er zal waarschijnlijk een vertraagde verschoning optreden in de buurlanden die verantwoordelijk zijn voor een flink deel van de kwalijke uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide.	De Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide gelden voor onze buurlanden net zo sterk als voor ons land. Ook de buurlanden vragen derogatie aan en staan vervolgens voor de opdracht om de grenswaarden tijdig (met uitstel) te bereiken.

110 A.H.J. Heerschap, Tegelen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het is verkapte saldering wat wordt toegepast.	Met het NSL wordt niet gesaldeerd in de zin dat een overschrijding in een gebied op locatie A (bijvoorbeeld een drukke stadsweg), mag worden "weggestreept" tegen een locatie B elders in het gebied (bijvoorbeeld een bos) met een betere luchtkwaliteit. Overal zal aan de normen moeten worden voldaan.
Input is afkomstig van o.a. gemeenten, die partij zijn en dus niet objectief.	De lokale verkeersdata die zijn gebruikt in de saneringstool zijn inderdaad afkomstig van de lokale overheden. De gebruikte data zijn openbaar toegankelijk en gebaseerd op tellingen en goedgekeurde modellen. Indien u gegevens heeft dat de data onjuist zijn dan kunt u dat kenbaar maken. U kan en mag uw openbaar bestuur er op blijven aanspreken dat ze het algemeen belang vertegenwoordigen.
Juridisch gezien is het NSL drijfzand.	Het NSL heeft een juridische basis in titel 5.2 van de wet Milieubeheer. Aan dit deel van de wet is veel aandacht besteed en is zeker niet als "drijfzand" te betitelen. Zie hoofdstuk 3 van het NSL waarin dit juridisch kader uitgebreid is toegelicht.
Er ontbreekt een analyse van Oost-Europese vrachtwagens.	In de jaarlijkse berekening van de zogenaamde achtergrondconcentratie (GCN) zoals uitgevoerd door het onafhankelijke Planbureau voor de Leefomgeving, worden jaarlijks geactualiseerde aannames gehanteerd over de samenstelling van het wagenpark op de Nederlandse wegen. Ook Oost-Europese vrachtwagens worden in deze analyse meegenomen. Een toename van het aantal "vieze vrachtwagens" zou, indien dit feitelijk wordt gemeten, ook verwerkt worden in de data over het wagenpark. Deze door u mogelijk veronderstelde trend wordt overigens niet

	<p>waargenomen. Integendeel, de verzameling vrachtauto's wordt jaarlijks gemiddeld schoner doordat nieuwere typen aan strengere normen moeten voldoen.</p>
--	--

111 Dhr. Huijgens, Rotterdam	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Het verhogen van schermen langs de A13/A16 bij Rotterdam is geen oplossing voor de normoverschrijdingen op invalswegen naar Rotterdam. In plaats hiervan moet het openbaar vervoer uitgebreid worden, inclusief transferia naast invalswegen aan de stadsrand.</p>	<p>In bijlage 8 en 9 van het NSL zijn in de regio Rotterdam diverse infrastructurele projecten op het hoofdwegennet (= snelwegen in beheer van Rijkswaterstaat) voorzien. De aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A13 en de A16 is één van deze projecten. U merkt terecht op dat, naast de diverse landelijke en regionale maatregelen, met de realisatie van alle projecten in het NSL, langs de A16 ter hoogte van het Terbregseplein (= knooppunt tussen A16 en A20) diverse aanvullende geluidschermen voorzien zijn (zie blz. 246 en 247 van bijlage NSL). Langs het nieuwe tracé en langs de A13 zijn geen aanvullende lokale maatregelen nodig. Gelet op de omvang van deze lokale knelpunten en het oplossend vermogen van beschikbare maatregelen, blijkt de aanleg van nieuwe schermen dan wel het verhogen van bestaande schermen op dit moment de meest doelmatige oplossing voor deze locatie. Wel kan ik u melden dat binnen het Innovatie Programma Luchtkwaliteit, een samenwerking tussen Verkeer en Waterstaat en VROM, nog nader studie wordt verricht naar het effect van schermen, in verschillende hoogten en uitvoeringsvormen. Deze resultaten worden medio 2009 verwacht en meegenomen in de 1^e monitoringsronde die in 2010 voorzien is.</p> <p>Met betrekking tot uw oproep om meer in te zetten op openbaar vervoer en transferia, kan ik u melden dat mijn collega minister van Verkeer en Waterstaat onlangs de mobiliteitsaanpak heeft gepresenteerd, die nog in deze kabinetsperiode voorziet in een investering van circa € 1 miljard in regionaal openbaar vervoer en in de periode tot 2020 in een investering van € 4,5 miljard in spoorweginfrastructuur. Dit zal bijdragen aan een hoogwaardig en fijnmazig openbaar vervoer.</p> <p>In het Rotterdamse verkeers- en vervoersplan 2003-2020 wordt fors ingezet op uitbreiding van het openbaar vervoer in en rondom de stad:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Het tramnet in Rotterdam Noord wordt beter gekoppeld aan de binnenstad; -Een aantal tramlijnen worden op TramPlusniveau gebracht; -Doortrekken van een railverbinding naar Ridderkerk; -Een tram over de Willemsbrug; -Tramverbinding aanleggen richting Overschie, de Noordrand en Rotterdam-Airport met

	<p>(indien dat qua exploitatie reëel is) als eerste fase de doortrekking naar Blijdorp/Stadspoort Klaverblad;</p> <ul style="list-style-type: none"> -Een TramPluslijn tussen Schiedam Schieveste, de Luchthaven, de Noordrand en Rotterdam Alexander onderling en met de tussengelegen woongebieden (de zogenaamde Noordtangent); -Aanleggen van een TramPluslijn tussen Zuidplein/Ahoy, omgeving Feijenoordstadion, Kralingse Zoom en Alexander en de tussengelegen woongebieden (Oosttangent); -Voor de langere termijn de optie openhouden voor een TramPlusschakel tussen Marconiplein/Delfshaven en Charlois/Zuidplein (westtangent). <p>Daarnaast worden tot 2020 ca. 18.000 P+R-plaatsen gerealiseerd. Deze worden gerealiseerd direct nabij openbaar vervoerhalten en langs belangrijke invalswegen.</p>
<p>Wanneer gaat de HSL rijden? Die kan dienen als alternatief voor uitbreiding van Schiphol en om overhevelen van vluchten naar de regionale vliegvelden tegen te gaan. Het NSL zou een keuzemodel moeten bevatten, waarin de effecten van een alternatief plan met meer OV en HSL-lijnen uitgewerkt is.</p>	<p>Internationaal gaat de HSL niet rijden voor december 2009.</p> <p>U geeft terecht aan dat de HSL kan dienen als een alternatief voor bepaalde vluchten vanaf Schiphol. Een van de redenen om de HSL aan te leggen is om substitutie van vliegverkeer naar spoor mogelijk te maken tussen Schiphol en Brussel en Schiphol –Parijs.</p> <p>Een plan met meer HSL-lijnen is nu niet aan de orde. Met de mobiliteitsaanpak is onlangs een impuls gegeven aan het verbeteren van het openbaar vervoer.</p> <p>Het NSL bevat voldoende maatregelen om de normen voor luchtkwaliteit te bereiken. Mocht uit de jaarlijkse monitoring van het NSL blijken dat de voorgenomen maatregelen niet voldoende effect sorteren, zullen aanvullende maatregelen worden opgenomen in het NSL.</p>

