

Inspraakreacties op het

**Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit**

Referentienummer 413

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl

INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf	2
Kennisgeving	3
Overzichten van schriftelijke en digitale insprekers op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	
• alfabetisch.....	4
• numeriek	7
• naar herkomst.....	10

Schriftelijke en digitale inspraakreacties nummers 1 tot en met 119

Verslagen van de hoorzittingen:

1 oktober 2008 te Den Bosch

2 oktober 2008 te Den Haag

6 oktober 2008 te Arnhem

7 oktober 2008 te Haarlem

8 oktober 2008 te Roermond

9 oktober 2008 te Zwolle

27 oktober 2008 te Utrecht

Referentienummer 413

Januari 2009

Algemeen

Van 24 september tot en met 4 november 2008 heeft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van het NSL schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken.

Op het NSL zijn in totaal 120 verschillende schriftelijke en mondelinge inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn ingediend door 1425 personen en organisaties.

Er zijn op verschillende plaatsen in het land openbare hoorzittingen gehouden. Tijdens deze hoorzittingen hebben 15 mensen ingesproken.

Negen sprekers hebben zowel mondeling als schriftelijk hun zienswijze ingebracht.

In deze bundel zijn de verschillende inspraakreacties samengebracht. Van de hoorzittingen zijn verslagen gemaakt, die ook in deze bundel zijn opgenomen. Indien u in het bezit wilt komen van één of meer exemplaren van deze bundel op papier of cd-rom, kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt, telefoon 070 – 351 96 04. Tevens kunt u de bundel binnenkort downloaden vanaf onze site: www.inspraakpunt.nl

Registratie en verwerking

Het Inspraakpunt heeft de ontvangen reacties geregistreerd en heeft de sprekers een ontvangstbevestiging toegezonden.

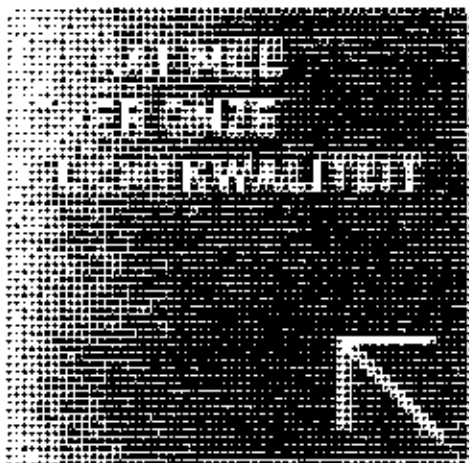
Verder heeft het Inspraakpunt degenen die bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken, tussentijds de ontvangen inspraakreacties toegezonden. Op deze manier zijn zij in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd over de inhoud van de inspraakreacties.

Verdere procedure

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal deze reacties vervolgens betrekken bij het vaststellen van het NSL na behandeling in de Eerste en Tweede Kamer. In een aparte Nota van Antwoord zal worden aangegeven welke inspraakreacties zijn ontvangen en wat daarop de reactie van de Ministerie van VROM is.

Wanneer u hebt ingesproken, krijgt u nader bericht over de verdere procedure.

Inspraakpunt Januari 2009



INSPRAAK OP HET NATIONAAL SAMENWERKINGSPROGRAMMA LUCHTKWALITEIT VAN 24 SEPTEMBER TOT EN MET 4 NOVEMBER 2008



De Europese Unie heeft normen vastgesteld voor de luchtkwaliteit. Hoewel de lucht in ons land steeds schoner wordt, zijn extra maatregelen noodzakelijk om die normen te halen. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, een programma als bedoeld in artikel 5.12 van de Wet milieubeheer) geven rijk, provincies en gemeenten aan welke maatregelen zij daarvoor zullen treffen. Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het ontwerp van het NSL ter inzage op verschillende plekken in Nederland en worden informatiebijeenkomsten gehouden met aansluitend een hoorzitting.

WAAROM INSPREKEN?

Via inspraak kunt u laten weten wat u vindt van de maatregelen in het ontwerp-NSL. Ook kunt u uw mening geven over de gevolgen voor de luchtkwaliteit van grote ruimtelijke projecten – b.v. de aanleg van een woonwijk, een weg of een bedrijventerrein – die in uw omgeving gepland worden. Die gevolgen zijn in het NSL namelijk ook meegenomen bij het vaststellen van het maatregelenpakket. Wellicht zijn er nog andere punten die u onder de aandacht wilt brengen. Inspreken zorgt ervoor dat uw belangen worden meegewogen bij de definitieve vaststelling van het NSL.

ACHTERGROND

Voor Nederland zijn vooral de normen ('grenswaarden') voor stikstofdioxide en fijn stof belangrijk. Dit zijn stoffen die met name in de lucht komen door verkeer, maar ook door de industrie, de zeescheepvaart en de landbouw. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij die grenswaarden gaat realiseren. Het NSL is ook de basis om hiervoor enige extra tijd te krijgen van de Europese Commissie.

HOE ZIET HET NSL ERUIT?

Het NSL laat zien hoe de luchtkwaliteit zich de komende jaren ontwikkelt en welke maatregelen het rijk hiervoor treft. Ook zijn extra maatregelen van de provincies en gemeenten opgenomen voor de volgende regio's: Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noordvleugel (een deel van Noord-Holland en Flevoland), Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg. Voor de overige regio's zijn geen extra maatregelen nodig. Alle overheden zijn op grond van de wet verplicht om de maatregelen van het NSL ook werkelijk uit te voeren.

INZIEN NSL EN ONDERLIGGENDE DOCUMENTEN

Van 24 september tot en met 4 november 2008 kunt u het ontwerp-NSL, de regionale plannen en de bijbehorende relevante informatie tijdens openingstijden inzien op de volgende locaties:

- De bibliotheek van het ministerie van VROM, Rijnstraat 8, Den Haag.
- De provinciehuizen van alle 12 provincies.
- De gemeentehuizen van: Alkmaar, Almere, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Barneveld, Breda, Deurne, Deventer, Doetinchem, Dordrecht, Eindhoven, Enschede, Gouda, Hardenberg, Harderwijk, Heerlen, Leiden, Nijmegen, Roosendaal, Rotterdam, Tiel, Tilburg, Weert en Woerden.

Verder is alle informatie ook in te zien en te downloaden op www.vrom.nl/luchtkwaliteit en via www.inspraakpunt.nl. Een exemplaar van de Inspraakwijzer met daarin cd-rom's met alle relevante documenten kunt u gratis bestellen via Postbus 51, telefoon 0800 - 8051. Wilt u een gedrukt exemplaar van het NSL en/of van de achtergronddocumenten bestellen, dan zijn daar kosten aan verbonden. Het bedrag voor het NSL is € 10,-, voor de achtergronddocumenten € 20,-. U krijgt de gevraagde stukken binnen enkele dagen toegestuurd.

Vragen

Met vragen over de inspraakprocedure kunt u terecht bij het Inspraakpunt, telefoon 070 - 351 9604. Voor inhoudelijke vragen over het NSL kan het Inspraakpunt u doorverwijzen.

INFORMATIEBIJeenKOMSTEN EN HOORZITTINGEN

Per NSL-regio wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd waar u vragen kunt stellen. Als u mondeling wilt inspreken, kan dat onder andere tijdens de hoorzittingen die aansluiten op de informatiebijeenkomsten. Als u tijdens een

van deze hoorzittingen mondeling wilt inspreken, verzoeken wij u vriendelijk dat uiterlijk twee dagen voor de betreffende hoorzitting kenbaar te maken aan het Inspraakpunt, telefoon 070 - 351 9604. Uw mondelinge reactie kan ook betrekking hebben op een andere regio dan waarin de hoorzitting plaatsvindt.

Het programma van de bijeenkomsten is:

- 18.15 uur Zaal open
- 18.30 uur Informatiemarkt
- 19.00 uur Ptenaire presentatie met gelegenheid tot het stellen van vragen
- 20.30 uur Officiële hoorzitting

U BENT VAN HARTE WELKOM OP ONDERSTAANDE LOCATIES:

- woensdag 1 oktober, provinciehuys Noord-Brabant, Brabantlaan 1, Den Bosch
- donderdag 2 oktober, provinciehuys Zuid-Holland, Zuidhollandplein 1, Den Haag
- maandag 6 oktober, Hotel Haarhuis, Stationsplein 1, Arnhem
- dinsdag 7 oktober, Van der Valk Hotel, Toekanweg 2, Haarlem
- woensdag 8 oktober, Zalencentrum de Donderie, Donderbergweg 47, Roermond
- donderdag 9 oktober, Gemeentehuis Zwolle, Grote Kerkplein 15, Zwolle
- maandag 27 oktober, Rijkswaterstaat Bouwdienst, Griffioenlaan 2, Utrecht

SCHRIFTELIJK INSPREKEN

Behalve mondeling kunt u van 24 september tot en met 4 november 2008 ook schriftelijk uw mening geven over het NSL. U kunt uw reactie sturen naar: Inspraakpunt NSL, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag of op www.inspraakpunt.nl online reageren door het invullen van een inspraakformulier.

WAT GEBEURT ER MET UW REACTIE?

Na afloop van de inspraakperiode kunt u de gebundelde reacties inzien op www.inspraakpunt.nl. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal deze reacties vervolgens betrekken bij het vaststellen van het NSL na behandeling in de Eerste en Tweede Kamer. In een aparte Nota van Antwoord zal worden aangegeven welke inspraakreacties zijn ontvangen en wat daarop de reactie van de overheid is.

Wanneer u hebt ingesproken, krijgt u nader bericht over de verdere procedure.



SCHRIFTELIJKE, DIGITALE EN MONDELINGE INSPREKERS: ALFABETISCH OVERZICHT

17	3 eensluitende reacties ontvangen (Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden, gemeente Hendrik Ido Ambacht en gemeente Zwijndrecht)
107	3 eensluitende reacties ontvangen (Milieugroep Westervoort, Medivera en HPU-Patiëntenvereniging) (mede namens: 150 donateurs en 1200 leden)
54	Advocaten en notarissen Stibbe, AMSTERDAM (namens: Heijmans Wegenbouw B.V.)
57	Amsterdam Airport Schiphol, LUCHTHAVEN SCHIPHOL
5	R. Arts, WANSSUM
58	Astma Fonds, LEUSDEN
105	BAM vastgoed, BUNNIK
112	G.A. Barnstijn, BREUKELEN UT (<i>mondeling</i>)
91	M.C.G. Beenackers-van Poppel, MAARHEEZE
79	Bewonersvereniging Havenkwartier, 'S-GRAVENHAGE
71	Bewonersvereniging 'Onder de Hefbrug', ALPHEN AAN DEN RIJN
80	Blerickse belangenvereniging A73/A74, VENLO
11	A.L. Blok, Voorburg
65	Boekel de Nerée N.V., AMSTERDAM (namens: McMahon Development Group Europe, 10106 Day Avenue, 20910 Maryland, Redevco Nederland BV)
90	Bouwend Nederland, ZOETERMEER
98	Bouwfonds Property Development BU Zuidwest, DELFT
104	J. Breimer, LEEUWARDEN
33	Mr. J.T.O. Bresters, LEIDERDORP (<i>schriftelijk en mondeling</i>)
93	W.A.G. ten Brink, MELDERSLO
77	H.F.J. Brinkhuizen, GRONINGEN (mede namens: P. Brinkhuizen)
3	J. van den Broek, AMSTERDAM
69	Buurtplatform Willewouwenveld Actief, MAASTRICHT
40	G.J. Cats, UTRECHT
38	Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, TILBURG (<i>schriftelijk en mondeling</i>)
28	Ir. P.O. Cohn, BORNE
1	F.J. Colon, AMSTERDAM
23	Mr. V.F. Conings, DELFT
31	Stichting Naturama, NIJMEGEN
6	P.P. Corten, AMERSFOORT
16	A.M. Cox, VLAARDINGEN
68	Ir. M. van Dooren-Flipsen, ERP
115	Dorpsraad, VENLO (mede namens: Stichting GTS) (<i>mondeling</i>)
94	Dorpsraad Tienray, TIENRAY
50	J.H. van Draanen, BARNEVELD
119	H.A. Edzes-van Loon, TINTE
60	A.M.C.D. Etienne-Al, WARNSVELD
39	C.E. van Eeuwen, HARDERWIJK
95	EVO, zoetermeer
63	Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclub, MAARSBERGEN
29	I.T.M.M. Festen, NIEUWERKERK AD IJSSEL
4	N. Geelhoed, 'S-GRAVENHAGE
86	Gelderse Milieufederatie, ARNHEM (<i>schriftelijk en mondeling</i>)
42	Gemeente Alkmaar, ALKMAAR
74	Gemeente Alphen aan de Rijn, ALPHEN AAN DEN RIJN
62	Gemeente Venlo, VENLO
59	Gemeente Vlaardingen, DELFT
12	Greentec Oifs, RENSWOUDE
92	Groenlinks Utrecht, UTRECHT
13	Groenlinks Waalre, WAALRE
14	M.P.L. Groen-Mathijssen, APELDOORN
83	Haags Milieucentrum, 'S-GRAVENHAGE

- 76 Hagedoorn Stichting, RIJSWIJK ZH
116 J. Heere, HALFWEG NH (*mondeling*)
110 A.H.J. Heerschop, TEGELEN
25 M. Hogendoorn, TILBURG
111 Huijgens, ROTTERDAM (*mondeling*)
7 A.J. Joyce-Bok, ZOETERMEER
34 Koene, UDEN
109 J.B. de Koning, LEIDERDORP
101 J. Lagerwerf, HENDRIK IDO AMBACHT
21 C.P.A. de Leeuw, ROTTERDAM
37 Limburgs Land-en Tuinbouw, ROERMOND (*schriftelijk en mondeling*)
48 LTO Nederland, 'S-GRAVENHAGE (mede namens: Nederlandse Organisatie van
Pluimvechouders) (NOP)
117 J. van der Meer, ZWAAGDIJK
56 Milieudefensie Amsterdam, AMSTERDAM
22 Milieudefensie Gelderland, afdeling Heumen, MALDEN
44 Milieuraad Den Ham - Vroomshop, DEN HAM OV (mede namens: Koninklijke Nederlandse
Natuurhistorische Vereniging afdeling Vriezenveen)
2 P.H. Muijtens, ELSLOO LB
32 Natuur en Milieu federatie Utrecht, UTRECHT
51 Nederlandse Vereniging van Artsen voor Longziekten en Tuberculose, 'S-HERTOGENBOSCH
(mede namens: Nederlandse Vereniging voor Kindergeneeskunde)
82 Nederlandse Vereniging voor Medische Milieukunde, 'S-HERTOGENBOSCH
88 NS Poort Legal, UTRECHT
66 J.A.M. van Oers, AMSTERDAM (mede namens: familie Van Oers-Goesten)
120 ONP, NIJMEGEN
108 C.P. Penders, NETTERDEN (mede namens: G.J.B. Meyer)
114 Platform A27, UTRECHT (*mondeling*)
47 Provincie Noord-Brabant, 'S-HERTOGENBOSCH
97 Rabobouwfonds, HOEVELAKEN (mede namens: ADR. Van Erk Projecten)
99 I. Rodermans, ROTTERDAM
27 B.H. Ruttenberg, NIEUWEGEIN (*schriftelijk en mondeling*)
64 Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort, AMERSFOORT
9 W.B. Smeenk, HAARLEM
45 G.J. Smink, NIJKERKERVEEN (mede namens: M.A.J. Smink)
75 C. Smitskamp, DELFT
67 Stichting Belangen Rotondeflat, GOUDA
55 Stichting Bewonerscomité Eikendreef, HELMOND
41 Stichting Bravo Compagnie, VALKENSWAARD
19 Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee, WIJK AAN ZEE
49 Stichting Duurzame A12, VELP GLD, ROZENDAAL, ARNHEM
36 Stichting Geen Twee Snelwegen, STEIJL (*schriftelijk en mondeling*)
35 Stichting Klaar Loch, MAASTRICHT (*schriftelijk en mondeling*)
85 Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek e.o., AMSTELHOEK
96 Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland, HAARLEM
84 Stichting Milieufederatie Limburg, ROERMOND
87 Stichting Natuur en Milieu, UTRECHT
118 Stichting Ons Groene Milieu, LEERDAM
46 Stichting Stop RW19/A4, DELFGAUW
24 R.I. van Swieten, TILBURG
52 Themagroep Leefomgeving en Verkeer, WAALRE
10 B. Valkenburg, WEERT
106 Vereniging Behoud de Parel, GRUBBENVORST (aantal handtekeningen ontvangen: 52)
113 Vereniging Dijken aan Zet, ROOSENDAAL (*mondeling*)
30 Vereniging Milieudefensie afdeling Veenendaal, VEENENDAAL
70 Vereniging Nederlands Petroleum Industrie, 'S-GRAVENHAGE
53 Vereniging Stedelijk Leefmilieu, NIJMEGEN (aantal handtekeningen ontvangen: 5)

	<i>(schriftelijk en mondeling)</i>
103	Vereniging van kunstmest producenten, LEIDSCHENDAM
78	Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer, Eindhoven en omgeving, EINDHOVEN
15	J. Verschoor, TERNEUZEN (mede namens: M. Verschoor-de Jonge)
8	J. Verwoerd, OUDENBOSCH
18	E.M. Visser, ALKMAAR
89	VNCI, LEIDSCHENDAM
81	VNO NCW, 'S-GRAVENHAGE
20	L. Vullings, NIJMEGEN
73	L. Wagenaar, LEIDEN
72	M. Weeber, ZWAAGDIJK
26	T.F. van Wel, DEN DOLDER
102	Wijk Overleg Ridderkerk West, Werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit, RIDDERKERK
43	A.B.R. de Zeeuw, BADHOEVEDORP
100	J.C. van Zuijlen, HARMELEN

SCHRIFTELIJKE, DIGITALE EN MONDELINGE INSPREKERS: NUMERIEK OVERZICHT

- 1 F.J. Colon, AMSTERDAM
- 2 P.H. Muijtens, ELSLOO LB
- 3 J. van den Broek, AMSTERDAM
- 4 N. Geelhoed, 'S-GRAVENHAGE
- 5 R. Arts, WANSSUM
- 6 P.P. Corten, AMERSFOORT
- 7 A.J. Joyce-Bok, ZOETERMEER
- 8 J. Verwoerd, OUDENBOSCH
- 9 W.B. Smeenk, HAARLEM
- 10 B. Valkenburg, WEERT
- 11 A.L. Blok, Voorburg
- 12 Greentec Oils, RENSWOUDE
- 13 Groenlinks Waalre, WAALRE
- 14 M.P.L. Groen-Mathijssen, APELDOORN
- 15 J. Verschoor, TERNEUZEN (mede namens: M. Verschoor-de Jonge)
- 16 A.M. Cox, VLAARDINGEN
- 17 3 eensluitende reacties ontvangen, (Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechlsteden, gemeente Hendrik Ido Ambacht en gemeente Zwijndrecht)
- 18 E.M. Visser, ALKMAAR
- 19 Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee, WIJK AAN ZEE
- 20 L. Vullings, NIJMEGEN
- 21 C.P.A. de Leeuw, ROTTERDAM
- 22 Milieudefensie Gelderland, afdeling Heumen, MALDEN
- 23 Mr. V.F. Conings, DELFT
- 24 R.I. van Swieten, TILBURG
- 25 M. Hogendoorn, TILBURG
- 26 T.F. van Wel, DEN DOLDER
- 27 B.H. Ruttenberg, NIEUWEGEIN (*schriftelijk en mondeling*)
- 28 Ir. P.O. Cohn, BORNE
- 29 I.T.M.M. Festen, NIEUWERKERK AD IJSSEL
- 30 Vereniging Milieudefensie afdeling Veenendaal, VEENENDAAL
- 31 Stichting Naturama, NIJMEGEN
- 32 Natuur en Milieu federatie Utrecht, UTRECHT
- 33 Mr. J.T.O. Bresters, LEIDERDORP (*schriftelijk en mondeling*)
- 34 Koene, UDEN
- 35 Stichting Klaar Loch, MAASTRICHT (*schriftelijk en mondeling*)
- 36 Stichting Geen Twee Snelwegen, STEIJL (*schriftelijk en mondeling*)
- 37 Limburgse Land en Tuinbouwbond, ROERMOND (*schriftelijk en mondeling*)
- 38 Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, TILBURG (*schriftelijk en mondeling*)
- 39 C.E. van Eeuwen, HARDERWIJK
- 40 G.J. Cats, UTRECHT
- 41 Stichting Bravo Compagnie, VALKENSWAARD
- 42 Gemeente Alkmaar, ALKMAAR
- 43 A.B.R. de Zeeuw, BADHOEVEDORP
- 44 Milieuraad Den Ham - Vroomshop, DEN HAM OV (mede namens: Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging afdeling Vriezenveen)
- 45 G.J. Smink, NIJCKERVEEN (mede namens: M.A.J. Smink)
- 46 Stichting Stop RW19/A4, DELFGAUW
- 47 Provincie Noord-Brabant, 'S-HERTOGENBOSCH
- 48 LTO Nederland, 'S-GRAVENHAGE (mede namens: Nederlandse Organisatie van Pluimveehouders) (NOP)
- 49 Stichting Duurzame A12, VELD GLD, ROZENDAAL, ARNHEM
- 50 J.H. van Draanen, BARNEVELD
- 51 Nederlandse Vereniging van Artsen voor Longziekten en Tuberculose, 'S-HERTOGENBOSCH

- (mede namens: Nederlandse Vereniging voor Kindergeneeskunde)
- 52 Themagroep Leefomgeving en Verkeer, WAALRE
- 53 Vereniging Stedelijk Leefmilieu, NIJMEGEN (aantal handtekeningen ontvangen: 5)
(*schriftelijk en mondeling*)
- 54 Advocaten en notarissen Stibbe, AMSTERDAM (namens: Heijmans Wegenbouw B.V.)
- 55 Stichting Bewonerscomité Eikendreef, HELMOND
- 56 Milieudefensie Amsterdam, AMSTERDAM
- 57 Amsterdam Airport Schiphol, LUCHTHAVEN SCHIPHOL
- 58 Astma Fonds, LEUSDEN
- 59 Gemeente Vlaardingen, DELFT
- 60 A.M.C.D. Etienne-Al, WARNSVELD
- 61 Vereniging Tegen Milieubederf, ROTTERDAM (mede namens: Stichting Gezond Overschie)
(*schriftelijk en mondeling*)
- 62 Gemeente Venlo, VENLO
- 63 Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs, MAARSBERGEN
- 64 Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort, AMERSFOORT
- 65 Boekel de Nerée N.V., AMSTERDAM (namens: McMahon Development Group Europe en Redevco Nederland BV)
- 66 J.A.M. van Oers, AMSTERDAM (mede namens: familie Van Oers-Goesten)
- 67 Stichting Belangen Rotondeflat, GOUDA
- 68 Ir. M. van Dooren-Flipsen, ERP
- 69 Buurtplatform Wilttevroutenveld Actief, MAASTRICHT
- 70 Vereniging Nederlands Petroleum Industrie, 'S-GRAVENHAGE
- 71 Bewonersvereniging 'Onder de Hefbrug', ALPHEN AAN DEN RIJN
- 72 M. Weeber, ZWAAGDIJK
- 73 L. Wagenaar, LEIDEN
- 74 Gemeente Alphen aan de Rijn, ALPHEN AAN DEN RIJN
- 75 C. Smitskamp, DELFT
- 76 Hagedoorn Stichting, RIJSWIJK ZH
- 77 H.F.J. Brinkhuizen, GRONINGEN (mede namens: P. Brinkhuizen)
- 78 Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer, Eindhoven en omgeving,
EINDHOVEN
- 79 Bewonersvereniging Havenkwartier, 'S-GRAVENHAGE
- 80 Blerickse belangenvereniging A73/A74, VENLO
- 81 VNO NCW, 'S-GRAVENHAGE
- 82 Nederlandse Vereniging voor Medische Milieukunde, 'S-HERTOGENBOSCH
- 83 Haags Milieucentrum, 'S-GRAVENHAGE
- 84 Stichting Milieufederatie Limburg, ROERMOND
- 85 Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek e.o., AMSTELHOEK
- 86 Gelderse Milieufederatie, ARNHEM (*schriftelijk en mondeling*)
- 87 Stichting Natuur en Milieu, UTRECHT
- 88 NS Poort Legal, UTRECHT
- 89 VNCI, LEIDSCHENDAM
- 90 Bouwend Nederland, ZOETERMEER
- 91 M.C.G. Beenackers-van Poppel, MAARHEEZE
- 92 Groenlinks Utrecht, UTRECHT
- 93 W.A.G. ten Brink, MELDERSLO
- 94 Dorpsraad Tienray, TIENRAY
- 95 EVO, zoetermeer
- 96 Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland, HAARLEM
- 97 Rabobouwfonds, HOEVELAKEN (mede namens: ADR. Van Erk Projecten)
- 98 Bouwfonds Property Development BU Zuidwest, DELFT
- 99 I. Rodermans, ROTTERDAM
- 100 J.C. van Zuijlen, HARMELEN
- 101 J. Lagerwerf, HENDRIK IDO AMBACHT
- 102 Wijk Overleg Ridderkerk West, Werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit, RIDDERKERK
- 103 Vereniging van kunstmest producenten, LEIDSCHENDAM

- 104 J. Breimer, LEEUWARDEN
105 BAM vastgoed, BUNNIK
106 Vereniging Behoud de Parel, GRUBBENVORST (aantal handtekeningen ontvangen: 52)
107 3 eensluitende reacties ontvangen, (Milieugroep Westervoort, Modivera en HPU-
Patiëntenvereniging) (mede namens: 150 donateurs en 1200 leden)
108 C.P. Penders, NETTERDEN (mede namens: G.J.B. Meyer)
109 J.B. de Koning, LEIDERDORP
110 A.H.J. Heerschop, TEGELEN
111 Huijgens, ROTTERDAM (*mondeling*)
112 G.A. Barnstijn, BREUKELEN UT (*mondeling*)
113 Vereniging Dijken aan Zet, ROOSENDAAL (*mondeling*)
114 Platform A27, UTRECHT (*mondeling*)
115 Dorpsraad, VENLO (mede namens: Stichting GTS) (*mondeling*)
116 J. Heere, HALFWEG NH (*mondeling*)
117 J. van der Meer, ZWAAGDIJK
118 Stichting Ons Groene Milieu, LEERDAM
119 H.A. Edzes-van Loon, TINTE
120 ONP, NIJMEGEN

MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE INSPREKERS:
NAAR HERKOMST

PLAATS	Agrarische ondernemer	Belangen organisatie	Buurt-/ bewonersvereniging	Gemeente	Individuele inspreker	Natuur- en Milieuorganisaties	Ondernemer	Overig	Politieke partijen	Provincie	Totaal
'S-GRAVENHAGE	1	0	1	0	1	1	2	0	0	0	6
'S-HERTOGENBOSCH	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3
ALKMAAR	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
ALPHEN AAN DEN RIJN	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
AMERSFOORT	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
AMSTELHOEK	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
AMSTERDAM	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	6
APELDOORN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
ARNHEM	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
BADHOEVEDORP	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
BARNEVELD	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
BORNE	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
BREUKELEN UT	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
BUNNIK	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
DELFGAUW	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
DELFT	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	4
DEN DOLDER	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
DEN HAM OV	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
DORDRECHT	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
EINDHOVEN	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
ELSLOO LB	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
ERP	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
GOUDA	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
GRONINGEN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
GRUBBENVORST	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
HAARLEM	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
HALFWEG NH	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1

MONDELINGE, SCHRIFTELIJKE EN DIGITALE INSPREKERS:
NAAR HERKOMST

PLAATS	Agrarische ondernemer	Belangen organisatie	Buurt-/ bewonersvereniging	Gemeente	Individuele inspreker	Natuur- en Milieuorganisaties	Ondernemer	Overig	Politieke partijen	Provincie	Totaal
RIJSWIJK ZH	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
ROERMOND	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
ROOSENDAAL	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
ROTTERDAM	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	4
STEIJL	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
TEGELEN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
TERNEUZEN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
TIENRAY	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
TILBURG	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3
TINTE	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
UDEN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
UTRECHT	0	0	1	0	1	2	1	0	1	0	6
VALKENSWAARD	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
VEENENDAAL	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
VELP GLD	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
VENLO	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3
VLAARDINGEN	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
VOORBURG	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
WAALRE	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
WANSUM	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
WARNSVELD	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
WEERT	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
WESTERVOORT	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
WIK AAN ZEE	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
ZOETERMEER	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	3
ZWAAGDIJK	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Totaal	1	1	18	4	53	18	17	4	3	1	120

INSPRAAKREACTIES NUMMERS 1 TOT EN MET 120

Verzonden: woensdag 24 september 2008 21:08
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Mevrouw
Achternaam: colon
Voorvoegsel(s):
Voorletters: f j
Straat: eerste oosterparkstraat
Huisnummer: 168-F
Postcode: 1091 HJ
Woonplaats: Amsterdam
Telefoonnummer: 0206630543
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: ferrycolon@hotmail.com
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten

In het kader van de inspraak over de
Ruimtelijke inspraak Nederland 2040 ben
ik tegenstander van de aanleg van de Noordzuidlijn in Amsterdam, van de bouw
van
een extra parkeergarage aan de Wibautstraat 20-26 te Amsterdam, van de extra
nieuwbouw op het
overvolle en zonder bestemmingsplan te bouwen op het terrein van het ziekenhuis
OLVG en van de bouw van extra koopwoningen op het terrein
Camper- en Tilanusstraat in Amsterdam.

Verzonden: donderdag 25 september 2008 17:01
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Mijtjens
Voorvoegsel(s):
Voorletters: PH
Straat: Mgr>kerckhofsstraat
Huisnummer: 16
Postcode: 6181 JD
Woonplaats: Elsloo
Telefoonnummer: 046-4376643
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: pierre.mijtjens@alice.nl
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Ten aanzien van zowel fijn stof als ook stikstofdioxide dienen m.i. andere regels te gelden voor Limburg. Gezien de ligging van deze provincie tussen België en Duitsland, wordt het milieu op een niet onaanzienlijke manier door de beide buurlanden beïnvloed. Bij de gedurende het jaar overheersende westen/zuiwestenwind worden uit België verontreinigingen aangevoerd uit de industriegebieden rond Luik. Bij oostenwind worden verontreinigingen aangevoerd uit het Duitse Ruhrgebied. Omdat in die regio bruinkoolwinning plaatsvindt en energieopwekking middels bruinkool plaatsvindt is de uitstoot van zowel fijn stof als ook stikstofverbindingen (NOx) enorm. Bij ongunstige weersomstandigheden is in Limburg de smogfase 1 of 2 snel bereikt als gevolg van de buitenlandse verontreiniging. Jammer genoeg nemen Nederland en de milieclubs hiertegen te weinig stelling.

Ten aanzien van de uitstoot van CO2 zie en hoor ik niemand reppen over de uitstoot door bossen. De plant die haar leven lang CO2 heeft opgenomen en zuurstof heeft afgestaan, laat namelijk bij afsterven en rotting het opgenomen CO2 weer vrijkomen. Doordat zowel overheid als ook milieugroepen hier over zwijgen wordt de burger een verkeerd beeld voorgehouden. De samenleving zou gebaat zijn met wat meer eerlijkheid van de overheid i.c. de politiek.

Verzonden: vrijdag 26 september 2008 11:32
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Broek
Voorvoegsel(s): van den
Voorletters: J
Straat: Haarlemmerweg
Huisnummer: 705
Postcode: 1067 HP
Woonplaats: Amsterdam
Telefoonnummer: 06-14565496
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: L_vaibert@yahoo.co.uk
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

L.S.,

Mijn reactie gaat over de Haarlemmerweg, de toekomstige Westrandweg en het vliegverkeer.

Tot onze schrik zagen we dat wij, mijn vriendin, kinderen en ik, in het centrum van een "hotspot" wonen.

-Graag zou ik de uitlaatgassen teruggedrongen zien tot een acceptabel niveau. Mijns inziens zou dat behaald kunnen worden door de snelheid op de Haarlemmerweg, tenminste vanaf de Joris van den Berghweg, terug te brengen naar 50 km/u en het instellen van een groene golf. Op het overgrote deel van de Haarlemmerweg geldt nu een snelheid van 70km/u. Het instellen van de groene golf zal het verlies aan snelheid compenseren.

-Het verkeer op de Haarlemmerweg zorgt voor veel geluidsoverlast vanwege de hoge snelheid, vrachtwagens en racende motoren. Bij het terugbrengen van de snelheid naar 50 km/u kan bovendien het bromfietsverkeer tussen Amsterdam en Haarlem naar deze weg worden gedirigeerd. Dit zou veel geluidsoverlast beperken en de veiligheid op de ventweg van de Haarlemmerweg ten goede komen daar deze 3 meter smalle weg nu intensief gebruikt wordt door (vracht-)auto's, (brom-)fietsers en voetgangers.

-Hoewel met de komst van de westrandweg ons een schonere lucht wordt beloofd, heb ik daar mijn twijfels bij. Immers, de wind waait uit overwegend westelijke richting. Er zal bovendien meer verkeer gebruik gaan maken van deze omgeving. Ook geluidsoverlast zal blijven of erger worden.

-Het zou wellicht enigszins kunnen helpen tegen het fijnstof en lawaai van de Haarlemmerweg als daar (groenblijvende) bomen of struiken langs worden geplant, tenminste ter hoogte van de woningen. Het talud van de weg biedt daar voldoende ruimte toe.

-Ook het verhogen en/of veranderen van het geluidsscherm ter hoogte van de woonhuizen zou kunnen helpen.

-Het recentelijk sterk toegenomen vliegverkeer draagt bij aan de geluidsoverlast en het fijnstof. Tenslotte wil ik er op wijzen dat de geluidsnormen en fijnstofnormen op deze hotspot ruimschoots worden overschreden en dat de overheid mijns inziens (minstens de morele) verplichting heeft hier wat aan te doen.

Met vriendelijke groet,

J. van den Broek

Verzonden: dinsdag 23 september 2008 22:20

Beste heer, mevrouw,

In de metro van vandaag stond een pagina over het VROM en het meepraten over onze luchtkwaliteit. Graag zou ik dit per mail mijn mening willen ventileren over het feit, dat wij (hofbewoner van het hofje van Vredebest) al jaren protesteren tegen het niet goedstoken van een buurtbewoonster (zij stookt namelijk op geverft hout en andere materialen die giftig zijn). Ikzelf heb longklachten en heb herhaaldelijk de politie op de hoogte gebracht. Zij kunnen niets wettelijks doen zowel de gemeente als de brandweer. Het bevreemd mij steeds meer dat het centrum van Den Haag waar wij wonen van alles tegen de ongezonde luchtkwaliteit wilt doen of ondernemen, terwijl de particuliere inwoner nog steeds niet gecorrigeerd, bestraft etc wordt. Ik, wij als slachtoffer kunnen niets doen en staan met ons rug tegen de muur. Hopelijk wil onze gemeente ons nu wel begrijpen en actie ondernemen. Het is onhoudbaar!!

Met vriendelijke groet,
Natascha Geelhoed
Namens het hofje van Vredebest
Westeinde 275, 2512 HA DEN HAAG
06 24 111716

Verzonden: woensdag 24 september 2008 10:06
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier

Aanspreektitel:Mevrouw
Achternaam:roelie arts
Voorvoegsel(s):
Voorletters:r
Straat:meerlosebaan
Huisnummer:13
Postcode:5861cp
Woonplaats:wanssum
Telefoonnummer:0614614702
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:ha.arts@hetnet.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Ik woon in Wanssum, waar ik elke keer mijn ramen moet schoonmaken, omdat er zwarte roet op zit! Ik heb dit aangekaart bij Provincie. Ze doen er niets aan, enkel werd gezegd dat mensen die last hadden van geluid, dubbele ramen konden krijgen met subsidie. Volgens mij jaren geleden dat fijnstof 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. Volgens mij is de lucht hier niet erg goed.

Verzonden: woensdag 24 september 2008 11:52
 Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier
 Aanspreektitel:Meneer
 Achternaam:Corten
 Voorvoegsel(s):
 Voorletters:P.P.
 Straat:Kikkerbeet
 Huisnummer:79
 Postcode:3824WT
 Woonplaats:Amersfoort
 Telefoonnummer:0334557717
 Telefoonnummer zakelijk:
 E-mailadres:inspraakpunt@cortenlabs.nl
 Als:Particulier

Heeft betrekking op:

NSL algemeen
 Verkeer
 Maatregelen

Gezien uw eigen constatering dat het wonen aan een snelweg gelijk staat aan het meeroken van 17 sigaretten per dag, is het feitelijk krankzinnig dat er nog steeds vele snelwegtrajecten langs woonwijken zijn waar gewoon 120km/u mag worden gereden. Voorbeeld: Al door Amersfoort noord. Op al dit soort trajecten moet een permanente max. snelheid van 80km/u worden ingesteld (ook 's nachts). Dit heeft vele voordelen:

- Verhoging leefcomfort woonwijken
- Minder brandstof verbruik (waardoor minder (lucht)verontreiniging.
- Schonere verbranding.
- Minder geluidsoverlast.
- Minder ongelukken
- Gelijkmatiger doorstroming
- Zeer goedkoop door te voeren

Meer asfalt neerleggen heeft geen enkele zin. Weggebruikers maken constant de afweging over welke wijze van vervoer wordt gekozen en op welke afstand de werklocatie van de woonlocatie mag liggen. Betere doorstroming leidt er dus toe dat weggebruikers hun beslissing hierin zodanig gaan verleggen dat per saldo het autogebruik nog meer toeneemt tot het punt dat de verbrede wegen weer net zo druk zijn.