<p>112 Dhr. Barnstijn, Breukelen</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>Voor luchtvaart beperkt het rapport zich tot Schiphol en omgeving terwijl aanvliegroutes indicaties geven dat ook daar luchtvervuiling wordt veroorzaakt, o.a. kerosinestank bij laag overvliegende toestellen.</p> <p>In de bijlage wordt de luchtvaart veelal afgeschilderd als een geringe producent van luchtverontreiniging wat in tegenspraak is met de genomen maatregelen zoals milieubelasting en de vliegtaks.</p>	<p>De invloed van het luchtverkeer op de luchtkwaliteit op en rond Schiphol wordt voor het overgrote deel bepaald door het vliegverkeer op een hoogte kleiner dan 350 m. Zo is 98% van de bijdrage van het vliegverkeer aan de stikstofdioxideconcentratie op de grond afkomstig van het verkeer dat op een hoogte kleiner dan 350 m vliegt. Slechts 2% van de totale bijdrage van vliegverkeer aan de stikstofdioxideconcentratie op de grond kan worden toegeschreven aan verkeer dat hoger vliegt dan 350 m. Dit is op te maken uit de gegevens die ten grondslag liggen aan het rapport "Luchtkwaliteit rond luchthaven Schiphol", NLR-CR-2008-241. Op hoofdlijnen is stikstofdioxide te beschouwen als een indicator voor luchtverontreiniging, zodat dit ook voor</p>

	<p>andere luchtverontreinigende componenten, waaronder kerosinestank, geldt.</p> <p>Op het luchthaventerrein zelf en in de directe omgeving ervan is de bijdrage van het luchtverkeer substantieel. Met name op plekken waar cumulatie optreedt van vliegverkeer en wegverkeer kan dit tot relatief hoge concentraties leiden. Op die plaatsen waar dat tot overschrijdingen leidt, worden maatregelen genomen. Verder weg van de luchthaven, bijvoorbeeld in de omliggende woongebieden is de bijdrage van het vliegverkeer relatief gering.</p>
<p>M.b.t. spoorwegen wordt alleen bij de provincie Gelderland de suggestie gedaan om dieseltreinen voor lokaal personenverkeer te voorzien van roetfilters. Goederentreinen die door heel Nederland rijden worden niet genoemd. De motoren in die locs zijn vele en vele malen groter dan die van vrachtwagens.</p> <p>In de bijlage ligt betreffende spoorwegen de nadruk meer op de emplacementen dan op de uitstoot door goederentreinen met hun diesellocs.</p>	<p>In het project verkeersmaatregelen luchtkwaliteit is voor vrijwel alle dieselmotortoepassingen, waaronder locomotieven, bezien of het achteraf uitrusten met roetfilters een kosteneffectieve bijdrage zou leveren aan het terugdringen van de luchtkwaliteitsknelpunten. Voor spoorvoertuigen bleek dat in het algemeen niet het geval. Op bijzondere locaties, zoals op rangeerterreinen, kan dat anders liggen.</p>
<p>Bij de binnenscheepvaart wordt naast Rotterdam alleen Nijmegen genoemd waar enig onderzoek gedaan is. Zuid-Holland geeft als enige aan onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de emissie van onder andere fijn stof bij de scheepvaart te verminderen. Onduidelijk is of hiermee de zeescheepvaart of de binnenscheepvaart wordt bedoeld.</p> <p>In de bijlage wordt toegegeven dat bij de scheepvaart de kennis omtrent de uitstoot achter is gebleven. Dit terwijl vervoer over water wordt aanbevolen en geïntensiveerd.</p>	<p>Aan de uitlaatgassen van schepen is minder vaak gemeten dan bij het wegverkeer. Niettemin beschik ik over redelijk nauwkeurige emissiefactoren, aan de hand waarvan kan worden berekend of en waar het terugdringen van de uitstoot van het scheepsverkeer bijdraagt aan het verminderen van de knelpunten.</p>
<p>Geen enkele maatregel wordt vermeld over controle op het bijmengen van chemicaliën bij de scheepvaartbrandstof.</p> <p>Scheepsmotoren, ook die van veel binnenvaartschepen kunnen veel meer producten aan dan alleen dieselolie.</p>	<p>De binnenvaart vaart exclusief op gasolie. Gasolie leent zich niet voor het "wegmengen" van chemische afvalstoffen, zoals bij stookolie in het verleden wel eens is aangetoond.</p>
<p>M.b.t. het Amsterdam Rijnkanaal blijft de toenemende stroom relatief vervuulende vaartuigen uit het voormalige Oostblok buiten beschouwing.</p>	<p>Om van het stroomgebied van de Rijn of van de andere West-Europese binnenwateren gebruik te mogen maken moeten binnenvaartschepen beschikken over een Rijnvaartcertificaat of over een Europees certificaat. Via de eisen verbonden aan de afgifte van zulke certificaten wordt zeker gesteld dat alle binnenvaartschepen aan de Rijnvaart- of de Europese uitlaatgas- en veiligheidseisen voldoen. Daarnaast zijn ook de eisen die aan de brandstof worden gesteld Europees vastgelegd. Die eisen zijn dus voor alle in Nederland passerende vaartuigen van toepassing.</p>
<p>De gemeente Nieuwegein geeft als enige aan om onderzoek te doen naar zogenaamde walstroom, terwijl de gemeente Breukelen, waar veel</p>	<p>Ik constateer dat door een aantal gemeenten en provincies is aangegeven dat men walstroom beschikbaar wil maken om daarmee de emissie van stilliggende schepen te</p>