Een enorm percentage van de door automobilisten afgelegde trajecten betreft een afstand van minder dan 10 km per rit. Dit soort ritten zouden zoveel mogelijk per fiets moeten worden afgelegd. Zelfs als slechts de ritten tot 5 km zouden worden gefietst, dan zou het fileprobleem in een klap zijn opgelost. Probleem is echter dat het fietsers niet gemakkelijk wordt gemaakt in Nederland. In het NSL document staan heel weinig werkelijk concrete maatregelen om het fietsen te bevorderen. Fietsen zou veel meer door de landelijke en regionale overheid moeten worden gestimuleerd en vergemakkelijkt. Voordelen:

- Minder luchtverontreiniging
- Minder CO2 uitstoot
- Betere volksgezondheid
- Minder asfalt nodig, minder files

Mogelijke Maatregelen:

- Betere fietspaden
- Gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk van fietspaden weren en dit ook handhaven.
- Stoplichten fietsvriendelijk maken (meerdere groenmogelijkheden per cyclus voor fietslichten)

- Op plaatsen waar autoverkeer en fietsverkeer elkaar kruist moet het autoverkeer zoveel mogelijk een fysieke snelheidsbeperking worden opgelegd (dus in de vorm van drempels e.d.) om de veiligheid voor fietsers te vergroten.
- Op fietsroutes het 'autocontact' zoveel mogelijk minimaliseren.
- Fietsen financieel stimuleren (en autogebruik ontmoedigen)
- Automobilisten begrijpen in het algemeen niets van fietsers. Dit komt vooral doordat de meeste automobilisten nooit fietsen. Aan dit begrip zou ook wat moeten worden gedaan. Tenslotte is een fietser eigenlijk een weggebruiker die niet voor je in de file staat, doordat hij wel de moeite heeft genomen. Een beetje waardering daarvoor zou wel op zijn plaats zijn. (Postbus 51?)

Paul Corten

Verzonden: woensdag 24 september 2008 12:29
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier

Aanspreektitel: Mevrouw
Achternaam: Joyce-Bok
Voorvoegsel(s):
Voorletters: A.J.
Straat: Eisensteinstrook
Huisnummer: 8
Postcode: 2726 SX
Woonplaats: Zoetermeer
Telefoonnummer: 06-10783848
Telefoonnummer zakelijk: 0182-346117 (ma, di, wo)
E-mailadres: a.j.bok@usa.net
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Anders: Tekstueel

In de bijlage op bladzijde 207 (IBM-projecten in Zuid-Holland, categorie 3, infrastructuur) zijn voor de eerste 7 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 - Treckvliettracé en 1498 - Van Alkemadelaan. Bevoegd gezag is de gemeente Den Haag?

(Overigens is in dit digitale inspraakformulier het inspraakthema NSL algemeen verkeerd gespeld, namelijk 'alagemeen'.)

Met vriendelijke groet,

Jolanda Joyce

Verzonden: vrijdag 26 september 2008 21:10
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Jan Verwoerd
Voorvoegsel(s):
Voorletters:J
Straat:Groene Woud
Huisnummer:12
Postcode:4731GV
Woonplaats:Oudenbosch
Telefoonnummer:0165-312264
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:janverwl@xs4all.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn belangrijk. Er van uitgaande dat de gestelde grenswaarden onderbouwd zijn, dan dient men zich daar aan te houden. D.w.z. gemeenten, provincies en rijk mogen niet schipperen om bepaalde doelen desondanks toch te realiseren.
Dus de grenswaarden niet gaan aanvechten c.q. veranderen om binnen de grens te blijven.
Voorts periodiek metingen verrichten en de grenswaarden bewaken c.q. handhaven.

Verzonden: zaterdag 27 september 2008 22:06
 Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
 Achternaam: Smeenk
 Voorvoegsel(s): Wilgerd
 Voorletters: W.B.
 Straat: Jan van Galenstraat
 Huisnummer: 65
 Postcode: 2014AH
 Woonplaats: Haarlem
 Telefoonnummer: 0235245964
 Telefoonnummer zakelijk:
 E-mailadres: wilgerd.smeenk@wanadoo.nl
 Als: Particulier

Heeft betrekking op:
 NSL algemeen

Beste mensen,

De VROM heeft de ladder van Lansink hoog in het vaandel staan. Dit is een mooi iets, waar ik niks mee mag. De reden waarom ik er niks mee mag doen is als volgt; De Gemeente Zandvoort probeert mij al vanaf 1990 te vervolgen omdat ik de nog bruikbare spullen uit het huisvuil pak, zonder dat er hier een rotzooi bij maak (ik laat het altijd in een ordelijke staat achter). Ik doe namelijk aan recycling. Hiervoor ben ik al diverse keren vrijgesproken bij de Economische Politie rechter in Haarlem. Nu heeft de Gemeente Zandvoort zelfs een dwangsom op mijn hoofd gezet van 750 euro voor iedere keer dat ik de nog bruikbare spullen van de straat pak (men is nu zelfs overgegaan naar Bestuursrecht). Ik mag nu zelfs geen papiertje of een blikje van de straat oprapen, waar mensen zich van hebben ontdaan. Het probleem ligt volgens mij bij de 64 kartel gemeentes (mogelijk ook een brief in de toekomst naar de NMA) die zich hebben ingekocht bij de diverse verbrandingsovens in ons land. Met andere woorden; als de schoorsteen rookt, dan brengt het geld op voor de 64 gemeentes die aandeelhouder zijn van de Nuon en Essent enz.

Indien u de ASV (afvalstoffenverordening) alleen wil laten gebruiken waar deze voor bedoeld is (om de vervuiler aan te pakken) dan kan ik tenminste weer meehelpen om luchtvervuiling te voorkomen.

Ik moet op 31 oktober 2008 voorkomen bij de bestuursrechter om tegen Gemeente Zandvoort te vechten, omdat ik voor het inzamelen geen vergunning heb. Deze vergunning heb ik niet, omdat niemand in deze gemeente een vergunning kan krijgen. Dit ondanks dat ik in het bezit ben van een diploma milieukunde en dat ik alles in het belang doe van het milieu.

Mogelijk kan ik al de gemaakte advocaatkosten in de toekomst gaan aftrekken van de belasting omdat dit voor een goed doel is (de omgeving waar wij in leven).

Hopende u allen voldoende te hebben geïnformeerd.
 Alvast vriendelijk bedankt
 Vriendelijke groeten,
 Wilgerd Smeenk

Verzonden: zondag 28 september 2008 16:53
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Valkenburg
Voorvoegsel(s):
Voorletters:B
Straat:Lindenhof
Huisnummer:18
Postcode:6006 VM
Woonplaats:Weert
Telefoonnummer:0495543394
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:valkenburg.b@hetnet.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten
Saneringstool

In het NSL wordt te zeer gesaldeerd. Dit betekent dat te selectief met de luchtkwaliteit wordt omgegaan. Getracht wordt middels saldering te komen tot een betere kwaliteit van de lucht. Echter indien een bepaald project niet doorgaat betekent dit dat de luchtkwaliteit op bepaalde plaatsen niet verbeterd wordt. Met het NSL wordt niet gegarandeerd dat de luchtkwaliteit op enige plaats waar mensen verblijven binnen de normen blijft

Verzonden: woensdag 1 oktober 2008 10:38
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Mevrouw
Achternaam:Blok
Voorvoegsel(s):
Voorletters:A.L.
Straat:Park Vronesteyn
Huisnummer:27
Postcode:2271 VJ
Woonplaats:Voorburg
Telefoonnummer:070-3873338
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:anneloes.blok@xs4all.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
Verkeer
Maatregelen

N.a.v. een stukje in de NRC d.d. 20 augustus jl. van prof. dr. Reijnders heb ik de burgemeester van Leidschendam/Voorburg, de heer van der Sluijs een mail gestuurd t.a.v. mijn verontrusting de 80 km grens op de Utrechtsebaan op te heffen. 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 limiet de enige effectieve maatregel is tegen effecten van fijnstof. Is er ooit onderzoek gedaan naar het effect van fijnstof op bewoners langs de Utrechtsebaan?

Verzonden: dinsdag 30 september 2008 16:12
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Rooijen
Voorvoegsel(s):van
Voorletters:A.M.
Straat:De Maant
Huisnummer:29
Postcode:3927 GL
Woonplaats:Renswoude
Telefoonnummer:0653568565
Telefoonnummer zakelijk:00492862416370
E-mailadres:ton@greentec.nl
Als:Vertegenwoordiger van GreenTec Oils (Doorn)

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Verkeer
Maatregelen

Luchtkwaliteit van voertuigen sterk verbeteren door:

- Zwavel arme brandstoffen (voorb. D'land)
- Voertuigen bij GROENE APK

'GO-Greener' uitvoeren. Bewezen :
tot 20% lager brandstofverbruik, 70% lagere emissies van roet en fijnstof (geen olie verbruik), 50% lager onderhoudskosten door minder olie wissels. Laatste voorkomt milieuv vervuilende reststroom van afgewerkte minerale motorolie in NL 100 milj liter per jaar. Die weer als dirty fuel wordt gebruikt in de scheepvaart.
Zie www.go-greener.eu

Verzonden: dinsdag 30 september 2008 1:13
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:René Paré
Voorvoegsel(s):
Voorletters:R
Straat:Schubertlaan
Huisnummer:4
Postcode:5583XW
Woonplaats:Waalre
Telefoonnummer:0402214850
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:pare@dse.nl
Als:Vertegenwoordiger van GroenLinks Waalre

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

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 consensus-politiek nu laat zien.

Inspreekpunt
Inghelam: 30 SEP. 2008

Apeldoorn 23.9.2008

Geacht-Mevrouw, Mevrouw,

Laat ik vooraf stellen, dat mijns inziens de luchtkwaliteit is verbeterd.

Na'n vijftien jaar geleden als je een regendruppel in je oog kreeg brandde en pikte dat. Als een een auto'sen fietsen, werd je bijna onwel. En bij een bezoek aan ons centrum vooral in de Beekstraat idem dito. Dat is dan een pluimpunt (en)

Echter was nu rielbaa of remstokanten etc. ligt is zwart en fijn.

Hier is nog omzigen, want het is netterig dan was de halomijnen in Baarnsum - Treubel voor 1967 verspreiden.

Dit wilde ik even melden,

M. P. C. Groen-Mathijssen
Zutphensestr. 109
7225 XD Apeldoorn

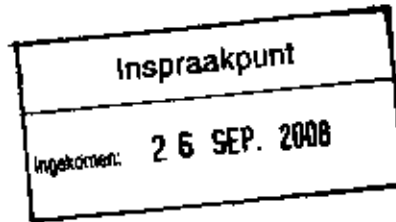
Hogachted,
P. C. Groen-Mathijssen

Wat voor hils is zwarte
smoerigheid uit de datgaten
gelaald worden, drie keer per
jaar door een professioneel
bedrijf, is onbeschrijflijk,

P. de B.

Pz 3.11.2008 Heliosstraat 19
17321 ED Afdon

315



Inspraakformulier

U kunt uw inspraakreactie ook per post sturen naar:

Inspraakpunt NSL
Postbus 30315
2500 GH Den Haag

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt, telefoon: 070 351 9604.

Uw gegevens

Velden aangegeven met een * zijn verplicht

Persoonsgegevens

Naam *

Verschoor

Aanspreekvorm

mevrouw heer

Voorvoegsel(s)

Voorletters *

J.

Straat *

Basaltpromenade

Huisnummer *

83

Postcode *

4533 CC

Woonplaats *

TERNEUZEN

Telefoonnummer *

0115 649 946

Zakelijk telefoonnummer

E-mailadres: *

jmverschoor@scarlet.nl

Ingevuld als: *

Particulier

Vertegenwoordiger van organisatie/bedrijf indien organisatie/bedrijf, welke?

Organisatie

Uw zienswijze heeft betrekking op de onderstaande thema(s) *

NSL algemeen

Landbouw

Ruimtelijke projecten

Industrie

Saneringstool

Verkeer

Maatregelen

Anders, ...

Kasje-Muur-Systeem

Uw reactie: *

Geachte heer, mevrouw,

Onderstaand treft u correspondentie aan omtrent een situatie bij ons ter plaats. De inhoud spreekt voor zich.

Beste heer Verschoor

Het is bekend, dat bij kolenverslag op de Westerschelde, afhankelijk van de windrichting, kolenstof de kant van de kust waait, zelfs tot op de balkons van de appartementenflats. Het gaat hier niet om fijnstof maar grovere stofdeeltjes te vergelijken met de neerslag welke op gezette

→ Z.O.Z.
i.v.m. ERROR nu per post

> Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (2008)

Inspraakformulier

75 (1)

Geachte heer, mevrouw,

Onderstaand treft u correspondentie aan omtrent een situatie bij ons ter plaatse. De inhoud spreekt voor zich.

Beste heer Verschoor

Het is bekend, dat bij kolenoverslag op de Westerschelde, afhankelijk van de windrichting, kolenstof de kant van de kust waait, zelfs tot op de balkons van de appartementenflats. Het gaat hier niet om fijnstof maar grovere stofdeeltjes te vergelijken met de neerslag welke op gezette tijden neerdaalt in de wijk Oude Vaart in de kern Terneuzen afkomstig van OVET. Mijns inziens is hier in uw situatie weinig tegen te doen.

Ik zal onze medewerker milieu vragen of over uw vraag meer informatie beschikbaar is.

Met vriendelijke groet

Co van Schaik (wethouder gemeente Terneuzen)

From: "Verschoor, J. en M. \(-de Jonge\)" [jmverschoor@scarlet.nl]

Sent: 06-08-2008 13:18 ZE2

To: Co van Schaik

Subject: luchtkwaliteit terneuzen

Geachte heer Van Schaik,

Kortheidshalve wil ik u verwijzen naar de twee onderstaande teksten inzake de vraag en reacties van de RIVM en GGD Zeeland.

Ik vertrouw dat u dus de aangewezen persoon bent die klaarheid kan brengen in de vraag die gesteld is.

In afwachting van uw bericht en vriendelijke groet.

J. Verschoor

----- Original Message -----

From: info@rivm.nl

To: jmverschoor@scarlet.nl

Sent: Tuesday, August 05, 2008 1:55 PM

Subject: RE: luchtkwaliteit Terneuzen [#6843]

Geachte heer/mevrouw,

Wij hebben op 28-07-2008 een vraag van u ontvangen. Deze is onderaan deze e-mail terug te vinden.

Het antwoord op uw vraag is als volgt:

Excuses dat u zo lang op antwoord heeft moeten wachten; wegens vakantiebezetting lopen we achter met het beantwoorden van de mail.

Helaas kunnen wij u niet van dienst zijn. Het RIVM is een beleidsondersteunend onderzoeksinstituut en verricht onderzoek in opdracht van de ministeries van VWS, VROM, LNV en de Inspectie voor de Gezondheidszorg. Het RIVM zelf heeft geen publieks- en bedrijfsvoorlichtende functie.

Voor advies verwijzen wij u naar de GGD, die wellicht onderzoek wil doen naar de luchtkwaliteit en eventueel daarmee samenhangende gezondheidsklachten. Mogelijk kunnen ook Postbus 51 (tel. 0800-8051), de Milieu Centraal Lijn, een informatielijn speciaal voor consumenten (tel. 0900-1719) of infoMil, facilitaire organisatie voor informatieverstrekking aan lagere overheden (tel. 070-3735575) u

van dienst zijn. Verder kunt u veel informatie vinden op de site <http://www.kennislink.nl> (waarin o.a. door het Expertise Centrum Biologie wordt meegewerkt).

Op onze website (<http://www.rivm.nl>) staan al onze onderzoeksrapporten; misschien vindt u daarin nog relevante informatie.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Annamieke Heijke
RIVM Communicatie

Uw vraag:

Geachte heer, mevrouw,

Wij wonen sinds eind 2003 in een appartement aan de Westerschelde in Terneuzen. Een prima woonlocatie.

Voor ons appartement worden regelmatig kolen- en ertstankers gedeeltelijk overgeslagen in duwbakken (zie foto) om vervolgens via het Kanaal van Gent naar Terneuzen op de bestemde plaats opnieuw te worden gelost. De kolen- en ertstankers kunnen nedat ze gedeeltelijk zijn gelost door de sluisen bij Terneuzen eveneens naar de bestemde locatie om verder te worden gelost. De oorzaak is de diepgang van de schepen t.o.v. de bodem van de sluisen. De Kanaalzone is tot Gent één groot industrieelgebied met uiteraard de nodige verontreiniging. Dat is een bekend gegeven.

In de afgelopen weken hebben we echter een situatie waarbij op de vloer van de balkons aan de noord-, west- en zuidzijde, er een overmatige vuilaanslag is. Twee weken geleden hebben we de vloer schoongemaakt met een "normale" vuilaanslag. Afgelopen zondag hebben we vanwege het aangename weer de tafel en stoelen afgenomen, maar bleken deze toen zo vuil te zijn dat het water overmatig bruin-zwart was. Daarna hebben we de vloer ook schoongemaakt met het zelfde smerige water. Deze situatie hebben we nog niet eerder meegemaakt.

De lucht moet dus erg vuil zijn met deze stofdeeltjes.

Is u deze situatie bekend? Is het zinvol om de (fijn)stof, kool- en/of ertsstof te meten zodat de mate van vervuiling inzichtelijk wordt? Wat zijn maatregelen die genomen kunnen worden richting de vervuilende bedrijven op de Westerschelde, de Kanaalzone in Nederland en België en richting gemeente Terneuzen?

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet.

J. Verschoor

--- Original Message ---

From: "Arnold Bergstra" <Arnold.Bergstra@ggdzeeland.nl>
To: <jmverschoor@scarlet.nl>
Cc: "Info" <Info@ggdzeeland.nl>
Sent: Wednesday, August 06, 2008 12:26 PM
Subject: RE: informatieaanvraag GGD Zeeland

Geachte J. Verschoor,

De gemeenten hebben in het verleden de medische milieukunde bij de GGD Zeeland wegbezuinigd. Gelukkig zijn de meeste Zeeuwse gemeenten inmiddels van mening dat de medische milieukunde bij de GGD Zeeland weer terug moet komen.

Zolang de medische milieukunde bij de GGD Zeeland is wegbezuinigd verricht de GGD Zeeland alleen tegen betaling opdrachten uit voor gemeenten. Ik wil u daarom adviseren contact op te nemen met uw gemeenten. De gemeente kan vervolgens de GGD Zeeland opdracht geven om de case te onderzoeken.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten

Arnold Bergstra
GGD Zeeland

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Info

Verzonden: woensdag 6 augustus 2008 9:20

Aan: Arnold Bergstra

Onderwerp: FW: informatieaanvraag GGD Zeeland

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: jmverschoor@scarlet.nl [mailto:jmverschoor@scarlet.nl]

Verzonden: dinsdag 5 augustus 2008 15:00

Aan: Info

Onderwerp: informatieaanvraag GGD Zeeland

informatieaanvraag GGD Zeeland

Naam

J. Verschoor

E-mail

jmverschoor@scarlet.nl

Opmerking

Geachte heer, mevrouw,

Wij wonen sinds eind 2003 in een appartement aan de Westerschelde in Terneuzen. Een prima woonlocatie.