<p>luchtverontreiniging is, een eerdere toezegging over aanleggen van walstroom niet nakomt. Ingrijpende werkzaamheden aan de Meerplaats in het Amsterdam Rijnkanaal bieden goede gelegenheid om in Breukelen voor walstroom te zorgen.</p>	<p>verminderen. Overheden zijn niet verplicht om van een bepaalde maatregel gebruik te maken. Zij hebben wel een verplichting om overal tijdig aan de gestelde grenswaarden te voldoen. Of walstroom als maatregel een effectieve bijdrage hieraan levert is aan de gemeenten zelf om te bepalen.</p>
<p>Aan ultrafijn stof, veel gezondheidsbedreigender dan fijn stof, wordt geen aandacht besteed.</p>	<p>In het NSL wordt in de bijlagen wel ingegaan op de normstelling voor zeer fijn stof ($PM_{2,5}$). Voor ultrafijn stof ($PM_{0,1}$) gelden geen grens- of streefwaarden. De wetenschappelijke kennis op dit terrein is ook nog te beperkt. Veel van de maatregelen die worden genomen (zoals toepassing van roetfilters bij verkeer), zullen een reducerend effect hebben op de emissie van $PM_{2,5}$ en juist ook $PM_{0,1}$. Aangezien het NSL zich richt op PM_{10} is dit verder niet gekwantificeerd. Overigens zal ik in het definitieve NSL wel aanvullende informatie opnemen over de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit.</p>
<p>Alleen de regio Goeree-Overflakkee noemt brommers en scooters, die meer luchtverontreiniging teweegbrengen dan het gemiddelde wegverkeer, als zaken die aangepakt dienen te worden.</p>	<p>In het kader van de verdere vergroening van het belastingstelsel wordt bestudeerd hoe de vervuiling door tweetaktmotoren fiscaal aangepakt kan worden. Ik denk echter dat daarvan geen wonderen mogen worden verwacht op de totale milieueffecten van brommers. Het probleem van de verhoogde uitstoot van fijn stof lijkt zich het sterkst voor te doen bij oudere tweetakt brom- en snorfietsen, nog versterkt door het opvoeren. De thans nieuw verkochte brom- en snorfietsen fietsen zijn al veel schoner, en in toenemend aandeel viertakt in plaats van tweetakt. Dat neemt niet weg dat ik voorstander ben van een aanscherping van de Europese uitlaatgasnormen voor de brom- en snorfietsen, omdat dat altijd een positief effect op de luchtkwaliteit zal hebben. Ik zal er dan ook bij de Europese Commissie op aandringen om met een voorstel ter zake te komen. Aangezien de EU een interne markt kent voor producten als bromfietsen met geharmoniseerde technische eisen is het niet mogelijk om afwijkende nationale eisen te hanteren. Gezien de tijd die gewoonlijk met zo'n voorstel gemoeid is, voorzie ik niet dat dit nog op tijd beschikbaar zal zijn om als maatregel in het NSL opgenomen te worden. Gemeenten kunnen uiteraard wel bepalen op welke wegen bromfietsen toegelaten worden en kunnen dit ook als maatregel opnemen in het NSL.</p>
<p>In plaats van werkelijke metingen lijken bij de berekeningen veelal ideale situaties gehanteerd te worden. Bijv. zou iedereen in de 80 kilometer zone altijd in de hoogste versnelling rijden, wat echt niet het geval is.</p>	<p>De voorwaarde dat bij 80 km/h in de hoogste versnelling wordt gereden heeft met name betrekking op het brandstofverbruik. Voor de uitstoot van NO_x en fijn stof is het minder relevant of in de hoogste of de een na hoogste versnelling wordt gereden. Het rijden met een weinig fluctuerende snelheid is daar bepalend.</p>

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Veel effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in het NSL, het probleem is weg gedefinieerd. Ook is het NSL gebaseerd op onzekere maatregelen en met het slechtste scenario wordt geen rekening gehouden. Welke reservemaatregelen zijn er als de effecten tegenvallen?</p>	<p>Vooropgesteld zij dat bestuursorganen een grote mate van beleidsvrijheid toekomt voor de keuze van soort maatregelen. Er wordt geen norm weggecijferd. De saneringstool is juist ontwikkeld om het proces betrouwbaar en transparant te laten zijn. Verder is in veel opzichten met de saneringstool rekening gehouden met een worst case scenario om de situatie niet mooier voor te spiegelen dan de toekomst kan brengen.</p> <p>Er is gerekend met de best beschikbare kennis op dit terrein. Ik deel uw zorg dat alleen effectieve maatregelen tellen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik meen dat het NSL ruimschoots voldoende maatregelen bevat om dit te bereiken.</p> <p>Daarnaast geef ik de voorkeur aan de "al-doende-leert-men-aanpak", boven eerst langdurig onderzoek laten verrichten naar de precieze effecten om pas daarna te implementeren. Die tijd heb ik niet en wil ik niet nemen. Het kan zijn dat de komende jaren uit de monitoring blijkt dat effecten tegenvallen. In dat geval zullen extra maatregelen moeten worden ingezet, om de tegenvallers op te vangen. Hier wordt op dit moment dan ook aan gewerkt. Het valt overigens ook niet uit te sluiten dat zich de komende jaren meevallers zullen voordoen.</p>
<p>Volgens het CBS waren er in 2006 een miljoen Nederlanders blootgesteld aan overschrijding van de geldende normen voor fijn stof. Dit is onaanvaardbaar en deze misstand moet ook niet verder toegestaan worden middels derogatie.</p>	<p>Een schatting van het aantal mensen dat momenteel nog wordt blootgesteld aan te hoge concentraties is niet eenvoudig. Eerdere schattingen zijn onvolledig (140.000) of gebaseerd op zeer grove aannames. Vooral nog ga ik uit van de meest recente en vrij gedetailleerde analyses van het CBS en PBL, waaruit is gebleken dat in 2006 ca. 420.000 personen aan te hoge concentraties werden blootgesteld (zie ook paragraaf 4.3 van het NSL). Overigens is voor mij elk van de genoemde aantallen teveel en meer dan voldoende aanleiding voor de maatregelen zoals in het NSL beschreven.</p> <p>Ook zonder derogatie zou ons land met overschrijdingen blijven kampen. Met het NSL waarmee derogatie wordt aangevraagd, wordt aangetoond dat met de maatregelen de grenswaarden wel worden bereikt. Daarbij wordt ernaar gestreefd de grenswaarden zo spoedig mogelijk te bereiken.</p>
<p>Hoe effectief is het NSL voor de verbetering van de gezondheid? Bij de huidige normen wordt slechts een deel van de problemen voorkomen. De fijnere stofdeeltjes, zo geeft de WHO aan, vormen een groot probleem voor de gezondheid.</p>	<p>Als reactie daarop zal ik bij de vaststelling van het NSL uitgebreider ingaan op de gezondheidsaspecten van het NSL.</p> <p>Bij de totstandkoming van de grenswaarden heeft naast het gezondheidsaspect, op basis van input van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), ook de praktische haalbaarheid een rol gespeeld.</p>

	<p>Het NSL heeft als doel om in ieder geval zo spoedig mogelijk aan de grenswaarden te voldoen, waarbij de grenswaarde als bovengrens beschouwd kan worden, aangezien de concentraties op vele plekken ver onder de grenswaarde zullen uitkomen. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet.</p> <p>Juist vanwege het inzicht in de schadelijkheid van de kleinere fractie van fijn stof is er in de richtlijn een grenswaarde voor PM_{2,5} opgenomen. In het NSL wordt via maatregelen aandacht besteed aan het terugdringen van schadelijke roetdeeltjes, afkomstig van verbrandingsprocessen zoals verkeer.</p>
In Nederland wordt ten onrechte aftrek van zeezout toegepast en toegestaan.	De huidige wet- en regelgeving, de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, kennen reeds een basis voor de afstrek van zeezout. De nieuwe Europese richtlijn (die op dit moment in de Wet milieubeheer wordt geïmplementeerd regelt dit nog explicieter dan zijn voorganger). Op deze manier is de grenswaarde overal in Europa even streng, aangezien er in bijvoorbeeld Oostenrijk vrijwel geen zeezout wordt aangetroffen.
Zelfs na uitvoering van het NSL blijven er nog straten over die onbewoonbaar zijn op basis van de huidige normen. Het NSL is dus niet geschikt om alle overschrijdingen weg te nemen.	Met het NSL worden de concentraties niet tot nul teruggebracht, maar wordt in ieder geval overal voldaan aan de grenswaarden. Bij het bereiken van de nu afgesproken grenswaarden wordt een onmisbare stap in de goede richting gezet, waarbij de grenswaarde de bovengrens is en de concentratie op vele plekken dus ver onder de grenswaarde zal uitkomen. De afgesproken grenswaarde is zeker niet als "onbewoonbaar" te betitelen.
Door de kredietcrisis en economische neergang zal het buitenland minder reduceren dan voorspeld. Ook zal het wagenpark minder schoon worden terwijl er tegelijkertijd kolencentrales bijgebouwd worden.	Het valt inderdaad niet uit te sluiten dat de werkelijkheid de komende jaren tenevallen zal laten zien. Om die op te vangen zullen er aanvullende maatregelen beschikbaar moeten zijn en daar wordt op dit moment dan ook aan gewerkt. Het valt overigens niet uit te sluiten dat zich de komende jaren ook meevallers voor kunnen doen. Als eerder aangegeven is de monitoring van het NSL per saldo van groot belang.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de gezondheidsaspecten van het NSL.