Voor ons appartement worden regelmatig kolen- en ertslankers gedeeltelijk overgeslagen in duwbakken (zie foto) om vervolgens via het Kanaal van Gent naar Terneuzen op de bestemde plaats opnieuw te worden gelost. De kolen- en ertslankers kunnen nadat ze gedeeltelijk zijn gelost door de sluizen bij Terneuzen eveneens naar de bestemde locatie om verder te worden gelost. De oorzaak is de diepgang van de schepen t.o.v. de bodem van de sluizen. De Kanaalzone is tot Gent één groot industrieelgebied met uiteraard de nodige verontreiniging. Dat is een bekend gegeven.

In de afgelopen weken hebben we echter een situatie waarbij op de vloer van de balkons aan de noord-, west- en zuidzijde, er een overmatige vuilaanslag is. Twee weken geleden hebben we de vloer schoongemaakt met een "normale" vuilaanslag. Afgelopen zondag hebben we vanwege het aangename weer de tafel en stoelen afgenomen, maar bleken deze toen zo vuil te zijn dat het water overmatig bruin-zwart was. Daarna hebben we de vloer ook schoongemaakt met het zelfde smerige water. Deze situatie hebben we nog niet eerder meegemaakt.

De lucht moet dus erg vuil zijn met deze stofdeeltjes.

Is u deze situatie bekend? Is het zinvol om de (fijn)stof, kool- en/of ertsstof te meten zodat de mate van vervuiling inzichtelijk wordt? Wat zijn maatregelen die genomen kunnen worden richting de vervuilende bedrijven op de Westerschelde, de Kanaalzone in Nederland en België en richting gemeente Terneuzen?

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet.

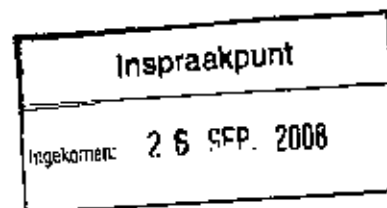
J. Verschoor

afzender:
Verschoor, J. en M. (-de Jonge)
Basaltpromenade 83
NL - 4533 CC TERNEUZEN

T +31 (0)115 649 946

A.M.COX

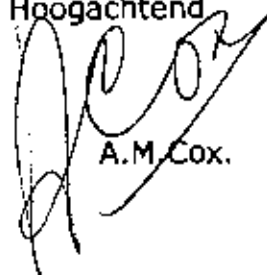
Le.v.Leyden Gaelstraat 362
3134LE VLAARDINGEN
☎ 010-4349363
amcox@hctnet.nl
23-9-08



Betreft: Inspraak Luchtkwaliteit.

N.a.v. de advertentie in de Volkskrant. dd heden, wil ik U gaarne mijn mening geven betreffende de luchtkwaliteit in mijn omgeving: Eerst mijn leeftijd. Ik ben geboren 18 mei 1928. Ik woon hemelsbreed ca 500- 1000 m. van het havengebied in Vlaardingen Oost. Behalve de herrie die door het laden en lossen van schepen soms erg hinderlijk is, hebben we in deze omgeving zeer veel last van stof en roet. Voorbeeld? Gisteren mijn ramen gezeemd. Vanmorgen een wit papiertje over het witte kozijn. Resultaat: roet. Het is vooral toegenomen na de vestiging van de vracht-ferry aan de Vulkaanhaven. Dat impliceert een constante stroom van zware vrachtwagens over de Vulkaanweg, ca 500 m. van mijn huis. (Er liggen (flat) woningen op kortere afstand. Die hebben de Spoorlijn R'dam-H.v.Holland voor de deur en de Vulkaanweg- en haven daarachter. Het is duidelijk dat er gewerkt moet worden maar ik weet uit betrouwbare bron dat kraanmachinisten het liefst hun lading van grote hoogte laten vallen om tijd te winnen. Vertrouwende U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, groet ik U,

Hoogachtend



A.M.Cox.

3 eensluitende reacties ontvangen

E1 Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden
E2 Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht
E3 Gemeente Zwijndrecht

Dordrecht
Hendrik-Ido-Ambacht
Zwijndrecht

Inspraakpunt

Ingekomen: 20 OKT. 2008

Inspraakpunt Nationaal
Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Onderwerp	Van/behandeld door	Datum
Inspraakreactie NSL ivm foutieve gegevens		13 oktober 2008
Uw kenmerk/aanblijven	Ons nummer	Verzenddatum
29 september 2008		16 oktober 2008

Geachte mevrouw/heer,

Met deze brief willen wij reageren op het ontwerp Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit dat ter inzage ligt tot en met 4 november 2008. Vanuit de Drechtsteden is een regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2015 opgesteld en bestuurlijk vastgesteld. Dit programma is aan u aangeboden en maakt onderdeel uit van het Nationale programma.

Eén van de IBM-projecten uit het Programma Luchtkwaliteit 2006-2015 voor de Drechtsteden is Volgerlanden Oost en Noordoever. Dit is in het ontwerp NSL opgenomen als project **IB-1476**.

Het project omvat 2500 woningen, te weten 1100 woningen voor Volgerlanden Oost (Hendrik-Ido-Ambacht) en 1400 woningen voor Noordoever (Hendrik-Ido-Ambacht/Zwijndrecht).

Dit aantal is uitgangspunt geweest bij de verkeersprognoses ten behoeve van het regionale verkeersmodel Drechtsteden (RVMK) en de landelijke Saneringstool.

In het ontwerp Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt voor dit project een aantal van **2050** woningen vermeld. Dit is niet correct en we verzoeken u dan ook vriendelijk om er voor te zorgen dat het juiste aantal, te weten **2500** woningen, in het definitieve programma wordt opgenomen. Het project wordt genoemd op bladzijde 82 van het Kabinetsstandpunt en op bladzijde 201, IB-nr. 1476, van de bijlage bij het Kabinetsstandpunt.

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met mevr. D. Broersma, beleidsmedewerker Ontwikkeling via telefoonnummer 078-6206597.

De programmamanager voor het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2015 Drechtsteden is de heer R. Kooman, tel. 078-6396846.

Datum
13 oktober 2008
Onderwerp
Inspraakreactie NSL ivm
foutieve gegevens
Pagina
2 van 2

We vertrouwen op een juiste vermelding van het project en wachten uw reactie af.

Ingekomen: - 8 OKT. 2008

Inspraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtqualiteit
Postbus 3031 b
2500 GH Den Haag

Mijne Heren, Dames

Er wordt meer en meer gesproken
over de "schonere luchtqualiteit"
maar in mijn woonomgeving
is hier weinig van te merken
nl.

Ik woon 15 jaar in Alkmaar,
hierheen verhuist vanuit

Bevenwijk ivm luchtvervuiling
en wat schetst mijn verbazing.

Alkmaar was toen schoon
en in de laatste jaren...

veeg ik een soort as van
gallery en balkon.

Men zegt dat dit niet kan
maar het is een dagelijks feit.

Gaarne vernemen ik wat hier
een oplossing voor is.

Hoogachtend

E. Visser

Winkelwaand 302

1824 HR Alkmaar

072/5610132

else-marijanne@lynplanet.nl



Wie waakt wint

Dorpsraad

Inspraakpunt : 19

Ingekomen: - 8 OKT. 2008

Inspraakpunt NSL

Postbus 30016

2500 GH Den Haag

Betreft: Bedenking ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)
Behandeld door: D.Buwalda, Werkgroep Milieu, Dorpsraad Wijk aan Zee

Wijk aan Zee, 6 oktober 2008

Geachte minister,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. De situatie in de IJmond en met name Wijk aan Zee is voor PM 10 zorgwekkend te noemen. Een combinatie is daarvan de oorzaak: verkeer, startbaan Polderbaan Schiphol, Scheepvaartverkeer van en naar het Noordzeekanaal en als laatste de aanwezigheid van het staalbedrijf Corus en andere industrie, zoals het verwerkingsbedrijf Multi Serv (gelegen op het Corusterrein). Ook de daggemiddelde waarde werd afgelopen jaar wederom overschreden. Dit is al sinds jaar en dag het geval.

Hier volgt de tekst uit de ontwerpconsiderans van Gedeputeerde Staten Noord-Holland aan het bedrijf Multi Serv, die naar verwachting 01 november 2008 wordt vastgesteld.

Uit de jaarlijks gerapporteerde achtergrondgegevens, verkregen van het RIVM (CAR II 6.0), blijkt dat in de omgeving van onderhavige inrichting de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor PM₁₀ in 2006 31,5 microgram per m³ bedroeg. Een prognose voor 2007 geeft een achtergrondconcentratie van 30,9 microgram per m³, voor 2010 28,9 microgram per m³ en voor 2015 28,4 microgram per m³. Ook de hier genoemde achtergrondgegevens zijn grootschalige concentraties waardoor een grote bron zoals Corus niet als een lokale plek maar als een bijdrage aan de grootschalige concentratie tot uitting komt. Om de juiste achtergrondconcentratie ter hoogte van de inrichting te bepalen dient de invloed van grote lokale bronnen opgesteld te worden bij de gevonden grootschalige concentraties. De verkregen concentratie is dan de worstcase situatie omdat de berekende gegevens voor een gedeelte in de grootschalige concentratie zijn opgenomen. De bijdrage van Corus is bepaald in de aanvraag voor de revisievergunning van Corus en bedraagt maximaal 11,9 microgram per m³. De totale achtergrondconcentratie PM₁₀ wordt dan voor 2006 43,4 microgram per m³ met 91 overschrijdingen van achtergrondconcentratie 42,8 microgram per m³ met 89 overschrijdingen, 2010 40,8 microgram per m³ met 79 overschrijdingen en voor 2015 40,3 microgram per m³ met 77 overschrijdingen.

De bijdrage van Corus is bepaald in de aanvraag voor de revisievergunning van het staalbedrijf en bedraagt maximaal 11,9 microgram per m³. De totale achtergrondconcentratie PM₁₀ wordt dan voor 2006 43,4 microgram per m³ met 91 overschrijdingen van achtergrondconcentratie 42,8 microgram per m³ met 89 overschrijdingen, 2010 40,8 microgram per m³ met 79 overschrijdingen en voor 2015 40,3 microgram per m³ met 77 overschrijdingen.



Wie wakker wint

Dorpsraad

019

Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM10 maar dat het aantal dagen dat de 24 uurgemiddelde concentratie van 50 microgram per m3 mag worden overschreden meer bedraagt dan de eis van 35, iedere significante uitbreiding van activiteiten in het overschrijdingsgebied zou in principe niet vergund kunnen worden. Maar het voornemen is omdat wel te doen via het NIMB en maar lieft tot 2015?

Verder willen we u verwijzen naar het advies van de Inspectie van VROM aan het college van Gedeputeerde Staten Noord-Holland. (kenmerk:VI/NW/2008087224/EK ad1), inzake de vergunningverlening aan Conus. Dit advies kunnen wij onderschrijven. (Deze vergunning wordt 15 oktober 2008 vastgesteld.)

Hieruit blijkt dat er te weinig aandacht is voor de PM 10 overschrijding van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland in de vergunningverlening aan bijna de grootste emitent van fijn stof van Nederland te weten Conus. Alleen al dit jaar mag het bedrijf 1750 (inrichting)+1940 = 3690 ton op jaarbasis uitstoten.

Uitsel van het halen van de normen voor PM10 is dan ook in tegenspraak met het advies van uw eigen inspectie en direct relevant voor onze gezondheid.

Wij kunnen ons dan ook niet op dit onderdeel van het ontwerp-MSL vinden.

Namens het bestuur van de stichting Dorpsraad Wijk aan Zee,
met vriendelijke groet,

Jan Budding, voorzitter

Douwe Buwalda, secretaris

Inspraakpunt	
Ingekomen:	- 9 OKT. 2008

Aan: **Inspraakpunt NSL**
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Datum: 6 oktober 2008

Geacht College/ Kabinet,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NOx) worden grootschalig overschreden.

De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Lichter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

In onderstaande staan onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL verwoord.

Bezwaren samengevat

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende, want zoals ook blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan de dupe.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

¹ Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.
3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen
4. Met worst case scenario's wordt geen rekening gehouden
5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO₂ in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO₂ werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO₂³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op dit moment ligt er zelfs een

2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.

3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat, www.verkeerenwaterstaat.nl.

voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Conclusies:

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.

De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd de afgelopen jaren. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt).

⁴ Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

Uit de NSL blijkt dat pas heel kort hieraan wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

Conclusie:

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij om daarmee de effecten van deze sector op de luchtkwaliteit op korte termijn te verminderen en de gezondheid van de omwonenden beter te waarborgen.

3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Conclusie:

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

4. Met worst case wordt geen rekening gehouden

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan⁵.

Conclusie:

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen kan worden voldaan.

5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen

5 COM (2008) 403

Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutaf trek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zgn. derogatie) te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel beloond.

Conclusie: In feite dient uitstel van Europese Normen niet of zo kort mogelijk gegeven te worden.

6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL.

Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

8.

Voorbeeld van de situatie in Nijmegen: situatie rond de Graafseweg, Neerbosscheweg en Industrieweg-Energieweg.

Deze wegen staan in de top 5 van meest vervuilde straten in Nijmegen.

De toename van fijnstof zal hier verergeren door de geplande nieuwe stadsbrug en de dreigende vermindering van bomen mbt plannen sportcomplex de Goffert (toename autoverkeer en parkeerplaatsen, kappen van bomen ten behoeve daarvan)

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Doctor W Dreeslaan te Ede.

Wat betreft NO₂ gaat het om:

- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritssingel te Nijmegen;
- Binnenhoek te Tiel;
- Steenweg te Zaltbommel.

Conclusie:

- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSI adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

Samenvattend

- Neem bewezen maatregelen op in het NSI..
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten.
- Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.
- Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.
- Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen.
- Uitsstel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSI. en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSI adequaat aangepakt te worden, zodat ook op dit locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

In de verwachting dat u onze bezwaren serious zul overwegen, tekenen wij

Hoogachtend

Lieke Vullings
Daniëlsweg 31
6543 RB Nijmegen

Inspraakpunt

Ingekomen: - 6 OKT. 2008

Geachte heer/mevrouw,

In verband met de inspraakprocedure op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit willen wij gaarne reageren, aangezien wij met ons appartement uitkijken op het verkeersplein "Terbregseplein" (A16/A20). Behalve geluidsoverlast ondervinden wij dagelijks op onze balkons veel fijn stof. Iedere dag zijn o.a. onze witte hekwerken op de balkons voorzien van zwarte roet (fijn stof) afkomstig van de snelwegen. Ook de filters van ons warmteterugwin-systeem zijn wekelijks bedekt met een zwarte substantie.

Al met al u zult begrijpen dat de luchtkwaliteit in onze woonomgeving te wensen overlaat en schade kan toebrengen aan onze gezondheid.

Wij hopen dat maatregelen genomen zullen worden om de situatie waarin wij verkeren zal verbeteren.

Bij voorbaat onze dank.

Hoogachtend,

C.P.A. de Leeuw
Walstroplein 50
3056 RL Rotterdam

t. 010 4420436
e. cpaleeuw@xs4all.nl

Reekt. Inspraak NSL

Via internet kon ik deze memo met posturen



Aan: De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Inspraakpunt

Ingekomen: 14 OKT. 2008

Betreeft: Inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Datum: 10 oktober, 2008

Geachte mevrouw Cramer,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) worden grootschalig overschreden. De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

In onderstaande staan onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL verwoord.

Bezwaren samengevat

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen. Felicitijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende, want zoals ook blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan de dupe.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.
3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen
4. Met worst case scenario's wordt geen rekening gehouden
5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen

¹ Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.

maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO2³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidsmieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuillende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukenmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴. In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuillende brandstoffen is ingetrokken

- 2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuur-en-milieu.nl.
- 3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat, www.verkeer-en-waterstaat.nl.
- 4 Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Conclusies:

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.

De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd de afgelopen jaren. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt).

Lit de NSL blijkt dat pas heel kort hiernaan wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

Conclusie:

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij om daarmee de effecten van deze sector op de luchtkwaliteit op korte termijn te verminderen en de gezondheid van de omwonenden beter te waarborgen.

3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom of versneld en verbeterd te worden of de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Conclusie:

Analyseer de voorgenoemde maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

4. Met worst case wordt geen rekening gehouden

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan⁵.

Conclusie:

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen kan worden voldaan.

5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen

Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutaftrek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zgn. derogatie) te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel beloofd.

Conclusie: In feite dient uitstel van Europese Normen niet of zo kort mogelijk gegeven te worden.

6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL.

Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

⁵ COM (2008) 403

Conclusie: Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

7. Hardnekkige situaties blijven

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Doctor W Dreeslaan te Ede;
- A73 bij Heumen
-

Wat betreft NO2 gaat het om:

- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritsingel te Nijmegen;
- Binnenhoek te Tiel;
- Steerweg te Zaltbommel.

Conclusie:

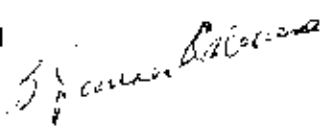
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

Samenvattend

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten.
- Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.
- Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.
- Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen.
- Uitstel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op dit locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

In de verwachting dat u onze bezwaren serieus zult overwegen, tekenen wij

Hoogachtend



hrv: E. Jansen-Osborne
Contactpersoon Milieubehoeftes afd. Heumen



Inspraakpunt
Ingezonden: - 4 DEC. 2008

22

6581CH Maldean
Merellaan 11
1 december 2008

Nationaal Samenwerkingsproject Luchtkwaliteit.
ré Inspraak reactie nr. 413/22
t.a.v. mevr. Gendaram.

Geachte mevr. Gendaram,

Zoals varnorgen afgesproken stuur ik u hierbij mijn lijst van automobiel advertenties waarin geen vermelding stonden van de CO2 uitstoot. Bij enkele van de advertenties stonden onderaan wel de CO2 uitstoot en andere gegevens maar in zo'n bijzonder kleine tekst dat men een vergrotingsglas nodig moest hebben om het te lezen. Ik heb deze gegevens uit 2 kranten genomen, de streekkrant de Gelderlander en het huis-aan-huis weekkrant de Brug op verschillende data.

Uit de streekkrant de Gelderlander....

- 23 oktober: Hyundai: 10, Matrix, Tuscon 2.0., C VVT Executive, Sante Fe 2.7iv6 (lease auto's)
- 3 november; bedrijven Terwindt en Hekking, Tarweweg 1 Nijmegen + W.A.M. Wijchen b.v. Kasteelselaan 75. Wijchen; Ford Fiesta; Ford Mondeo; Ford Ka; Ford Fusion Style.
- 5+18 november; Autobedrijf Hegeman-groep, Nieuwe Dukenburgseweg 13, 6534 AD Nijmegen en/of Papenkamp 19.6836 BC Arnhem: Oktavia 1.6 + Combi+ Scout
- 7 november; bedrijf Henk Schoten; Volvo XC90; Dodge Caliber SRT4, bedrijf Tijnagel, Nijmegen, Suzuki 3X4 + Renault Clio Sport CUP (Co2 uitstoot bij beiden wel vermeld maar met zulke kleine letters dat het niet leesbaar was); Honda CR-V; Mazda; Dodge Caliber SRT4.

Uit het Weekkrant de Brug (regio Nijmegen) Auto nieuws

- 12 november: Renault Sand'up; Citroën Berlingo+ C1; Skoda Oktavia; Bugatti Yegron 16.4; Seat Ibiza SC; Toyota AYGO Xosed; Volkswagen Sirocco; Subaru Forester; Chevrolet Cruze; Lancer Evolution; KIA Sportage SUV; Skoda Superb.
Bedrijf Auto Totaal Quijk, het Riet 11. Citroën C3 1.4 HDI Ligne Ambiance;
Autobedrijf Bulters Nijmegen b.v. Nieuwe Dukenburgseweg 9, Nijmegen + Bulters Bemmel b.v. de Houtakker 2, Bemmel; Hyundai i10; i30; en Matrix.
- 19 november; Verenigde Autobedrijven Land van Quijk; Opel Insignia; Autobedrijf Opgenoort, Microweg 35, Nijmegen; Mitsubishi Colt, Autobedrijf COPPES; Renault megane; Ferrari Spider 16m;

Ik hoop dat de actie, zelfs zonder deze informatie, een zichtbare bijdrage zal leveren aan de ontwikkeling van schoner auto's en wacht op het beloofde verslag.

met vriendelijk groeten.

B. Jansen-Osborne
mv. B. Jansen-Osborne
Milieudefensie afd. Heumen

Verzonden: vrijdag 17 oktober 2008 12:17
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Conings
Voorvoegsel(s): Mr
Voorletters: V.F.
Straat: Burgemeestersrand
Huisnummer: 144
Postcode: 2625 N2
Woonplaats: Delft
Telefoonnummer: 0651312086
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: vidakconings@hotmail.com
Als: Particulier

Heeft betrekking op:

NSL algemeen
Landbouw
Verkeer
Maatregelen
Anders: vrachtverkeer

- 1) Openbaar vervoer wordt verplicht op aardgas te rijden
- 2) Hoogwaardig en fijnmazig openbaar vervoer overal in het land: hogere frequentie en naar veel meer plekken in het land.
- 3) diesvrachtwagens - ook buitenlandse wagens in Nederland - hebben verplicht een roetfilter
- 4) Compleet inhaalverbod voor vrachtwagens
- 5) Bomen houden CO2 vast. Iedere gekapte boom moet meteen worden herplant. Geen budget mag geen excuus zijn.
- 6) Landbouw dient CO2 uitstoot te minimaliseren, maar... dient de kosten zelf te dragen en mag deze niet aan consumenten doorberekenen.

Verzonden: maandag 27 oktober 2008 11:11
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Conings
Voorvoegsel(s):Mr
Voorletters:V.F.
Straat:Burgemeestersrand
Huisnummer:144
Postcode:2625NZ
Woonplaats:Delft
Telefoonnummer:0152619260
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:vidakconings@hotmail.com
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten

Verkeer
Anders:Betuwe spoorlijn

In de week van di 21/10 tot zo. 26/10 ben ik meerdere keren met de auto van Rotterdam naar Nijmegen geweest. De Betuwe spoorlijn voor goederenvervoer ligt voor een groot deel tegen deze weg (A15) aangeplakt.

U raadt het misschien al: ik heb nauwelijks treinen gezien. Een losse Railion locomotief richting Nijmegen en 1 goederentrein naar Rotterdam en dat was het.

Wat ik wel heb gezien is het volgende: heel veel vrachtwagens op de weg in beide richtingen, zelfs op zondag.Die vrachtwagens horen op de trein te staan en niet op de weg te rijden. Dit dwingend voor te schrijven en niet over te laten aan de vrije markt levert een weselijke bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Verzonden: woensdag 15 oktober 2008 17:46
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:R.I van Swieten
Voorvoegsel(s):van
Voorletters:R.I
Straat:Sneekstraat
Huisnummer:67
Postcode:5035 hl
Woonplaats:Tilburg
Telefoonnummer:0642922610
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:bvanswieten@home.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Geachte

Ik ben longpatient al mijn gehele leven. Sinds ik hier woon sinds mei 2005 is mijn gezondheid verslechterd door veel roet uitstoot. Van schoorstenen die mensen aanleggen. Mijn huisgenoot is in dit huis astma patient geworden en is er heel veel ziek door.
dank U Ben

Verzonden: woensdag 15 oktober 2008 17:31
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Mevrouw
Achternaam: Monique Hogendoorn
Voorvoegsel(s):
Voorletters: M
Straat: Sneekstraat
Huisnummer: 67
Postcode: 5035HL
Woonplaats: Tilburg
Telefoonnummer: 0616900400
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: m.hogendoorn@home.nl
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

ik wil graag melden wanneer de WET iets gaan doen aan stank en roet overlast? In de zomer zit je in de stank en roet van tuinpotkachels en mijn burens doen het op te pesten heel kleinzielig. Vanaf september ga je in huis kapot van de stank, alles moet potdicht ook de roosters en helaas de automatische afzuiging zuigt die vieze lucht aan! Dus ik moet continu afzuigen (extra kosten). Ik ben geen zeur maar geef wekelijks over van de migraine en astma aanvallen. Medicatie helpt niet omdat de bron elke keer weer van start gaat HOUTKACHELS die stinken naar aangestoken krant!. Mijn kleding in huis gaat stinken, veel roet in huis en op ramen. In de wijk de Reeshof staan in mijn omgeving veel schoorstenen. Er is ooit stadsverwarming uitgevonden, maar blijkbaar zijn de kanker verwekkers helemaal in. Dan nog iets anders ik doe alles aan en voor het milieu, maar mag geen klein afdakje bouwen om mijn was buiten te drogen. Een wasdroger is zeer schadelijk en kost veel stroom. Waarom zo veel tegenwerking. Ik hoef de auto niet meer te laten staan, want ik ga toch wel eerder dood door een zeer slecht leef en lucht klimaat in Tilburg. Ik ben onder behandeling bij een longarts. Ik ben een niet roker maar word ziek door omgeving.

dank U Monique Hogendoorn

Verzonden: woensdag 15 oktober 2008 9:58
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Wel
Voorvoegsel(s):van
Voorletters:TF
Straat:paduaweg
Huisnummer:9a
Postcode:3734GG
Woonplaats:den dolder
Telefoonnummer:0302251257
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:tomvanwel@planet.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Verkeer

Een belangrijke verbetering van de luchtkwaliteit zou een verbod om scooters en bromfietsen zijn. Hun uitstoot is schadelijker dan die van vrachtauto's. Ik (en anderen) hebben direct last als er een scooter of bromfiets langsrijdt: niet alleen als ik fiets maar ook als in de auto zit.

Auto's hebben roetfilters terwijl voor scooters en bromfietsen geen regelgeving is. Dat is schadelijk voor onze gezondheid.

Verzonden: zondag 12 oktober 2008 23:13
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:ruttenberg
Voorvoegsel(s):
Voorletters:bh
Straat:bisonweide
Huisnummer:7
Postcode:3437cs
Woonplaats:nieuwegein
Telefoonnummer:0306043626
Telefoonnummer zakelijk:0647157989
E-mailadres:henk.ruttenberg@casema.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Maatregelen

gemeente nieuwegein zit ook met een aantalprojecten waaronder de nieuwe binnenstad in het NSL. Tot nu toe is er zover als ik kan zien op de website van 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?

Verzonden: zondag 2 november 2008 22:25
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:ruttenberg
Voorvoegsel(s):
Voorletters:bh
Straat:bisonweide
Huisnummer:7
Postcode:3437cs
Woonplaats:nieuwegein
Telefoonnummer:0306043626
Telefoonnummer zakelijk:0647157989
E-mailadres:henk.ruttenberg@casema.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten

Verkeer
Maatregelen

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. 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.

Doel van de Europese milieuregels is dat er voor een bepaalde tijd schone lucht moet zijn.

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.

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.

Alles bij elkaar wordt er ook nog eens uitstel gevraagd om aan de norm te voldoen.

We blijven dus voorlopig stikstofdioxide inademen boven de plandrempel en de vele projecten als verbreding van A2, rijnenburg, galccop, stadscentrum etc zorgen in de toekomst voor een hogere uitstoot. Moet er niet eerst gezorgd worden dat we zo spoedig mogelijk minder inademen en vervolgens de resultaten van onzekere maatregelen afwachten. Daarna kunnen projecten eventueel doorgaan.

Nu gaat het alleen nog maar om stikstofdioxide maar fijnstof en 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.

Conclusie.

Eerst overschrijdingen zsm verhelpen en de maatregelen doorvoeren, inclusief degene die onzeker zijn wat resultaat betreft. Dan de resultaten van te nemen maatregelen afwachten. Daarna eventueel projecten doorgang laten geven met de maatregel ervaringen die opgedaan zijn.

Een andere mogelijkheid is niet mogelijk om met zekerheid burgers te beschermen en toch projecten doorgang te geven.

Verzonden: donderdag 9 oktober 2008 21:19
 Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
 Achternaam:Cohn
 Voorvoegsel(s):Ir.
 Voorletters:P.O.
 Straat:Clematishof
 Huisnummer:38
 Postcode:7621 CW
 Woonplaats:Borne
 Telefoonnummer:074-2671000
 Telefoonnummer zakelijk:
 E-mailadres:cohnepaul@hotmail.com
 Als:Particulier

Heeft betrekking op:
 NSL algemeen
 Industrie
 Anders:grensoverschrijdende risico's

Ik mis tot mijn verbazing Zeeland, de provincie waar 30% van alle industriële fijnstofbronnen uit Nederland "de lucht in gaan" vlg. het "European Pollution Emission Register": (data 2004)

Yara Sluiskil	322 ton/j
Pechiney	317 ton/j
DOW Benelux	139 ton/j
Cerestar Benelux	121 ton/j
Thermphos International	68 ton/j
Kolencentrale Borssele	63 ton/j
Total Raffinaderij	55 ton/j

Het lijkt aannemelijk dat bij prevalerende Z-W wind een significant deel hiervan de fijnstof-depositie in de Randstad vormt, zoals door het European Environment Agency beschreven in:

<http://dataservice.cca.europa.eu/atlas/viewdata/viewpub.asp?id=3106>

Zoals eveneens op deze kaarten (tot 2020) is te zien lijken er sterke correlaties te bestaan tussen enerzijds luchtkwaliteit in Belgisch Vlaanderen en Nordrhein Westfalen en anderzijds die in ons land.

Bij O-wind meten het Duitse Bundes Umwelt Amt en het Rheinisches Institut für Umweltforschung regelmatig verhoogde fijnstofconcentraties PM2,5 van Denekamp tot Haaksbergen.

Het RIVM méét daar niet en rapporteert daarom geheel ten onrechte "geen luchtverontreiniging".

De bron is 's werelds grootste steenkolencentrale in Ibbenbüren < 60 km ten Oosten van de grens.

www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/filme/co2-karte-2007-014-mx.swf

Verzonden: woensdag 8 oktober 2008 13:15
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Festen
Voorvoegsel(s):
Voorletters:ITMM
Straat:Orchideeveld
Huisnummer:19
Postcode:2914 PM
Woonplaats:Nieuwerkerk aan den IJssel
Telefoonnummer:0628765926
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:i.festen@rvko.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Verkeer

Op mijn woonplck heb ik grote last van een slechte lucht kwaliteit en geluidsoverlast.
Deze hinder wordt veroorzaakt door de ingeklemde ligging tussen A20, de busbaan/ connexion(achter mijn tuin), de provinciale weg N219 en de trein Rotterdam-Utrecht. Deze hele overlast neemt ieder jaar toe.

Inspraakpunt
Ingezonden: - 4 NOV. 2008

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Veenendaal, 1 november 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 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.

Bovendien komen er in de regio Veenendaal meer aandoeningen aan de luchtwegen voor. Blijkbaar is de luchtkwaliteit in onze regio van de Gelderse Vallei duidelijk minder dan op basis van modelberekeningen verwacht kan worden. Daarom stellen wij voor om een verbetering in de luchtkwaliteit te garanderen, en deze daarvoor jaarlijks te meten.

Projecten en maatregelen in mijn regio

De vier genoemde maatregelen zijn helaas volstrekt onvoldoende om de extra verslechtering van de luchtkwaliteit door het Veenendaalse project Veenendaal Oost (3.200 woningen) te compenseren. De volgende zienswijze geef ik op deze vier maatregelen, en ik vervolg met een vijfde maatregel:

- 1) Zo wordt parkeerbeleid genoemd. Maar tegelijk zijn er diverse plannen om het fietsparkeren en fietsertoegankelijkheid van de lange en belangrijkste winkelstraat sterk te beperken of te verbieden. Echter indien zowel in de voordelen van het autoverkeer als die van het fietsverkeer geknepen wordt, levert parkeerbeleid slechts nadeel op voor de luchtkwaliteit. (Want: meer autoverkeer naar elders en autoverkeer vanaf elders naar Veenendaal). Zonder goed fietsbeleid is er in Veenendaal geen modal shift te verwachten van slechts parkeerbeleid, en wordt de luchtkwaliteit slechter! Het kan daardoor niet meetellen als compenserende maatregel. Daarom

willen wij dat bij het parkerbeleid, de eis dat tegelijkertijd het fietsverkeer (naar en in het centrum) en het fietsparkeren (in het centrum en voor de winkels) verbeterd wordt, met een "rode loper"!

- 2) De maatregel om Communicatie met bedrijven en bewoners te stimuleren, werkt alleen als zodanig as deze niet alleen iets moeten doen of laten, maar als zij ook iets krijgen voor hun goede actie. Dat zie ik niet terug in de kreet communicatie stimuleren. Liever zien we acties om open haarden en Barbecues (behalve die op gas of elektriciteit) in populariteit te laten dalen naar sociaal ongewenst gedrag.
- 3) Verdichten nabij stations vinden wij in principe erg goed. Als maar wel het groen behouden blijft of gecompenseerd wordt.
- 4) De maatregelen Gemeentelijke voertuigen schoner laten rijden vinden wij wel erg goed, maar te vaag omschreven. (90% verbetering of slechts 5% schoner?)
- 5) Openbaar vervoer wordt niet genoemd als compenserende maatregel. De wijk Veenendaal Oost ligt echter redelijk veraf van kwalitatief goed openbaar vervoer. De bus (lijn 85) die er nu enigszins in de buurt komt is van volstrekt onvoldoende kwaliteit om er enige modal shift van te verwachten. Wij willen als extra maatregel zien dat in de nieuwe wijk schoon openbaar vervoer wordt gerealiseerd: opdat een kwalitatief aantrekkelijke verbinding komt tussen de nieuwe wijk en Veenendaal en het nabijgelegen Ede. Ons inziens kan dat prima in de vorm van PRT (Personal Rapid Transit / People-mover RailbaanTaxi).

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Veenendaal in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in Veenendaal tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



afdeling Veenendaal van Vereniging Milieudefensie
 Johan Overvest (contactpersoon)
 Prauw 22
 3904 ZV Veenendaal

Bijgaand: juridische machtiging van Vereniging Milieudefensie.
 Kopie aan: Vereniging Milieudefensie

Persbericht: 7 oktober 2008

Aan de Rekenkamer mevrouw J.Smink

In de media is het bekend dat de burgers weliswaar kunnen inspreken maar dat daarna de burgers moeten procederen tot aan de raad van state om hun bezorgdheid te kunnen uiten o.a. met betrekking tot fijn stof problematiek.

Ook de nationale ombudsman doet onderzoek naar deze gang van zaken, die voor de burgers zeer belastend is.

Als ik opkom voor een goede luchtkwaliteit bij bouwplannen kan het toch niet zo zijn dat de overheid mij lastig vindt en de overheid de gezondheid van de burgers niet serieus neemt. De overheid gaat al te ruim om met de Europese regels en de overheid rekt deze regels op en gaat voorbij aan de regels met betrekking tot fijn stof (volksgezondheid) die de wereld gezondheid organisatie te Geneve heeft opgesteld.

Van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijmegen krijg ik nog steeds geen gemotiveerd antwoord en bovendien geeft de gemeente Nijmegen zich geen rekenschap van de regelgeving, internationaal omtrent fijn stof problematiek en bovendien kan tijdrovende en kostbare procedures voorkomen worden. Als burger van de stad Nijmegen is het toch van de gekke dat je zelf desnoods een deskundige moet benaderen om te bewijzen dat bij de bouwplannen rekening is gehouden met de fijn stof problematiek. Niet kan worden volstaan simpelweg met het motto 'Nijmegen is een gezonde stad' zoals B&W. bij voortduring blijkbaar propageren. Woorden zeggen mij niets. Het gaat bij mij om het aantonen van concrete metingen door deskundigen.

De gemeente Nijmegen geeft aan dat zij metingen heeft verricht omtrent fijn stof bij aangekondigde bouwplannen, echter niet wordt aangegeven welke metingen zijn verricht en op welke locaties en door wie. (Een onafhankelijk deskundig bureau). Het is toch van de gekke dat je als burger niets hoort van concrete metingen betreffende fijn stof en deze niet onderbouwd worden gepubliceerd en actueel gehouden.

Goede en deskundige informatie kan veel ellende voor de burger voorkomen worden. Nu hebben wij een financiële crisis, straks hebben wij een gezondheids crisis en dat is in geld niet uit te drukken, nog te redden met geld.

Nijmegen heeft een groene wethouder Jan van der Meer en juist hij moet zich inzetten voor duidelijkheid en concrete maatregelen betreffende de fijn stof.

Het betrachten van snelheid bij bouwplannen garandeert niets omtrent het nemen van maatregelen om de fijn stof terug te dringen.

Het is inmiddels algemeen bekend dat Nederland binnen Europa het slechtste scoort van het probleem fijn stof.

Met vriendelijke groet,

Boudewijn Corstiaensen

VOORBEELDBRIEF

NIJMEGEN, 28 OKT. 2008

Aan: Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Datum: Invullen (let op inspraak periode tot 4 november 2008)

Geachte minister College/ Kabinet,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofoxyden (NOx) worden grootschalig overschreden.