114 Platvorm A27, dhr. J. Korff de Gids, Utrecht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het NSL gaat voorbij aan de gezondheidsschade die kinderen nu al wordt toegebracht. Extra aandacht voor gezondheidseffecten dient gegeven te worden. Het onderzoek van Prof. Brunekreef moet snel gepubliceerd worden.	Ik ben mij bewust van het risico op nadelige effecten op de gezondheid als gevolg van te hoge concentraties van stikstofdioxide of fijn stof in de lucht. Ik zal bij de vaststelling van het definitieve NSL extra aandacht geven aan de gezondheidsrisico's. Het werk van prof. Brunekreef zal daarin worden meegenomen.

	Overigens, veel van het relevante onderzoek dat is uitgevoerd door de groep van prof. Brunekreef is reeds in internationale wetenschappelijke tijdschriften gepubliceerd.
Er zou geen uitstel gevraagd moeten worden maar extra scenario's moeten worden ontwikkeld die leiden tot minder automobilititeit en meer benutting van alternatieven. De automobilititeit moet verlaagd worden.	Met het NSL worden beide sporen bewandeld. Er wordt uitstel aangevraagd omdat we nu reeds de norm overschrijden. Ook worden er maatregelen genomen om de lucht zo snel mogelijk schoner te maken. Het accent daarbij ligt meer op het verschonen van het wagenpark, dan op het verminderen daarvan.
Het NSL is gebaseerd op het Utrechtse actieplan uit januari 2008, er is echter een nieuwe versie beschikbaar. De berekeningen dienen dus overgedaan te worden.	Het klopt dat het NSL is gebaseerd op de versie van het ALU van januari 2008. Het gegeven dat er nu nieuwere data beschikbaar zijn, kan niet leiden tot de conclusie dat al het rekenwerk over moet en het NSL niet klopt. Er zal immers altijd sprake zijn van nieuwe inzichten en gewijzigde omstandigheden. Deze nieuwe verkeersdata zullen de komende jaren steeds verwerkt worden in de jaarlijkse monitoring. In het definitieve NSL dat verschijnt in de zomer van 2009, zullen de meest recente Utrechtse verkeersdata gebruikt worden.
De gebruikte modellen in het NSL mogen over de jaren 1999-2005 geen daling van de concentraties laten zien op het onderliggende wegennet.	De stagnatie in de daling van de gemeten concentraties was bij de vaststelling van het kabinetsstandpunt reeds bekend (zie blz 38/39). Daar is ook vastgesteld dat er volgens het RIVM nog geen reden is om de berekende trend in de prognoses ter discussie te stellen. De reeks meetgegevens is nog te kort om er een robuuste trend in te benoemen. Dat neemt niet weg dat de signalen serieus genomen moeten worden. Dit zal in ieder geval in het monitoringstraject zijn beslag krijgen. Zodra het verantwoord is om de prognoses bij te stellen op basis van meetresultaten zal dat dus gebeuren. De saneringstool wordt doorontwikkeld als "monitoringstool". Het is dus voorstelbaar dat de doorrekening voor het jaar 2011 dan een tegenvallende ontwikkeling toont die moet worden opgevangen middels extra maatregelen. Dit is de gebruikelijke gang van zaken waarbij modelberekeningen worden aangepast (gekalibreerd) aan meetgegevens. De modelaanname ijlen in zekere zin na achter de gemeten werkelijkheid. Maar zoals reeds is aangegeven is in de genoemde metingen nog geen nieuwe trend te benoemen.
In het NSL dient ook aangegeven te worden wat de kans is dat een bepaalde maatregel niet wordt uitgevoerd of niet het gewenste effect zal bereiken en hoe dat doorwerkt in de kans dat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden zal voldoen.	Hier wordt niet van uitgegaan. De wet voorziet in een uitvoeringsplicht voor de opgenomen maatregelen dus linksom of rechtsom zullen deze uitgevoerd moeten worden. Uit de monitoring zal blijken of het veronderstelde effect wordt bereikt. Zonodig zal worden bijgestuurd met de inzet van aanvullende maatregelen.
Er dient een overzicht in het NSL te worden opgenomen van de kosten en baten van het uitrusten van alle auto's met een roetfilter.	Bij de voorbereiding van het stimuleringsbeleid voor roetfilters is de effectiviteit van het beleid gunstig beoordeeld. De kosten en baten van de toepassing van roetfilters zijn eerder met het oog op schadelijke gezondheidseffecten geanalyseerd, waarbij is gebleken dat de

	<p>kosten van de retrofit roetfilters veel lager zijn dan de kosten als gevolg van gezondheidsschade ingeval er geen roetfilters gebruikt worden. In deze analyse is nog buiten beschouwing gelaten de economische baten van roetfilters doordat nieuwe bouwprojecten kunnen worden gerealiseerd. Het ligt niet in de rede dergelijke analyses over staand beleid in het NSL op te nemen.</p> <p>Bij thans lopende tussentijdse evaluatieprojecten van de subsidieregelingen voor retrofit roetfilters wordt de (kosten)effectiviteit onderzocht. Op grond van de uitkomsten wordt het stimuleringsbeleid zo nodig aangepast.</p>
--	---

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal uitgebreider ingegaan worden op de gezondheidsaspecten van het NSL.

115 Dorpsraad, A. Persoon, Venlo	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Ten eerste is er ten aanzien van de A74 een hoorzitting geweest in Den Haag waar men kon inspreken. Inspreker heeft toen heel nauwkeurig aangegeven welke juiste parameters men zou behoren in te vullen om op een goede manier de luchtkwaliteit te berekenen. Filevorming door, hoge aantallen verkeer, gecombineerd met een weg waar binnen de 40 meter aan één stuk door bebouwing is, dat soort parameters. Dat is tot nu toe door Verkeer en Waterstaat niet uitgerekend en de schriftelijke vraag van mij als inspreker, overhandigt tijdens de betreffende hoorzitting, is tot op heden niet beantwoord. Inspreker heeft net al een aardige toelichting gekregen vanuit het model en ook nu constateert hij weer dat tot en met 2020 het veel te globaal is meegenomen of volledig onjuist, te beperkt. Inspreker vindt dit al een heel belangrijke manco dat nu al aan de orde is terwijl er al gesproken wordt over besluiten richting NSL.</p>	<p>Uw eerste bezwaar gaat over de onjuiste invoer die volgens u gebruikt is binnen het project de A74, en volgens u mogelijk ook foutief meegenomen wordt binnen het NSL.</p> <p>In het NSL wordt een uniforme aanpak gehanteerd om de invloed van ruimtelijke en infrastructurele projecten en de autonome ontwikkeling mee te nemen in een berekening met de Saneringstool, die leidt tot een concentratie PM10 en NO2 op 10 meter van de wegrand.</p> <p>In de definitieve versie van de Saneringstool is voor de jaren 2011, 2015 en 2020 één dekkend netwerk voor Nederland opgebouwd uit individuele verkeersmodellen voor het hoofdwegennet, het zogenaamde Landelijk Model Systeem (LMS), en de beste beschikbare regionale modellen, vaak gemeentelijke en provinciale verkeersmodellen. Infrastructurele projecten die gepland zijn, worden meegenomen in het netwerk (inclusief de capaciteit van elk wegvak). Ruimtelijke projecten creëren extra verkeersbewegingen worden samen met de bestaande vraag toegevoegd om het netwerk voor het betreffende jaar (2011, 2015 resp. 2020).</p> <p>Dit leidt tot een bestaande intensiteit en doorstroming, gespreid in de tijd en naar type voertuig. Deze informatie wordt als input gebruikt voor de luchtberekeningen die conform de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Bij deze berekening wordt het effect van bronbeleid, generieke landelijke maatregelen en de autonome ontwikkeling dat voertuigen schoner, verwerkt.</p> <p>Wanneer ik uw bezwaar in ogenschouw neem, kan ik u geruststellen dat de gehanteerde intensiteiten en doorstromingskenmerken rondom Venlo nogmaals zorgvuldig tegen het</p>