De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

Structureel Knelpunt Annastraat en Graafseweg in Nijmegen niet acceptabel

Voor Gelderland is het RSL Gelderland (dd april en september 2008) opgesteld. Uit de bijlagen blijkt dat de Annastraat en Graafseweg ook na uitvoering van het plan een structurele overschrijding van de norm van NOx heeft. Dit achten wij niet acceptabel. Het plan dient aangescherpt te worden.

In onderstaande staan onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL verder verwoord.

Bezwaren samengevat

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende, want zoals ook blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan de dupe.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de luchtkwaliteitsnormen later haalt. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.
3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen
4. Met worst case scenario's wordt geen rekening gehouden
5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Het NSL is onvoldoende om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te heïndigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitleat en het verlagen van de lokale concentraties van

1 Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.

2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.

PM10 en NO₂³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokeurings van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴.

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO₂ en NO_x. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen onthreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Conclusies:

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid overkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten

3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat www.verkeerenwaterstaat.nl.

4 Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.

De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd de afgelopen jaren. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt).

Uit de NSL blijkt dat pas heel kort hieraan wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

Conclusie:

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij om daarmee de effecten van deze sector op de luchtkwaliteit op korte termijn te verminderen en de gezondheid van de omwonenden beter te waarborgen.

3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom of versneld en verbeterd te worden of de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Conclusie:

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

4. Met worst case wordt geen rekening gehouden

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan⁵.

Conclusie:

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen

⁵ COM (2008) 403

5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen

Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutafrek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zgn. derogatie) te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel beloond.

Conclusie: In feite dient uitstel van Europese Normen niet of zo kort mogelijk gegeven te worden.

6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL.

Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

6524 W.S. Nijmegen
 Oude Groenewoudseweg 260 T. 024-3231718

BOUWFUW
 CONSTATIENEN

(naam) STICHTING NATURAMA
 (functie als er sprake is van een organisatie maar iedere burger mag hierop inspreken)



hooggeachtend

In de verwachting dat u onze bezwaren serieus zult overwegen, lekken wij

- Neem bezwaren maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten.
- Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.
- Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.
- Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen.
- Uitsiel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden.

Samenvattend

Conclusie:
 Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden

- Steenweg te Zaltbommel.
 - Binnenhoek te Tiel.
 - Graalsweg, St. Anasstraat ~~en Pleijweg~~ te Nijmegen;
 - Pleijweg, Eusebiusbuilenstingel, IJsseloordweg, Velperbuilenstingel te Arnhem;
 - Wat betreft NO2 gaat het om:
 • Doctor W Dreestean te Ede.
 - de Pleijweg, Eusebiusbuilenstingel, IJsseloordweg, Velperbuilenstingel te Arnhem;
- In Gelderland gaat het wat betreft vijf stoff om ondermeer:
 pagina 77 en 78 van het RSL.
 ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie
 Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat
 worden)

KEIZER KANFELIEM

7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Voorbeeld van de situatie in Arnhem (hier kunnen andere voorbeelden ingevuld

GESCHAKELDE KROONLUCHTERS

Door Boudewijn Corstiaensen

De steden Duisburg, Krefeld, Venlo en Nijmegen zijn overeengekomen via een gezamenlijke Euregionaal project de hoeveelheid fijn stof in de lucht te verminderen door middel van 'groen'.

Een voordeel van een gezamenlijke aanpak is dat dit vele nieuwe mogelijkheden biedt op het gebied van stedelijk groen, onder meer door aanplant van bomen aanplant en lage beplanting in Nijmegen.

Een probleem van fijn stof is dat het met het blote oog niet gezien kan worden terwijl hoge concentraties tot ernstige problemen kunnen leiden. Verhoging van de concentratie van fijn stof kan ontstaan waar de wind geen vrij spel meer heeft terwijl de verkeersdruk hoog is. In Nijmegen zijn enkele locaties te noemen waar dit speelt, zoals op het Keizer Karel plein en op de hoek Sint Annastraat-Groenewoudseweg. Hier ontstaan fijn stof problemen doordat de concentraties ver boven de norm zullen uitkomen wanneer gerichte maatregelen uitblijven. Nu dreigt er ook nog eens gebouwd te gaan worden op de hoek van de Sint Annastraat en de Groenewoudseweg. Hierdoor zal het verkeer toenemen waardoor de fijn stof concentratie verder zal stijgen. Fijn stof overschrijdingen zullen via de Europese wetgeving niet toegestaan worden. Hoge fijn stof concentraties zullen niet alleen op de lange duur de volksgezondheid aantasten, maar ook de leefbaarheid op deze locaties. Het is daarom niet verwonderlijk dat de communicatie en betrokkenheid van belanghebbenden bij de ingrepen in de openbare ruimte van groot belang zijn. Ik denk hierbij aan een samenwerking van betrokken burgers en verschillende afdelingen van de gemeente Nijmegen, zoals bijvoorbeeld milieu, verkeer, ruimtelijke ordening, stedenbouw. Grensoverschrijdende, gezamenlijke samenwerking bij de aanpak van het fijn stof probleem zullen de zaak alleen maar goed doen.

Stichting Naturama is ingegaan op de oproep van PvdA in Nijmegen om een bijdrage te leveren aan het tegengaan van fijn stof door middel van groen. Zie voor deze oproep ook de website www.hierpasteenboom.nl. Ons voorstel is bedoeld als een voorbeeldfunctie en betreft een markante plek aan de Campusbaan tegenover het nieuwe gebouw van het ROC nabij het NS centraal-station. Ons voorstel behelst het aanplanten van 12 lindebomen door de leerlingen van het ROC in het najaar van 2008. De lindebomen krijgen op den duur een brede kruin op een hoge stam en vormen als zodanig een lint van kroonluchters. Daarom heeft het project de naam 'Geschakelde Kroonluchters' gekregen.

De geschakelde kroonluchters vormen een mooi symbool tussen mens en natuur, waarbij de jeugd de toekomst heeft. Een prettig leefbare leefomgeving, daar heeft iedereen wat aan. Ook de vele soorten dieren, zoals vogels en vlinders, hebben baat bij deze groene aanvulling tegen het fijn stof probleem en door het nieuwe groen ontstaan er weer nieuwe wegen voor de natuur. Alles past via de wet van het Ecosysteem, zoals bij een boom, weer in elkaar en als het weer allemaal goed gaat met de luchtkwaliteit ontstaat er weer evenwicht tussen mens en natuur.

Zie website: www.naturama.nl

Foto Boudewijn Corstiaensen: licht door boom-kroonluchters

Onderwerp : Geschakelde Kroonluchters
Gesprek met Wethouder Jan van der Meer, 31 oktober 10.30

Nijmegen, 18 oktober 2008

Project

Tegenover het nieuwe schoolgebouw van het ROC nabij het Centraal Station in Nijmegen bevindt zich tussen het fietspad en busbaan een langgerekte groenstrook die geschikt is voor de aanplant van een aantal bomen.

Gulden Snede in de Natuur

De Gulden Snede is de verdeling van een lijnstuk in twee delen in een speciale verhouding. Bij de Gulden Snede verhoudt het grootste van de twee delen zich tot het kleinste zoals het gehele lijnstuk zich verhoudt tot het grootste. Geven we het grootste deel aan met a en het kleinste deel met b , dan is de verhouding van beide zo dat $a : b = (a+b) : a$.

De bedoelde verhouding a/b wordt het gulden getal genoemd en aangeduid met de Griekse letter ϕ (phi)

De Gulden Snede is in de levende en dode natuur veelvuldig te ontdekken. Zelfs moeder aarde lijkt niet ongevoelig te zijn voor deze esthetiek die bij dieren en planten vaak is terug te vinden.

Voorbeelden hiervan zijn de hoek tussen bladeren en de steel van een plant en de hoek tussen de nerven in het blad en bij de verdeling van de verschillende bloemblaadjes.

Plan uitvoering

Mijn plan is om een aantal bomen te laten aanplanten door leerlingen van het ROC waarbij de locatie van de bomen wordt bepaald door de theorie van de Gulden Snede.

Bij dit plan ga ik uit van de uitspraak van de beroemde architect Le Corbusier dat ook het menselijk lichaam opgebouwd is volgens de Gulden Snede. Volgens hem bevindt de navel zich op de plek van de Gulden Snede. Als je de totale lengte van iemand neemt en je meet de afstand van de navel tot de voeten dan vind je de Gulden Snede (lengte : afstand navel).

Mijn bedoeling is dat de bomen aangeplant zullen worden op een onderlinge afstand die bepaald wordt door deelnemende leerlingen. Ook de totale lengte van de bomenrij zal worden bepaald door de deelnemers met als uitgangspunt de ligging van hun navel volgens de theorie van de Gulden Snede. Bijvoorbeeld door met elkaar de theorie van de Gulden Snede op hun eigen wijze toe te passen (vermenigvuldigen en/of delen).

Om een van deze bomen komt een schakelring van brons met een doorsnede van 98 cm. De schakelring staat op drie schuine poten die onder een bepaalde hoek staan waarbij de schakelring zelf zich op ooghoogte bevindt. De door de leerlingen uitgekozen boom zal in de tijd langzaam naar de binnenkant van deze ring gaan groeien. Tegelijkertijd groeien de kronen van de bomen naar elkaar toe waardoor op den duur ook een verbinding met de schakelring tot stand komt en er sprake is van 'geschakelde kroonluchters'.

Hiermee is in de stad Nijmegen de theorie van de Gulden Snede in beeld gebracht. Dit feit kan worden bewerkt in de bronzen schakelring tijdens het gieten.

Met vriendelijke groet,
Boudewijn Corstiaensen

Datum poststempel

= 6 NOV. 2008

Inspraakpunt
Ingekomen - 7 NOV. 2008



NATUUR EN MILIEU
FEDERATIE
UTRECHT

Aan: Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)
Datum: 4 november 2008 (inspraak periode tot 4 november 2008)

Geacht Inspraakpunt,

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) richt zich niet op de kern van waar het om gaat ten aanzien van luchtkwaliteit: gezondheid. Het lijkt zich veel meer te richten op uitstel van wetgeving van de Europese Unie en een minimum aan maatregelen. Daarnaast zijn berekeningen en verwachtingen gebouwd op de meest positieve scenario's. Dat vertekent het beeld en laat weinig ruimte voor als het iets minder snel gaat met ontwikkelingen.

In de provincie Utrecht is verkeer de grootste veroorzaker van een slechte luchtkwaliteit. Dan moet het mogelijk zijn, juist voor lokale overheden, ook tot maatregelen te komen als milieuzones voor personenauto's en 80 kilometerzones op snelwegen bij steden. Deze effectieve mogelijkheden om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn of worden door het kabinet afgeschoten.

Wij achten dit niet acceptabel. Wij zijn van mening dat het NSL en het uitstel niet uitgevoerd dient te worden en dat stringentere maatregelen op kortere termijn genomen dienen te worden.

Bezwaren tegen het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) heeft als doel dat de luchtkwaliteitsnormen later worden gehaald. Volgens het Nederlandse kabinet rechtvaardigt het NSL het uitstel van de deadline. Als natuur- en milieuorganisatie vragen wij u het verzoek tot uitstel (het zgn. derogatieverzoek) af te wijzen.

Onze bezwaren zijn:

1. het NSL heeft als doelstelling om de normen op het laatst mogelijke moment pas te halen met de geringste inspanning. Het NSL is als programma onvoldoende .
2. In het plan ontbreken vele technisch en economisch uitvoerbare en geschikte maatregelen.
3. Het NSL is sterk gebaseerd op grotendeels optimistische positieve effecten van onzekere maatregelen
4. het Nederlandse luchtkwaliteitsprogramma en beleid is gericht op het afzwakken van de Wet Luchtkwaliteit en verplichtingen ten aanzien van monitoring in plaats van het beschermen van de burger tegen luchtverontreiniging.

Dit heeft als gevolg dat de luchtkwaliteit in Nederland langer dan noodzakelijk de normen overschrijdt. Met als gevolg meer schade aan gezondheid van mensen en aan vermijdbare vroegtijdige sterfgevallen. Wij beschouwen het NSL onvoldoende om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid.



Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Nederlands Luchtkwaliteitsbeleid bevat geen adequate maatregelen

De Nederlandse luchtkwaliteit valt onder de slechtste in Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen. Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM₁₀ in 2005 en voor NO₂ in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Op 1 december 2005 de hadden meeste steden, waar fijnstof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitplannen.

Zelfs op dit moment heeft het NSL niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. Een aantal (ingevoerde) maatregelen zijn teruggedraaid of afgezwakt, voorbeelden zijn lagere maximumsnelheden en milieuzones.

2. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

- a. Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was. Recent is besloten de bestaande snelheidsbeperking in te trekken.
- b. De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zgn. milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen.
- c. In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.
- d. Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken.
- e. Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals walstroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, en een effectief systeem voor kilometerheffing.

Daarom dienen extra maatregelen naar onze mening op zijn minst in te houden:

- het opnieuw instellen en vergroten van de zones voor snelheidsbeperking op stedelijke snelwegen en ringwegen;
- ondersteuning in plaats van tegenwerking van steden die milieuzones willen opzetten voor vrachtwagens, kleine vrachtwagens en personenauto's;
- instellen van effectief systeem voor kilometerheffing;
- afschaffen vanaf 2009 van de belastingaf trek voor brandstoffen gebruikt in schepen en dieseltreinen;

3. NSL gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen op papier van het NSL is het systeem voor kilometerheffing in 2011. Toch zijn de invoering en het ambitieniveau van de maatregel onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal niet voor 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieueffecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijds termijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL. Deze onzekerheden (tijdsplanning en effectiviteit) spelen ook bij andere maatregelen.

Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames gebruikt in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De robuustheid van de milieukwaliteit – oftewel halen we de normen ook als een en ander wat tegenvalt – is ver te zoeken.

4. Te veel inspanning om de Nederlandse luchtkwaliteitsnormen af te zwakken

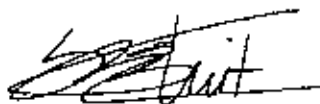
Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutaf trek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtszaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat: de noodzaak van uitstel is niet bewezen. De inspanningen om de norm te halen moeten omhoog, en niet afgezwakt en uitgesteld worden.

Hoogachtend



Saskia Kluit
Adjunct-directeur Natuur en Milieu federatie Utrecht

Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

233

Inspraakpunt
Ingekomen: 22 OKT. 2008

Leiderdorp, 20 oktober 2008

Geachte heer/mevrouw,

Ik stuur deze reactie op persoonlijke titel. Als bewoner van de Van Geerstraat 7, 2351 PL Leiderdorp, kan ik me "ervaringsdeskundige" noemen. Mijn woning ligt 100 meter ten westen van de A4, passage Leiderdorp. En de gangbare opvatting is dat het wonen in de buurt van een drukke snelweg schadelijk is voor de gezondheid.

Ruim 20 jaar geleden ben ik hier komen wonen. Voorheen woonde ik 7 jaar aan de andere kant van de A4, op ongeveer 150 meter afstand van de A4. Al voordat ik de huidige woning kocht was duidelijk dat de A4 verbreed zou worden. De plannen daartoe kon ik bij Rijkswaterstaat inkijken. Ik ging er toen, in 1988, van uit dat de verbreding rond 2000 wel voltooid zou zijn. Dat de weg moest worden verbreed was evident. Immers, in de huidige vorm is hij in februari 1958 in gebruik genomen. Sindsdien is het personenautopark meer dan vertienvoudigd. Waarschijnlijk is er, door de enorme welvaartsgroei én het gegeven dat de A4 de belangrijkste wegverbinding is tussen enerzijds Amsterdam en Schiphol enerzijds en Rotterdam (inclusief havengebied) en Den Haag anderzijds op gebied van het goederentransport over de weg sprake van een nog grotere groei, zeker uitgedrukt in tonnage.

Toch moet voor de verbreding van de passage Leiderdorp nog steeds de eerste spa de grond in. Hiervoor zijn twee oorzaken te noemen: verkeerde zuinigheid van het Rijk, én de regelgeving op gebied van luchtkwaliteit.

Wat betreft het eerste merk ik het volgende op. Zou er eind jaren 90 gekozen zijn voor het toen al gepresenteerde beste verbredingalternatief, dan zou het verkeer nu al lang zes- of zelfs achtbaans door een grotendeels overdekte "Utrechtse Baan achtige" constructie inclusief aquaduct onder de Oude Rijn rijden, dan had de BV Nederland een veelvoud van de extra investering terugverdiend, en dan zouden de onwonenden al jarenlang hebben geprofiteerd van een betere leefkwaliteit qua geluid én lucht.

In verband met meerkosten van enkele tientallen miljoenen gulden ging dit echter niet door. Terwijl toen al duidelijk was, of moest zijn, dat er veel strengere luchtkwaliteitsnormen zouden komen. Immers, de betreffende EU-richtlijnen waren toen al aanvaard. Het Tracébesluit waarmee het Rijk wél voor de dag kwam sneuvelde omdat het onvoldoende rekening hield met het omgevingsbelang, met name op gebied van geluid.

Deze uitermate kortzichtige aanpak leverde het project vele jaren vertraging op. Toen er in 2004 eindelijk een nieuw Tracébesluit werd gepresenteerd moest er al veel sterker rekening worden gehouden met de strenger wordende luchtkwaliteitseisen. De keuze voor een lange verdiepte en grotendeels overdekte bak was eigenlijk onvermijdelijk, om er zeker van te zijn dat aan die eisen zou worden voldaan. Het Rijk wilde die oplossing echter niet in haar eentje financieren. De Belangenvereniging A4/HSL Leiderdorp maakte daarop in de inspraak de treffende vergelijking met een cafébaas, die zijn burens vraagt mee te betalen aan de geluidsisolatie!

Desondanks wist het Rijk de omliggende gemeenten (en de provincie) er wél van te overtuigen dat die optimale variant er alleen maar kon komen, wanneer ze er financieel fors aan zouden bijdragen. Maar met projectontwikkeling zou dit ruimschoots terugverdiend kunnen worden! Het zogenaamde W4-project was geboren. De inkt van de handtekeningen waarmee het W4-contract werd bezegeld is al bijna 7 jaar droog, en inmiddels hangen de lasten van het contract de Leiderdorpse burger als een molensteen om de hals. De gemeente kampt nu met een tekort van ruim 15 miljoen op de verwachte kosten en baten; een OZB-verhoging van 35% ligt in het verschiet.

Met het Tracébesluit van de A4-verbreding op basis van het W4-accorder zag Milieudefensie namelijk haar kans schoon om haar stokpaardje "geen meter asfalt erbij" te gaan berijden. Met als enige wapen: "luchtkwaliteit". Dat die er voor de omwonenden op vooruit zou gaan en dat ze verlost zouden worden van 24 uur geluidsoverlast speelde voor deze door het Rijk en de Postcodeloterij gesponsorde beroepsactivisten geen enkele rol. Op 25 juli 2007 vernietigde de Raad van State het Tracébesluit, met een uitspraak waarin van belangenafweging geen sprake was, en die aldus de aanleg en verbreding van wegen en andere infrastructuur in heel Nederland tot (verdere) stilstand bracht.

Een goede onderzoeksjournalist of een promovendus zou zich eens moeten verdiepen in de ontstaansgeschiedenis van de regelgeving op gebied van luchtkwaliteit, met name die in EU-verband. Die immers ligt ten grondslag aan de impasse, waarin tal van ruimtelijke ordenings- en infrastructuurprojecten in Nederland zich thans bevinden. En vormt ook de basis van het NSL.

De kans is niet onaanzienlijk dat daarbij dan aan het licht zou komen, dat destijds op basis van slecht onderbouwde onderzoeken c.q. beweringen slecht geïnformeerde en te weinig kritische politici keuzes hebben gemaakt, die ze bij meer interesse voor de feiten niet zouden hebben gemaakt. En dat partijen die daar om ideologische redenen belang bij hadden, met name de internationale milieubeweging zoals verenigd in "Friends of the Earth", een belangrijk aandeel hadden in de totstandkoming van normen, waarvan destijds al vast stond dat die niet of slechts zeer moeizaam te halen waren, en die het in ieder geval in zich hadden, dat ze te allen tijde als wapen tegen zaken als wegverbreding en -aanleg en andere projecten ten behoeve van gezonde economische ontwikkeling gebruikt konden worden.

Van alle Europese landen ging dit de milieubeweging in Nederland nog het beste af. Geholpen door zodanige implementatie van de EU-richtlijnen in de Nederlandse wetgeving dat het realiseren van de normen nog moeilijker werd en de kansen op succesvol verzet navenant stegen, en door een Raad van State die puur formalistisch te werk gaat.

Het NSL moet nu dienen om het Nederland te vergemakkelijken om uit de zelf gegraven put te komen en toch binnen de normen te blijven.

Maar daaraan voorafgaand moet de hamvraag worden beantwoord: rechtvaardigen de feiten omtrent luchtkwaliteit en de gezondheidseffecten die daaraan worden toegeschreven dit geldverslindende programma, met in het kielzog een vloot aan bureaucratische maatregelen met erg moeilijk meetbare effecten.

Naar mijn mening is het antwoord op die vraag een overduidelijk: NEE!

Het is eigenlijk absurd dat er zulke strenge en moeilijk in praktijk te brengen normen zijn gekomen in een tijd (de jaren 90 van de vorige eeuw) dat de luchtkwaliteit er al met sprongen op vooruit ging. Eén van de belangrijkste redenen van die vooruitgang was dat het Sovjetblok ten onder was gegaan, inclusief de zwaar vervuilende industrie van de "boeren- en arbeidersparadijzen" DDR, Tsjecho-Slowakije en Polen.

De emissiecijfers, zoals verzameld en (in september jl.) gepubliceerd door het CBS, tonen een dramatische verbetering:

- NOx – tussen 1990 en 2007 vrijwel een halvering, met van jaar tot jaar verbetering: van 556,1 mln kg naar 300,1 mln kg
- PM 10 - tussen 1990 en 2007 meer dan een halvering, met eveneens van jaar tot jaar verbetering: van 74,67 mln kg naar 37,62 mln kg

(bron: www.statline.cbs.nl – tabel luchtverontreiniging, emissies berekend volgens het NEC-protocol); in het NSL worden alleen de cijfers van het RIVM verstrekt, niet die van het CBS.

In het NSL komt deze enorme verbetering onvoldoende tot uiting. Nog kwalijker is dat een goede onderbouwing voor het nemen van de kostbare en soms ingrijpende maatregelen die uit het NSL kunnen voortvloeien eigenlijk ontbreekt. Sterker nog. Het NSL bevestigt dat de invloed van uitstoot van fijn stof en NOx op de gezondheid nog met veel vraagtekens is omgeven. Op pagina 16 van het Kabinetsstandpunt NSL wordt zonder enige bronvermelding gesteld dat er door kort- of langdurige blootstelling duizenden mensen eerder overlijden. "Er zijn indicaties dat door langdurige blootstelling aan fijn stof de gemiddelde levensverwachting in Nederland mogelijk met circa een jaar wordt bekort". Een dergelijke vage en niet op enige bron herleidbare tekst mag natuurlijk nooit tot uitgangspunt van miljardenverslindend regeringsbeleid worden verheven.

Maar helaas zijn frases van de strekking als hierboven weergegeven vaak het enige argument waarmee voorstanders van strenge luchtkwaliteitsmaatregelen c.q. organisaties als Milieudefensie in hun strijd tegen aanleg van o.a. wegen en bedrijventerreinen voor de dag komen. Al jarenlang circuleert in Nederland een cijfer van 18.000 mensen die een jaar eerder sterven, zo ook op de NSL-website. Het telkens herhalen van een onbewezen feit is een beproefde propagandamethode, waarvan veel ondemocratische regimes uit heden en verleden een liefhebber zijn of zijn geweest. Maar in een democratie mag je verwachten dat er geen ongefundeerde besluiten worden genomen. Dit is echter wel precies wat in het dossier luchtkwaliteit lijkt te gebeuren. Want als je met googelen probeert te achterhalen waar het cijfer van 18.000 vandaan komt, stuit je op vaag onderzoek in de USA, onder klimatologisch andere omstandigheden dan in Europa en onder mensen met een geheel ander leefpatroon dan het onze, dat met de natte vinger naar Nederland is "vertaald".

Het is onacceptabel dat een wetenschappelijk verantwoorde analyse van de relatie tussen luchtkwaliteit en gezondheid ontbreekt in het NSL. Terwijl het toch helemaal niet zo moeilijk moet zijn om wél tot een betrouwbare analyse te komen voor ons deel van de wereld. Je kunt bijvoorbeeld de levensverwachting vergelijken van bewoners van Westduitsland en die van de vroegere DDR, waar de luchtkwaliteit, zeker in stedelijk en industrieel gebied, een stuk minder was dan in vergelijkbare Westduitse agglomeraties. En als het klopt dat blootstelling aan hoge concentraties fijn stof een duidelijk negatieve uitwerking op de gezondheid heeft, zou onderzoek kunnen worden ingesteld onder beroepschauffeurs. Vastgesteld is immers, dat de blootstelling in voertuigen aanzienlijk hoger is dan die op straat. Maar noch wat betreft de vroegere DDR-bewoners, noch wat betreft de chauffeurs is er enige indicatie, dat hun levensverwachting op grond van de luchtkwaliteit significant minder is.

De gegevens omtrent de levensverwachting in Nederland tonen anderzijds duidelijk aan dat die alleen maar toeneemt. Volgens het CBS lag het sterftecijfer in 2007 voor de vijfde keer op rij lager dan daarvoor. En juist onder allochtonen was sprake van een sterke daling. Het stond er niet bij in het CBS-rapport, maar het is een algemeen bekend gegeven, dat allochtonen eerder in stedelijk gebied, met drukke straten, dan op het platteland woonachtig zijn.

De gezondheidsschadelijke werking van NOx en fijn stof komt in het NSL al met al niet voldoende uit de verf. Het NSL draagt er aldus niet toe bij dat een reëel beeld wordt geschetst van de werkelijke situatie. Bij grote delen van het publiek bestaat inmiddels de indruk dat de luchtkwaliteit almaar slechter wordt, en hierop haken sommige milieuorganisaties en politici dankbaar in. Angst is een slechte raadgever, maar in het dossier luchtkwaliteit is het een kaart die veelvuldig wordt getrokken.

Van een regeringsdocument mag echter verwacht worden dat een zeer nauwgezet beeld van de werkelijkheid wordt geschetst, als fundament van het voorgenomen beleid. Dit is helaas niet het geval.

Hierdoor dreigt het gevaar, dat - voor onbepaalde tijd! - een malle molen aan maatregelen in gang wordt gezet die niet of nauwelijks meer te stoppen valt, met als gevolg dat er heel veel geld en energie verloren gaat aan zaken die geen navenant effect hebben. Maar die er wel toe leiden, dat burgers en bedrijven op kosten worden gejaagd, en dat hun sociale en economische leven nadelig wordt beïnvloed.

Dit geldt met name voor maatregelen die gericht zijn op het particuliere en kleinzakelijke wegverkeer. Want het wegverkeer wordt vaak als dé boosdener op gebied van NOx en fijn stof beschouwd. Terwijl, ondanks sterke groei van het autopark en het verkeer, het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van zowel NOx en fijn stof de laatste 15 jaar stabiel is gebleven, en nu niet meer dan respectievelijk ca. 40 en 20% bedraagt (bron: de eerder genoemde CBS-gegevens).

Er zijn bovendien tal van voorbeelden te noemen waaruit blijkt dat de invloed van het verkeer op emissie van fijn stof en NOx maar betrekkelijk is. Zo is voor een normaal druk bereden straat in Mainz / Duitsland gemeten wat de fijn stof emissie ter plekke was op de dag in februari 2005 dat president Bush daar met zijn autostoet doorkwam, waarvoor de straat de hele dag was afgesloten. Die bleek 5 microgram hoger (!) te liggen dan op een normale dag, met 39.000 voertuigen, 1000 stadsbussen en 390 trams.

En de GGD Amsterdam heeft vastgesteld dat er op autoloze zondag 2007 (23 september) op het meetpunt Stadhouderskade evenmin een merkbare verbetering plaatsvond op gebied van NOx en PM 10; alleen de concentratie kleinste deeltjes was significant geringer.

In beide gevallen wordt de opmerkelijke uitkomst toegeschreven aan het weer. En daarop zal geen enkele NSL-maatregel invloed kunnen hebben.

Wat betreft het wegverkeer is een ander gegeven dat slechts ca. 50% van de fijn stof deeltjes uit de uitlaat komt; de rest is afkomstig is van banden, remmen en wegdek. Dit betekent dat maatregelen die gericht zijn op oudere voertuigen maar betrekkelijk weinig effect hebben.

Er is tot nu toe geen enkele aanwijzing dat milieuzones, een maatregel die in het NSL veelvuldig aan de orde komt, tot significante verbetering van de luchtkwaliteit leiden. De meetgegevens van Duitse milieuzones wijzen er veeleer op dat er niet of nauwelijks sprake is van een merkbare positieve beïnvloeding.

In het NSL ontbreekt bovendien een duidelijk instrumentarium voor het centraal monitoren van de effecten van de diverse maatregelen, met als belangrijkste ijkpunten:

- welk resultaat is beoogd?
- wat zal het effect van de maatregel zijn? (uitgesplitst naar de doelgroepen waarop de maatregel is gericht, bijvoorbeeld vermindering van de emissie-bijdrage van vrachtautoverkeer)
- wat gebeurt er als het resultaat niet wordt bereikt?

- kosten-baten analyse per maatregel
- wanneer kan de maatregel weer worden ingetrokken?

Veel wordt overgelaten aan de lagere overheden, en het is maar de vraag of zij over het potentieel beschikken om tot verantwoorde beslissingen te komen. Het gevaar is groot dat emotie het daarbij wint van de ratio. Want als eenmaal de idee heeft postgevat dat de luchtkwaliteit in het geding is, is het moeilijk zakelijk te blijven argumenteren.

Het voornemen van Amsterdam om een milieuzone personenauto's in te stellen toont dit laatste duidelijk aan. In vergelijking tot andere Europese hoofdsteden kan Amsterdam gerust een autoluwe stad worden genoemd, o.a. door een laag autobezit en enorm fietsverkeer. Toch wekt Amsterdam de stellige indruk dat sprake is van een groot gezondheidsprobleem, en laat men vrijwel onvermeld, dat er de laatste jaren sprake is van enorme verbetering.

Een bijkomend aspect is dat het dieselaandeel onder personenwagens in Nederland erg laag is, ten opzicht van landen als bijvoorbeeld België, Frankrijk, Italië of Oostenrijk. Dieseluutstoot is erkend risicrijker dan die van benzinetechniek, dus het dieselaandeel in het verkeer zal wel een belangrijk beslis criterium moeten zijn.

Verder speelt dat het autoverkeer dankzij strengere normen voor nieuwe auto's en nieuwe technieken alleen maar schoner wordt de komende jaren, zonder dat hiervoor extra maatregelen op lokaal niveau nodig zijn. Op de effecten van deze al in gang gezette ontwikkeling gaat het NSL niet in.

Ik ben zeker niet tegen maatregelen die de leefkwaliteit aanzienlijk kunnen verbeteren. Te denken valt hierbij aan beleid om geluidsoverlast van het verkeer te verminderen. Eveneens zal er veel aan gedaan moeten worden om de gevolgen van klimaatverandering goed te kunnen opvangen. De kwestie van de luchtkwaliteit is van veel mindere prioriteit. En door in te zetten op betere geluidswering en vermindering van CO₂-uitstoot zullen ook de emissie van NO_x en fijn stof navenant afnemen.

Het vele geld dat voor het NSL beschikbaar is zou daarom aan genoemde, veel tastbaarder en urgentere doelen besteed moeten worden.

Het onderwerp luchtkwaliteit en het NSL als exponent daarvan doen me sterk denken aan mijn redenatie waarmee ik in het bestaan van Sinterklaas bleef geloven, toen leeftijdgenootjes al ongelovig waren geworden. "Als er zoveel poespas over wordt gemaakt, met intochten, bijeenkomsten voor personeelskinderen en zo meer, dan zal hij toch wel echt bestaan". Zo is het ook met het NSL: "als er zoveel geld en middelen voor worden ingezet, zal het wel om een enorm probleem gaan". Quod non!

Gezondheid is een groot goed, maar nu er al zo veel is bereikt op dit gebied is het absurd om aan een nauwelijks waarneembare verbetering van de luchtkwaliteit nog zoveel algemene middelen te besteden, en een deel van het ambtelijk apparaat met kafkaëske taken te belasten, die welig teweeg zullen brengen.

Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!

Hoogachtend,



mr. J.T.O. Bresters



De lucht om ons heen wordt steeds schoner. Dat is goed nieuws, want een schone lucht draagt bij aan een goede gezondheid. Maar ... we zijn er nog niet. De Nederlandse lucht voldoet nog niet op alle plaatsen aan de Europese grenswaarden. Om ervoor te zorgen dat dat wel gaat gebeuren, hebben de gezamenlijke overheden - rijk, provincies en gemeenten - het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld.

Het NSL brengt de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld van maatregelen en ruimtelijke projecten. In het NSL wordt niet bepaald of een ruimtelijk project - bijv. aanleg van een woonwijk, weg of bedrijventerrein - wel of niet doorgaat.

Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het NSL ter inzage. In deze periode kunt u kennis nemen van en uw mening geven over de inhoud van het NSL. Uw reactie zullen we meenemen bij het opstellen van het definitieve NSL.

Uw gegevens
De heer / mevrouw.

- volksh / De Peol

Organisatie: _____

Adres: _____

Postcode en Woonplaats: _____

Telefoonnummer: _____

E-mailadres: groen@sm.nl

Wijensdrecht
Witte Pijpen
Ariad hore

Mijn reactie gaat over: (meerdere keuzes mogelijk)

- | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> NSL algemeen | <input type="checkbox"/> Landbouw | <input type="checkbox"/> Ruimtelijke projecten |
| <input type="checkbox"/> Verkeer | <input type="checkbox"/> Industrie | <input type="checkbox"/> Saneringstool |
| | <input type="checkbox"/> Maatregelen | <input type="checkbox"/> Anders, |

N Noord-Brabant als Provincie heeft te maken met
de Dofenseel / luchtmarkt bijv. busis / vliegbeving

is niet aan te spreken

↳ Vorkushouding : mest en emissies

↳ Koeien in de wei : produceren men gassen in milien

**U kunt dit formulier inleveren op de locatie van de informatiebijeenkomst of toezenden aan:
INSPRAAKPUNT - POSTBUS 30316 - 2500 GH DEN HAAG onder vermelding van NSL**



De lucht om ons heen wordt steeds schoner. Dat is goed nieuws, want een schone lucht draagt bij aan een goede gezondheid. Maar ... we zijn er nog niet. De Nederlandse lucht voldoet nog niet op alle plaatsen aan de Europese grenswaarden. Om ervoor te zorgen dat dat wél gaat gebeuren, hebben de gezamenlijke overheden – rijk, provincies en gemeenten – het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld.

Het NSL brengt de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld van maatregelen en ruimtelijke projecten. In het NSL wordt niet bepaald of een ruimtelijk project - bijv. aanleg van een woonwijk, weg of bedrijventerrein – wel of niet doorgaat.

Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het NSL ter inzage. In deze periode kunt u kennis nemen van en uw mening geven over de inhoud van het NSL. Uw reactie zullen we meenemen bij het opstellen van het definitieve NSL.

Uw gegevens:
De heer / mevrouw:

Organisatie: _____

Adres: _____

Postcode en Woonplaats: _____

Telefoonnummer: _____

E-mailadres: geen@gemeente.nl

Mijn reactie gaat over: (meerdere keuzes mogelijk)

- | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> NSL algemeen | <input type="checkbox"/> Landbouw | <input type="checkbox"/> Ruimtelijke projecten |
| <input type="checkbox"/> Verkeer | <input type="checkbox"/> Industrie | <input type="checkbox"/> Saneringstool |
| | <input type="checkbox"/> Maatregelen | <input type="checkbox"/> Anders, |

internationaal / om liggende regio's

* Industriegebieden → Ruhrgebied (D)

↳ Luik (B / Vlaanderen)

* Rijksweg - Rijksweg

Wat zijn invloed /

wisselwerking heeft op Pro.v. NBZ (NL)

U kunt dit formulier inleveren op de locatie van de informatiebijeenkomst of toezenden aan:
INSPRAAKPUNT – POSTBUS 30316 – 2500 GH DEN HAAG onder vermelding van NSL

INSPRAAK OP HET NATIONAAL SAMENWERKINGSPROGRAMMA LUCHTKWALITEIT

Aan:
inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Maastricht, 8 oktober 2008,

Geachte heer, mevrouw,

Mijn naam is Paul Rutten en In ben voorzitter van de Stichting Klaor Loch uit Maastricht. Ik wil namens de Stichting Klaor Loch graag de volgende punten onder de aandacht brengen.

Op dit moment kan in plaats van het NSL beter gesproken worden van het NDL: het Nationaal Diskrediet-programma Luchtkwaliteit.

Met dit plan blijven we op een gigantische manier op de pof leven, krediet dat we niet hebben en uiteindelijk bij de ijkpunten (2010 en 2015) zal leiden tot het moeten constateren van een nog grotere achterstand in de te realiseren doelstellingen, waardoor we jaren achterop dreigen geraken bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een onverantwoord en onaanvaardbaar groot risico wordt op die manier genomen met de volksgezondheid,

Waaruit blijkt dat:

1. Het NSL is sterk gebaseerd op grotendeels positieve effecten van ONZEKERE maatregelen.
2. Het is gericht op het AFZWAKKEN van de wet luchtkwaliteit en de uitvoering daarvan.
3. Het tast de bescherming van de burger tegen luchtverontreiniging verder aan.
4. Geschikte technisch- en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken.