	licht zijn gehouden, hetgeen geleid heeft tot hogere intensiteiten op het betreffende wegvak.
Het tweede punt is dat inspreker helemaal niets heeft gehoord over de tegenvallende NO ₂ -metingen. Het is bekend dat NO ₂ -uitstoot net zo belangrijk is als fijn stof en die valt gewoon tegen, dat is bekend. Inspreker had verwacht dat het NSL daar sneller op zou anticiperen.	Het NSL maakt voor de beschrijving van de achtergrondconcentratie gebruik zogenaamde GCN-kaarten die jaarlijks door het Planbureau voor de Leefomgeving wordt opgesteld. Hierbij worden tevens emissiefactoren voor voertuigen in diverse jaren tot 2020 beschikbaar gesteld. Aangezien deze kaarten en emissiefactoren in alle zorgvuldigheid worden opgesteld door een onafhankelijke partij met de meeste recente inzichten en metingen in de praktijk, meen ik zo goed mogelijk in te spelen op feitelijke metingen en ontwikkelingen die hier van afgeleid worden.
Het is cruciaal om een A74 die lokaal is dan ook lokaal te gaan toetsen en te monitoren of inderdaad de luchtkwaliteit daar ter plekke voldoet. Inspreker weet nu al dat men met één meting voor een korte termijn onjuist bezig is. Dus hij ziet dit als een keiharde randvoorwaarde. Als in een NSL een lokaal project wordt meegenomen dan hoort ook lokaal op een juiste manier gemeten te worden of voldaan wordt aan de randvoorwaarde dat daar in 2005 en 2011 de luchtkwaliteit prima in orde is.	Het lokaal toetsen van de plannen voor de A74 geschiedt op diverse wijzen en momenten: - Het project A74 heeft met het NSL een goede en sluitende onderbouwing dat overal tijdig wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Voorwaarde hierbij is dat dit project op de juiste wijze beschreven is in het NSL. - Binnen de tracéstudie of MER van de A74 wordt een goede onderbouwing gegeven waarom dit project noodzakelijk is en waarom de voorkeursvariant een optimaal resultaat geeft, op basis van milieu en economisch doelmatige gronden. Alternatieven die volgens u een positiever effect hebben op de luchtkwaliteit, moeten binnen deze studie op de juiste wijze onderling afgewogen worden -Wanneer het NSL definitief is, wordt jaarlijks een monitoringsrapportage opgesteld. Uit deze monitoring blijkt in hoeverre de uitgevoerde berekeningen en gemaakt afspraken over projecten en maatregelen leiden tot het gewenste effect; op alle locaties in Nederland tijdig voldoen aan de gestelde eisen aan de luchtkwaliteit. Het belang van een goed meetnet word door mij onderkend. Het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt echter nu en ongetwijfeld ook in de toekomst met het huidige instrumentarium goed in staat om jaarlijks nieuwe GCN-kaarten en emissiefactoren op te stellen.
Inspreker wil tenslotte bedanken voor deze zeer interessante avond die zeker een toegevoegde waarde heeft.	Tot slot dank voor uw hartelijke woorden. Onze organisatie waardeert ook zeer de betrokkenheid van sprekers en aanwezigheid van burgers en belangenorganisaties op de inspraakavonden.

Voorstellen voor wijzigingen in het NSL:

In het definitieve NSL zal het opstellen van aparte netwerken voor 2011, 2015 en 2020 alsmede een betere beschrijving van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet door calibratie met recente verkeerstellingen, wordt een betere beschrijving van de verkeersstromen op het hoofdwegennet verwacht. Dit is ook het geval in de regio Venlo.

De specifieke omgeving met dichte bebouwing langs de A74 wordt beter beschreven met een instelling als 'street canyon' bij de luchtberekening. In de nieuwe berekening is dit omgevingstype aangepast.

116 Dhr. Heere, Halfweg	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Door het inwaaien van NOx uit het buitenland wordt de achtergrondconcentratie zo hoog dat projecten niet door kunnen gaan. De achtergrondconcentratie zou dus buiten beschouwing moeten worden gelaten.	Bij het vaststellen van concentraties speelt het land van herkomst geen rol. Nederland exporteert overigens meer vuile lucht, dan dat er binnenkomt. Voor gezondheidseffecten maakt de herkomst van de vervuiling niet uit en speelt alleen de totale blootstelling een rol.
De ervaring van inspreker is dat op snelwegen waar veel bomen langs staan tot 10% zuiniger wordt gereden omdat de wind veel minder vat op de auto heeft. Wordt het beplanten van wegbermen meegenomen als maatregel in het NSL?	Deze bewering is mij niet als een onderbouwd feit bekend en lijkt mij voorts zeer onwaarschijnlijk. Het effect van beplanting (bomen) langs wegen op de luchtkwaliteit wordt in het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL, zie www.ipluchtkwaliteit.nl) nader onderzocht. Als er een substantieel effect blijkt te zijn, zal het als mogelijke maatregel worden meegenomen.
Zeezout zou volgens inspreker ook niet betrokken moeten worden bij de beoordeling of aan de grenswaarde voldaan wordt.	De huidige wet- en regelgeving, de Wet milieubeheer en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, kennen reeds een basis voor de aftrek van zeezout. De nieuwe Europese richtlijn (die op dit moment in de Wet milieubeheer wordt geïmplementeerd regelt dit nog explicieter dan zijn voorganger). Op deze manier is de grenswaarde inderdaad overal in Europa even streng, aangezien er in bijvoorbeeld Oostenrijk vrijwel geen zeezout wordt aangetroffen.
Wordt in het NSL als mogelijke maatregel het instellen van vervoerscorridors overwogen? Dit zijn zones waarbinnen wegen, spoor, kabels en leidingen gelegd worden en waarbij links en rechts een brede strook onbebouwd zou moeten worden gelaten. Zo kan worden voorkomen dat rond snelwegen woon- of winkelgebieden worden gebouwd die vervolgens aan te hoge concentraties zijn blootgesteld.	Dit wordt niet overwogen. Alleen wanneer aan de geldende normen wordt voldaan, mag een bouwplan worden gerealiseerd. Hierdoor wordt blootstelling aan te hoge concentraties voldoende voorkomen.
De zeescheepvaart is ook een grote bron van vervuiling. Kan verplicht worden gesteld dat men al buiten de kust op schone diesel over moet gaan? En in de haven ook? Als alternatief zou ook het verplichtstellen van walstroom overwogen moeten worden.	Volgens internationale regelgeving (IMO) moeten schepen op de Noordzee vanaf augustus 2007 verplicht varen met brandstof met minder dan 1,5 % zwavel. Minder zwavel in de brandstof betekent minder uitstoot van zwaveldioxide en fijn stof. In 2010 gaat deze 'zwavellimiet' omlaag naar 1,0 % en in 2015 naar 0,1 %. Per 2010 moeten schepen liggend aan de kade volgens EU-regelgeving ook laagzwavelige brandstof (0,1 %) gebruiken. Dit heeft een positieve uitwerking op de luchtkwaliteit. Voordat kan worden overgegaan op walstroom dienen hiervoor internationale standaarden te worden ontwikkeld wat betreft voltage, gelijkstroom/wisselstroom en frequentie. Dan kunnen schepen wereldwijd in verschillende havens met hetzelfde walstroom-systeem terecht. Nederland zet zich in IMO en ISO in voor totstandkoming van een wereldwijde standaard voor walstroom voor de zeevaart (maatregel 21 uit de Beleidsbrief Zeevaart).
Wat betreft Schiphol is de figuur op pagina	De figuur is gebaseerd op de uitkomsten van

<p>47 onduidelijk. Waar is die van afkomstig? De vijfde baan is nauwelijks zichtbaar, terwijl die zeer intensief gebruikt wordt. Ook is het vreemd dat precies de Schipholcontour zichtbaar is. Ook emissies op grotere hoogte zouden meegewogen moeten worden in de achtergrondconcentratie van de regio's.</p>	<p>onderzoek van KEMA/NLR dat is uitgevoerd in het kader van de milieueffectrapportage "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio" voor de korte termijn (referentie NLR-CR-2008-241). De figuur geeft een beeld van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het vliegverkeer aan de concentratie tezamen. De bijdrage van het wegverkeer is in deze figuur niet opgenomen. Het geeft dus een beeld van op welke plaatsen het vliegverkeer tot relatief hoge concentraties leidt. Het feit dat de vijfde baan nauwelijks zichtbaar is, geeft aan dat het luchtverkeer daar geen overschrijding van grenswaarden veroorzaakt. Alle emissies tot op een hoogte van 1 km zijn in de berekeningen meegenomen. Naarmate de hoogte waarop de emissie plaatsvindt toeneemt, neemt het effect op de grond ten gevolge van die emissie af. Zo is de bijdrage aan de concentratie op de grond van de emissies boven 350 meter gemiddeld slechts 2% van de totale bijdrage van het luchtverkeer.</p>
<p>Emissies die in Nederland ontstaan door productie voor andere landen (bijvoorbeeld raffinage voor Zwitserland) zouden toegerekend moeten kunnen worden aan die landen.</p>	<p>Zoals eerder aangegeven speelt bij het vaststellen van concentraties het land van herkomst geen rol.</p>
<p>Kunnen inductielussen voor verkeerslichtinstallaties niet verder van de stoplichten af worden gelegd, zodat auto's eerder worden opgemerkt en dus niet hoeven af te remmen? Kan er niet meer gebruik worden gemaakt van groene golven en uitschakeling van verkeerslichten bij weinig verkeer en/of 's nachts?</p>	<p>Maatregelen die de doorstroming van het verkeer bevorderen worden door veel gemeenten onderzocht en waar mogelijk toegepast. Gevolgen voor de verkeersveiligheid kunnen ook een rol spelen. Een mogelijk positief effect op de doorstroming wordt onderkend en meegenomen in deze integrale belangenafweging. Vooralsnog wordt omwille van de verkeersveiligheid terughoudend omgegaan met het uitschakelen van verkeerslichten. Het optimaliseren van verkeerslichtinstallaties wordt door meerdere gemeenten wel als mogelijke oplossing gezien om lokale luchtkwaliteitsknelpunten op te lossen. Binnen het SOLVE (Snelle Oplossingen voor Lucht en Verkeer) programma van het bureau CROW wordt dit effect nader onderzocht.</p>
<p>Aan milieuzones zouden Europese eisen moeten worden gesteld, zodat men niet voor elke lidstaat apart een sticker hoeft aan te vragen. Importeurs/verkopers zou moeten worden verplicht om de informatie te verstrekken die voor het verkrijgen van zo'n sticker noodzakelijk is.</p>	<p>In Nederland zijn er alleen milieuzones ingesteld voor vrachtwagens. Burgers hebben er dus nauwelijks iets mee te maken, de (internationale) transportsector is voldoende op de hoogte van de situatie in verschillende landen. Het bestellen van een sticker voor Duitsland is eenvoudig via internet mogelijk. Wanneer verschillende EU-landen milieuzones voor personenwagens in zouden willen voeren, lijkt Europese afstemming een nuttige aangelegenheid. Zover is het nu nog niet.</p>

<p>117 J. van der Meer, Zwaagdijk West</p>	
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>In het NSL worden ideeën die mogelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit zorgen</p>	<p>Het NSL is er op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit op alle locaties tijdig onder de</p>

<p>gekoppeld aan projecten die vrijwel zeker voor kwaliteitsverslechtering zorgen. Omwonenden van projecten waardoor de luchtkwaliteit zal verslechteren moeten bij voorbaat accepteren dat hun universele recht op schone lucht en een goede gezondheid wordt opgeofferd aan de economische belangen van anderen, zonder recht op rechtsbescherming of effectieve mitigerende maatregelen.</p>	<p>grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden gebracht, ook op die locaties waar projecten worden uitgevoerd die een luchtkwaliteitsverslechtering tot gevolg zouden kunnen hebben. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het NSL laat zien dat de balans positief uitvalt en ook op plekken waar projecten plaatsen de omwonenden gegarandeerd zijn van schone lucht.</p>
<p>Er is bezwaar tegen de inrichtingsplannen van de Westfrisiaweg. De inrichting gaat uit van 100 km/h bij vier woonwijken en geen geluid/fijn stofafscherming bij de toeristische spoortram in Zwaagdijk West en de ongelijkvloerse aanleg.</p>	<p>In het kader van de inrichtings-MER is modelonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden. Hierdoor hoeven op basis van de onderzoeksresultaten geen maatregelen te worden getroffen als gevolg van toename van fijn stof. Ten aanzien van geluid zullen die maatregelen worden getroffen die noodzakelijk zijn om aan de wettelijke normen te voldoen.</p>
<p>Het MER Advies van 80 km/h is niet serieus onderzocht. De minister wordt gevraagd achter het MER advies van 80 km/h te gaan staan.</p>	<p>In het in voorbereiding zijnde inrichtings-MER zullen ook de resultaten qua lucht en geluid van de 80 km/h variant worden beschreven.</p>
<p>Voorgesteld wordt de Westfrisiaweg op maaiveld te houden, de uitvalswegen met viaducten eroverheen of eronderdoor. De A7 ter hoogte van de Westfrisiaweg even omhoog. Dit scheelt veel geluids- en luchtvervuiling en gezichtsvervuiling.</p>	<p>Wanneer de A7 hoog wordt aangelegd zal dit naar alle waarschijnlijkheid meer geluidshinder opleveren omdat de intensiteiten op de A7 hoger zijn dan op de N302. Hiernaast betreft het een zeer kostbare wijziging. Problemen die ontstaan als de volgende wegen hoog over de lage Westfrisiaweg heen worden geleid zijn: Bij de Wogmergouw: De ontsluiting van de woning in het noordwestelijke kwadrant is onmogelijk. De kruispunten met de Zwaagdijk (noord en zuid) en de Keern komen half hoog te liggen of moeten worden verplaatst. Bij de Oostergouw: De ontsluiting van het brandstofverkoopspunt is niet mogelijk. Dit zal dus moeten worden gesloopt. De ontsluiting van het bedrijf aan de westzijde is ook zeer moeilijk inpasbaar.</p>
<p>Er zijn grote zorgen om het geluidslek van de spoorlijn. Daar wordt geen voldoende oplossing voor gezocht door de projectgroep N23. De open verbinding van de overgang op de rails en met het zware vrachtverkeer zijn de huizen die daar op 100 meter staan onvoldoende beschermd.</p>	<p>In het akoestisch onderzoek voor het inrichtings-MER is als uitgangspunt gehanteerd dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie niet zal toenemen. Hiertoe zullen in de uitvoering specifieke maatregelen worden getroffen. Dit geldt ook voor de woningen die liggen achter de opening van de spoorweg. De schermopbouw zoals gekozen in het akoestische rekenmodel is gekozen op basis van een publicatie van NS Technisch Onderzoek (inmiddels ProRail). Dit is geen wetgeving maar een praktisch kader ten behoeve van uitvoering.</p>
<p>Fietsverkeer wordt nu, in de plannen, omgeleid langs een grote rotonde met drie fietsovergangen zonder voorrang voor fietsers. Inspreker wil ook graag een fietstunneltje vanaf de Zwaagdijk naar de Risdam. De projectgroep N23 overweegt dit niet serieus.</p>	<p>Op dit moment wordt lokaal een fietspadenplan opgesteld waarin uw suggestie wordt meegenomen.</p>

De leden van de klankbordgroep van de spoorbuurtgroep voelen zich niet gehoord en serieus genomen.	De ingebrachte suggesties van de klankbordgroep zijn op hun merites beoordeeld. Op basis hiervan zullen sommige wel en andere niet worden meegenomen in de definitieve ruimtelijke besluitvorming in het kader van de Wet ruimtelijke ordening.
--	---

118 Stichting Ons Groene Milieu, dhr. J.T.S. Neve, Hagestein	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het NSL worden ideeën die mogelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit zorgen gekoppeld aan projecten die vrijwel zeker voor kwaliteitsverslechtering zorgen. Omwonenden van projecten waardoor de luchtkwaliteit zal verslechteren moeten bij voorbaat accepteren dat hun universele recht op schone lucht en een goede gezondheid wordt opgeofferd aan de economische belangen van anderen, zonder recht op rechtsbescherming of effectieve mitigerende maatregelen.	Het NSL is er op gericht om te garanderen dat de luchtkwaliteit op alle locaties tijdig onder de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden gebracht, ook op die locaties waar projecten worden uitgevoerd die een luchtkwaliteitsverslechtering tot gevolg zouden kunnen hebben. De kracht van het NSL is de doorrekening van zowel de debets (de bouwprojecten) als de credits (de maatregelen) van de balans van de programma-aanpak. Het NSL laat zien dat de balans positief uitvalt en ook op plekken waar projecten plaatsen de omwonenden gegarandeerd zijn van lucht die voldoet aan de normen. Via de monitoring wordt jaarlijks getoetst of bijdrage en effecten van maatregelen juist zijn ingeschat.
Ik mis in het overzicht regionale maatregelen de inzet van de gemeente Vianen en een 'actieplan luchtkwaliteit' voor Vianen. Dit terwijl de normen voor zowel NO ₂ als PM ₁₀ worden overschreden (met respectievelijk 1,1 en 0,6 kilometer wegvak)	Uit het NSL heeft u terecht opgemerkt dat in de gemeente Vianen in 2006 een overschrijding van de geldende wettelijke grenswaarde voor fijn stof optrad. De geconstateerde overschrijding voor NO ₂ heeft betrekking op het jaar 2006, echter voor NO ₂ geldt dat de grenswaarde "pas" in 2010 van kracht wordt. Uit dezelfde tabel waarin de overschrijdingen voor 2006 worden vermeld kunt u ook opmaken dat voor NO ₂ in 2010 (het jaar waarin wettelijk aan de NO ₂ -norm moet worden voldaan voor NO ₂) in Vianen geen overschrijding meer wordt voorspeld. Dit heeft te maken met de verbeteringen in de luchtkwaliteit die in de periode 2006-2010 als gevolg van alle in gang gezette maatregelen zal optreden. Dit geldt overigens ook voor PM ₁₀ in 2010. Ook voor PM ₁₀ zal in Vianen in 2010 geen overschrijding meer optreden. Dat is goed nieuws. Overigens heeft u gelijk dat het feit dat in 2006 een overschrijding van de norm voor PM ₁₀ plaatsvond, voor de gemeente Vianen de aanleiding vormde om zich expliciet de vraag te stellen of lokale luchtkwaliteitsmaatregelen nuttig en nodig zijn.
Het aantal meetlocaties in het gebied Vianen voldoet niet aan het minimale aantal dat volgens de EU-regelgeving verplicht is. Er ontbreken een groot aantal meetlocaties.	Het landelijke meetnet luchtkwaliteit is verdeeld in een aantal regio's en agglomeraties. De gemeente Vianen maakt deel uit van de regio Midden. Het aantal meetstations voor PM ₁₀ en NO ₂ dat wettelijk gezien aanwezig moet zijn (conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit, de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijn) voldoet aan de minimumvereisten. Met andere woorden in de regio Midden zijn voldoende meetpunten gesitueerd om ook voor de

	gemeente Vianen op een verantwoorde manier de achtergrondconcentraties van PM ₁₀ en NO ₂ vast te stellen. Meer informatie kunt u vinden op de website van het RIVM: www.lml.rivm.nl .
Dat de overschrijdingen in 2010 niet meer plaatsvinden is gelet op de voorgenomen verbreding (en daarmee gepaard gaande toename van het verkeer) van zowel de A2 als de A27 zeer onwaarschijnlijk.	Hoe onwaarschijnlijk het voor u ook mag lijken, de rekenmodellen voorspellen daadwerkelijk dit effect. Het effect van alle (inter)nationale maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren zorgt voor een dusdanige daling in de achtergrondconcentraties en een vermindering van de emissies nabij wegen dat de knelpunten "oplossen". Voor de A27 zal als maatregel de snelheid worden verlaagd, terwijl op de A2 met dynamisch verkeersmanagement zal worden gewerkt. Natuurlijk betreft het hier voorspellingen voor de (nabije) toekomst. Via de monitoring van de luchtkwaliteit zal ik de komende jaren zorgvuldig volgen of de nu voorspelde verbeteringen ook daadwerkelijk zullen optreden. Mochten de positieve effecten tegenvallen dan zal ik niet aarzelen om met behulp van aanvullende maatregelen alsnog mijn doel (overal voldoen aan de grenswaarden) te behalen. Vooralsnog zie ik hiervoor overigens nog geen aanleiding.
De gemeente Vianen onderneemt nagenoeg geen stappen om de luchtkwaliteit te verbeteren. We vinden in het beleid van de gemeente Vianen niets terug over bijvoorbeeld het bevorderen van het fietsgebruik, CV-tuning gemeentelijke gebouwen, het bevorderen van groen, aanplanten bomen en terugdringing van de roetmissies uit het gemeentelijke wagenpark.	Zoals hiervoor gesteld zullen de knelpunten (de overschrijdingen van de grenswaarden) als gevolg van het NSL worden opgelost. Strikt genomen behoeft de gemeente Vianen daarom geen lokale maatregelen te treffen.
We missen de maatregelen vanuit de overheid om de gemeente te stimuleren en desnoods te dwingen om bovenstaande maatregelen te nemen.	Zoals hiervoor ook gesteld worden de luchtkwaliteitsknelpunten in de gemeente Vianen als gevolg van het NSL opgelost. Dat betekent ook dat ik onvoldoende aangrijpingspunt heb om de gemeente Vianen op het treffen van maatregelen (dwingend) aan te spreken.
Samenvattend: De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Vianen verslechteren. De compenserende maatregelen zijn onvoldoende om deze verslechtering tegen te gaan. Ik verzoek dan ook het NSL hierom gewijzigd vast te stellen en ik ga er vanuit dat u mij op de hoogte houdt van het verdere vervolg	Anders dan u stelt heb ik wel vertrouwen in de werking van het NSL en de positieve uitwerking daarvan op de luchtkwaliteit ook in de gemeente Vianen. Ik ben er van overtuigd dat de knelpunten in Vianen als gevolg van het in gang gezette beleid zullen worden opgelost. Via onder meer deze antwoordnota informeer ik u over het vervolg van de procedure rondom het NSL.

119 Mw. H.A. Edzes-van Loon, Tinte	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De saneringstool houdt geen rekening met de vele noodzakelijke mesttransporten. Door deze transporten onder de noemer "verkeer" te brengen in plaats van aan de intensieve veehouderij toe te schrijven, wordt de saneringstool voor de intensieve veehouderij onterecht verlicht. Het belasten	In de saneringstool gaat het om het aangeven van de lokale concentraties en dus bij het verkeer om de uitstoot ter plaatse. Hierbij is de herkomst van het verkeer niet relevant. Overigens lopen er de nodige initiatieven op het gebied van mestverwerking aan de bron,

van de tool met de mesttransporten voor het onderdeel intensieve veehouderij zal zeker bijdragen aan het zoeken naar oplossingen voor mestverwerking aan de bron, bijvoorbeeld door vergisting.	zoals vergisting.
In het NSL wordt geen rekening gehouden met de elektriciteitsopwekking door de glastuinbouw door warmtekrachtkoppeling. Glastuinbouwbedrijven worden kleine elektriciteitsbedrijven (WKK's). In de gemeenten Brielle en Westvoorne worden twee kassengebieden ontwikkeld. De WKK's schieten als paddenstoelen uit de grond.	Als basis voor de berekeningen in het NSL wordt de achtergrondconcentratie bepaald voor heel Nederland. Dit zijn de zogenaamde Grootschalige Concentratiekaarten voor Nederland (GCN-kaarten). Deze zijn gebaseerd op een combinatie van meten en rekenen. In deze achtergrondconcentratie zitten de WKK's verwerkt. Er wordt dus wel degelijk rekening mee gehouden.
Op Voorne zijn geen vaste meetpunten waardoor de weergave op de kaarten in het NSL wordt betwijfeld. Omdat er belangrijke bronnen van vervuiling (WKK's) bijkomen is een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit op Voorne -Putten op zijn plaats.	Een uitbreiding van het meetnet leidt niet automatisch tot een beter inzicht. In Nederland wordt gemeten via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Vervolgens worden concentratiekaarten gemaakt die zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen en de metingen en zijn bedoeld voor het geven van een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland, zowel voor jaren in het verleden als in de toekomst. Nederland past dus een combinatie van meten en rekenen toe om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de concentraties. Hiermee voldoet Nederland aan de Europese eisen. In het NSL worden de lokale concentraties bepaald door bij het grootschalige beeld (de achtergrondconcentratie) de lokale bijdrage (verkeer) op te tellen.
Nieuwe IBM-projecten op Voorne- Putten zullen noodzakelijk blijken.	Als nieuwe plannen op Voorne-Putten concreet zijn zullen deze kunnen worden aangemeld voor opname in het NSL, op basis van artikel 5.12, twaalfde lid Wet milieubeheer. De plannen zullen dan worden meegenomen bij de monitoring van het NSL in de komende jaren. Voorwaarde daarbij is dat de melding – ondersteund met berekeningen – duidelijk maakt dat er met de nieuwe IBM projecten per saldo een vergelijkbaar of positiever effect op de luchtkwaliteit ontstaat.

120 Onafhankelijke Nijmeegse Partij, Nijmegen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De ONP vraagt aandacht voor het volgende: op pagina 43 en 44 staan tabellen waar agglomeraties genoemd worden. Waarom staat Arnhem/Nijmegen daar niet bij?	Deze twee tabellen geven een indicatie over de opbouw van de achtergrondconcentraties in de zes gebieden die als stedelijke agglomeratie zijn gedefinieerd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). Deze agglomeraties worden bepaald op grond van de criteria die in de Europese richtlijn zijn opgenomen. De stadsregio Arnhem Nijmegen is niet als agglomeratie in de Rbl aangewezen, vandaar dat deze dus ook niet in de tabel voorkomt.
In Nijmegen is een aantal pieklocaties. Hoe wordt daarmee opgegaan? ONP maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit bij de Graafseweg, St. Annastraat en Oranjesingel, en bij de Stadsbrug in de toekomst.	In het NSL is aangegeven welke knelpunten overblijven na uitvoering van het rijksbeleid. In bijlage 7 (pagina 129 e.v.) wordt ingegaan op de lokale maatregelen die zullen worden uitgevoerd in de stadsregio om deze resterende knelpunten op te lossen. De

	Graafseweg en St. Annastraat worden daar ook benoemd als knelpunten. De Oranjesingel is geen knelpuntlocatie na rijksbeleid. De lokale maatregelen zorgen er in combinatie met de rijksmaatregelen voor dat tijdig aan de grenswaarden zal worden voldaan, ook bij de Stadsbrug.
Knooppunt Arnhem Nijmegen heet tegenwoordig Stadsregio Arnhem Nijmegen (pag. 125 NSL)	Dit zal worden aangepast.
De maatregelen voor de stadsregio zien er ambitieus uit. ONP ziet graag een uitvoeringsnotitie die SMART is.	Alle genoemde maatregelen zullen tijdig moeten zijn uitgevoerd. Voor de rijksmaatregelen ben ik samen met mijn collega's van de andere departementen verantwoordelijk. De regionale partners (provincies en gemeenten) zijn verantwoordelijk voor de maatregelen die door hen zijn aangedragen. Via de monitoring zal door mij gecontroleerd worden dat de maatregelen die beloofd zijn ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Voorstellen voor wijziging in het NSL:

Op pagina 125 van het NSL zal het 'knooppunt Arnhem Nijmegen' worden vervangen door 'Stadsregio Arnhem Nijmegen'.