Hoe komt dat:

1. Metingen van luchtkwaliteit (GGD Amsterdam en in Maastricht) hebben al aangetoond dat de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden stagneert ondanks genomen maatregelen. Afname van luchtverontreiniging in de steden blijft achter op de landelijke trend die in de modelberekeningen is verwerkt en juist in de steden zijn veel bouwprojecten gepland.

Dat normen gehaald zullen worden is een loze bewering, die nergens concreet wordt onderbouwd.

2. Principes als "projectsaldering" en "niet-in-betekenende-mate" bieden te veel ruimte aan cijfermatig geïgocochel met berekeningen en prognoses.

Het doorgang laten van een groot aantal bouwprojecten is bij voorbaat al geaccepteerd, omdat bij voorbaat wordt aangenomen dat de normen worden gehaald vanwege de veronderstelling dat uitstel van de huidige normering zal worden gehonoreerd !! Hoe gek kun je het maken ??

Het doorgaan van de plannen is een hard gegeven, terwijl maatregelen en de eventuele positieve effecten, die de gevolgen van deze plannen moeten compenseren, vaag, zeer onzeker en boter zacht zijn.

3. De cijfers zijn gebaseerd op het meteorologisch uitzonderlijk gunstige jaar 2006. Er ontstaat een vertekend beeld en een misplaatst optimisme.

Niet alle gemeenten hebben gerapporteerd over het aantal mensen dat werd blootgesteld aan overschrijding van de grenswaarden. Berekeningen van het RIVM geven aan dat niet 140.000 mensen (volgens NSL), maar eerder 800.000 personen blootgesteld werden aan overschrijding van de grenswaarden voor PM10 en NO2.

4. Handhaving op de uitvoering van de voorgenomen maatregelen lijkt bij voorbaat onmogelijk; er ontbreken garanties. Dit is het grootste manco van het plan, de achilleshiel ! Want er worden vele maatregelen genoemd, die met het NSL in de hand, door lokale en provinciale overheden moeten worden uitgevoerd. Echter, wie zal zich aan een lastige wet houden die niet kan worden afgedwongen?

Sterker nog, gemeenten worden nu al tegengewerkt door de rijksoverheid, omdat handhaving van b.v. de milieuzones bemoeilijkt wordt omdat de kentekengegevens niet worden vrijgegeven.

5. Specifiek in Limburg wordt geen rekening gehouden met specifieke geografische omstandigheden, bijvoorbeeld dat Maastricht in een dal ligt, en dat Zuid-Limburg aan drie zijden door buitenlandse – ook industriële bronnen – wordt belast die slechts op algemene wijze in de landelijke achtergrondconcentraties worden verdisconteerd. Hierdoor wordt de lokale achtergrondconcentratie onderschat. Vanwege deze bijzondere geografische omstandigheden zou directe meting de voorkeur moeten genieten.

6. Met betrekking tot voorlichting (verdrag van Aarhus) zouden de Rijksoverheid en lokale overheid de bewoners van gemeenten veel beter moeten informeren over het NSL. Burgers weten van toeten nog blazen terwijl de verschillende NSL projecten bij uitvoering forse gevolgen kunnen hebben voor hun leefomgeving. Naar ons idee dienen burgers lokaal zowel schriftelijk als middels de lokale en landelijke media over NSL projecten tijdig geïnformeerd en betrokken moeten worden. Bij de reeds gehouden informatie- en inspraakavonden in Den Bosch en Arnhem is gebleken dat er slechts enkele burgers aanwezig zijn. Voor de rest zijn met name ambtenaren die bij het NSL betrokken zijn die acte de présence geven.

7. Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM₁₀, NO₂ en NO_x. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

8. In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade oploopt. Preventieve maatregelen om maximale gezondheid voor kinderen, zieken en ouderen te bewerkstellingen vormen geen onderdeel van dit plan. Dicht bij drukke wegen mogen nog steeds gevoelige bestemmingen (scholen, e.d.) gebouwd worden terwijl bekend is dat dit blijvende ernstige gezondheidsschade kan veroorzaken. Een gemiste kans.

9. Ook in Limburg maar ook andere provincies blijven na uitvoering van het NSL hardnekkige knelpunten met structurele overschrijding van normen bestaan. Dit is onacceptabel. Dit betekent dat iedereen in Nederland recht heeft op schone lucht behalve die burgers die in de nabijheid wonen van een NSL project!

Hoogachtend,

Namens Stichting Klaor Loch

Paul Rutten
voorzitter

p/a Attilaweg 16
6224 JS Maastricht

T 043-3621933 / 06-20682052
E maastricht@klaorloch.nl



Stichting Geen Twee Snelwegen

Secretariaat: Arnold Janssenstraat 41 - 5935 BR - Steyl

Bankrekeningnummer: 49 92 26 925

www.geentweesnelwegen.nl



Van: Paul van Veen
Aan: Belanghebbenden

Datum: 20081008

Betreft: Hoorzitting m.b.t. het NSL, te Roermond

Lokatie: Zalencentrum de Donderic, Donderbergweg 47, Roermond

Geacht forum,

Ik ben Paul van Veen en spreek namens de Stichting Geen Twee Snelwegen te Venlo.

Het doel van onze stichting:

Het voorkomen, dat voor de aanleg van de autosnelweg A74, een zuidelijk tracé wordt gekozen.

Wij zijn dus tégen de Plateau-variant, maar vóór de Klagenfurt variant.

Rijke buurten in Venlo noord hebben last van het vele vrachtverkeer dat langs hun wijk rijdt. Om hier van af te komen, wil de gemeente Venlo dit probleem verplaatsen naar onze wijken. Door een stevige lobby, wordt dit door de landelijke politieke coalitie en economisch gerelateerde instellingen, volledig ondersteund. Hierdoor worden Venlo-zuid, Tegelen en Blerick opgezadeld met 2 zeer drukke internationale snelwegen. De schadelijke emissies die deze snelwegen cumulatief genereren, zullen desastreus uitpakken voor onze gezondheid.

Wij voeren al jaren een ongelijke strijd tegen deze machtige lobby. En met succes!
Telkens kwam de overheid met nieuwe argumenten die niet steekhoudend waren. Werden o.a. fouten gemaakt in berekeningen en werden er verkeerde verkeersaantallen gehanteerd.

Het laatste wapenfeit van minister Eurlings is een aanvraag van derogatie bij de Europese Commissie voor milieuzaken en parallel daaraan, het in het leven roepen van een noodwet een "lex specialis" om de A74 te forceren. Een noodwet notabene, die in Nederland tot nu toe 2x is toegepast en wel voor de watersnoodramp in 1953 en voor de Maas deltawerken in de jaren negentig. Voor de A74 wordt nu als excuus de Floriade gebruikt. Ongelooflijk, maar waar!

Verder probeert men milieugroepen en individuen steeds meer mond dood te maken. Het beperken van rechten, het intrekken van subsidies en andere maatregelen die nog in de kast liggen. Het wordt klip en klaar dat deze overheid economie verkiest boven gezondheid.

Dhr. Camiel Eurlings liet zich onlangs nog laetdunkend ontvallen, dat ik een van die mensen ben die altijd wel handigheden weten te vinden, om de weg tegen te houden.

De economische top in Nederland tégen de gewone burger die opkomt voor zijn gezondheid en leefomgeving.

Ook na bestudering van het NSL zien we dit soort signalen. Er wordt heel veel gerept over het doel gezondheid, echter de kleine lettertjes lezen anders. Gebruikte termen zoals procedures versnellen,

flexibele uitvoering, verantwoordelijkheden en besluiten meer neerleggen bij lokale overheden, klinken niet in het voordeel van een democratisch besluit.

Verder wordt er teveel gemodelleerd en worden berekeningen omgezet naar praktijk met onzekerheidspercentages van 35- tot wel 200%. Maatregelen om schadelijke emissies terug te brengen zijn vaak niet onderbouwd en de effectiviteit onbekend. Bijvoorbeeld het stimuleren van openbaar vervoer en het stimuleren van aardgas als brandstof. Die brengen tot nu toe niet het gewenste effect of zijn afhankelijk van interacties met ongrijpbaarheden zoals; Ruimtelijke plannen elders, bestemmingsplannen, bouwbesluiten, vergunningen, noem maar op. Ook actieve maatregelen om fijnstof te reduceren zijn nog allemaal pril in onderzoek en niet internationaal bevestigd.

Neem ook het NSL saneringstool als vervanging voor het CAR2 model. Een toets leert dat het saneringstool tot wel 50% gunstiger kan uitvallen dan het gehanteerde CAR2 model.

Kortom, waar eerst niet gebouwd kon worden, kan nu wel gebouwd worden.

Onlangs heeft minister Cramer van Vrom in een brief aan de Kamer laten laten weten, het advies van de Gezondheidsraad, om ziekenhuizen en woningen aan te merken als "gevoelige bestemmingen" m.b.t. luchtkwaliteitseisen, naast zich neer te leggen.

Dit alles, zijn ons inziens, zeer slechte ontwikkelingen en wij zullen dan ook onze bezwaren duidelijk en schriftelijk, als onderdeel van deze procedure, kenbaar maken.

Tot slot.

Het is een feit dat de A74 in zeer betekende mate zal bijdragen aan de luchtvervuiling in Venlo-west en zuid. Een snelweg hoor je op een inhoudelijk - en kritische wijze te toetsen aan de luchtkwaliteitsnormen. Schrap dit project dus snel uit het NSL!

Hoogachtend,



Paul van Veen,
Naamens de Stichting Geen Twee Snelwegen.

Zie ook: www.geentweesnelwegen.nl



Stichting Geen Twee Snelwegen

Secretariaat: Arnold Janssenstraat 41 - 5935 BR - Steyl

Bankrekeningnummer: 49 92 26 925

www.geentweesnelwegen.nl



Steyl, 3 november 2008

Aan: Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
Postbus 30316,
2500 GH Den Haag.

Kopie: 1. Leden van de Gemeenteraad van Venlo.
2. College B&W Venlo.
3. Dagblad de Limburger, t.a.v. de heer H. Lücker.
4. Milieudefensie Amsterdam.
5. De wijkraden, verenigingen en werkgroepen, die de Stichting GTS vertegenwoordigt.

Geachte Minister van VROM,

Bijgaand doen wij u toekomen onze inspraakreactie inzake het concept N.S.L. Wij hopen en vertrouwen erop, dat u en uw medewerkers/sters aan deze reactie de grootst mogelijke aandacht geven, daar deze materie voor ons en ons leefmilieu van uitzonderlijk groot belang is. De Stichting GTS, zie tevens www.geentweesnelwegen.nl, is gekant tegen de aanleg van de Plateauvariant van rijksweg A74. Een bezwaarschriften actie in 2004 tegen deze aanleg is door 5674 burgers ondertekend. Hiermee wordt de brede maatschappelijke ondersteuning van onze Stichting extra onderstreept.

Aan de Stichting GTS werken mee:

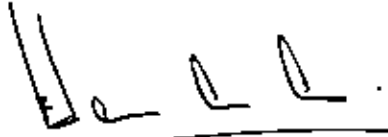
- Vereniging Belangen Bewoners Venloseweg e.o. Tegelen.
- Werkgroep R73 Tegelen.
- Vereniging belangengroep A73-A74 Blerick.
- Stichting Vrienden van de Abdij Tegelen.
- Abdij "Ulingsheide" Tegelen.
- Wijkraden: Op de Heide, Tegelen-Noord/Centrum, Venlo-Zuid, Blerick, Dorpsraad Boekend.
- Individuele personen/bewoners.

Wij danken u voor de aandacht aan dit schrijven en bijlage verleend en verblijven, namens het bestuur van de Stichting Geen Twee Snelwegen,

Hoogachtend,



drs. F.A.A. Stapels, voorzitter
F.D. Rooseveltlaan 18 2285CD Rijswijk tel. 070-4156280



F.J. Dambacher, secretaris
Arnold Janssenstraat 41 5935BR Steyl tel. 077-3732837

Bijlage: één.

Reacties van de Stichting Geen Twee Snelwegen op het concept N.S.L.

1) Inleiding

Van het N.S.L. moet worden gezegd, dat het een zorgvuldig opgezet stuk is, dat ongetwijfeld goed zal voldoen als luchtkwaliteitsplan bij het indienen van het derogatieverzoek bij de Europese Commissie. Het ziet er in eerste instantie doorwrocht uit. Door het treffen van maatregelen op rijks-, regionaal- en lokaal niveau kunnen op de vereiste tijdstippen (uitgaande van de toestemming tot vrijstelling en uitstel) de grenswaarden worden bereikt. Echter, zit het N.S.L. wel zo goed doortimmerd in elkaar? Uit de onderstaande reacties, zal blijken dat de Stichting GTS hier volstrekt anders over denkt.

De onderstaande reacties vallen uiteen in twee delen:

- de reacties die specifiek de situatie in en rond Venlo betreffen en
- de reacties van meer algemene aard.

2) Reacties betreffende de situatie Venlo.

Inleiding op reactie 1.

Een nieuwe A74 snelweg dient te voldoen aan de wettelijke normen. Tijdens de A74 Hoorzitting van de Tweede Kamer d.d. 5 september 2007 in Den Haag heeft de Stichting GTS aangedrongen op een juiste rekenexercitie met door ons aangereikte realistische inputgegevens (onder andere afkomstig van Rijkswaterstaat). Tot op heden zijn de resultaten hiervan niet aan ons teruggekoppeld; noch zijn de door ons aangeleverde inputgegevens tegengesproken.

Reactie 1.

De N.S.L. informatie avond te Roermond d.d. 8-10-2008.

Tijdens de demo van het rekeninstrument "Saneringstool" zijn de inputgegevens van de A73 met de A74 gevraagd ter hoogte van Blerick. Ten eerste bleek zowel de A73 als A74 niet op de Venlo kaart ingetekend te zijn. De oude N273 situatie was er nog duidelijk te herkennen! Wel kon men ons de inputgegevens van de A73 tonen voor de komende jaren. De inputgegevens waren te gunstig (te lage verkeersaantallen) en incompleet. Tevens konden er geen cijfers van de A74 worden getoond. Op dit moment toont het N.S.L. een irrealistisch gunstig beeld over de Venlo situatie. Een duidelijke tekortkoming. Is hier sprake van naïviteit? Neen; het lijkt erop, alsof Rijkswaterstaat nog steeds in de ontkeningsfase zit.

- NB. Het onderliggende citaat uit het LSL, blz. 12 bevestigt in iets andere bewoordingen onze reactie 1. (ondersrepingen zijn van GTS).

De Provincie en de gemeenten in Limburg hebben zich met een aantal kanttekeningen achter de uitkomsten geschaard. De Saneringstool probeert in zich te verenigen enerzijds de wens om de overschrijding situaties op een landelijk uniforme manier te berekenen (omdat de financiële middelen daaraan gekoppeld worden), anderzijds betekent dit dat de verkeersmodellen van alle gemeenten in één landelijk model moeten worden opgenomen. Dit vereist verdere aanvulling en verfijning van de invoer gegevens, die gezamenlijk met de gemeenten zal worden uitgevoerd. De huidige uitkomsten moeten dan ook met de nodige omzichtigheid worden gehanteerd.

Wij verzoeken U het N.S.L. in dit opzicht aan te passen.

Inleiding op reacties 2 en 3.

Het N.S.L. heeft duidelijk het karakter van "De huid verkopen voordat de beer geschoten is"; verbeterprojecten dienen zich nog te bewijzen in de toekomst, de beoogde winst wordt echter op voorhand geïncasseerd.

Reactie 2.

Cruciaal is dat er een goede controle (lees: toetsing d.m.v. meting) van de luchtkwaliteit wordt toegepast, vooral in de directe omgeving van de toekomstige A74 en A73/A74 combinatie. Tijdens de discussie hierover in Roermond, werd onze vrees bevestigd toen de heer Jan Schuring enkel het saneringstool aanduidde als HET toetsingscriterium. Wij staan erop dat er een meer realistische en meer diepgaande modelmatige toetsing wordt gehanteerd, gecombineerd met metingen ter plekke om het model te verifiëren: zowel voor fijn stof als voor stikstofdioxide (Van stikstofdioxide is trouwens bekend dat de recente "schonere" motoren niet voldoen aan de gestelde norm voor NO₂ uitstoot). Eén meetpunt op grote afstand te Vredepeel is echt onvoldoende. Tevens moeten er concrete termijnen worden vastgelegd waarbinnen eventuele overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden opgelost.

Wij verzoeken U, een betere toetsing, metingen ter plekke en concrete verbetertermijnen in het N.S.L. op te nemen.

Inleiding op reactie 3.

Van cruciaal belang is de te incasseren regionale verbeterlag te Venlo. Als er vervolgens in het LSL wordt gemeld dat *het rapport Luchtkwaliteitsplan Venlo van 25 maart 2008* de basis vormt om te komen tot een verbeterde regionale luchtkwaliteit, dan kunnen wij niet anders concluderen dan dat het vertrouwen in een goede uitkomst volstrekt zoek is. De Stichting GTS heeft dit rapport in een eerder stadium al bekritiseerd, omdat het belangrijke fouten bevatte. De afdeling Milieu van de gemeente Venlo vond het echter niet nodig om erover een inhoudelijke discussie te voeren. Het rapport maskeert de werkelijke Venlo situatie: de A73 rijksweg ligt gewoonweg veel te dicht bij de bewoonde gebieden, een erfenis waar binnenkort de wrange vruchten van geplukt gaan worden. Voorkom een opeenstapeling van problemen door er tevens de Plateauvariant van de A74 aan toe te voegen!

Reactie 3.

Het plan van Venlo(rapport Luchtkwaliteitsplan) behelst de volgende acties:

Citaat LSL:

- a) Groenmaatregelen (optimale dimensionering van bomen, heesters en hagen).
- b) Het stimuleren van het rijden op aardgas.
- c) Dynamisch verkeersmanagement in het binnenstedelijk gebied.
- d) In het luchtkwaliteitsplan wordt in eerste aanleg gekozen voor oplossing van knelpunten in reeds geplande (infrastructuur) projecten. Overige knelpunten zullen zelfstandig of eventueel in combinatie met acties uit andere beleidsvelden worden aangepakt.

Ad a) Het is niet wetenschappelijk aangetoond dat groenaanplant de luchtvervuiling langs autosnelwegen effectief kan verminderen. Bovendien is er langs de A73/A74 op diverse cruciale locaties geen ruimte voor dergelijke groenvoorzieningen.

- Ad b) Over de A73 en A74 zal voornamelijk doorgaand verkeer komen te rijden, dus voertuigen zonder bestemming Venlo. Het is niet realistisch om er van uit te gaan dat een groot deel van het internationale wagenpark binnen 3 à 4 jaar zal overstappen op het schonere aardgas. Voor de grootste luchtvervuilers, de vrachtauto's, is dit zelfs onmogelijk.
- Ad c) Een uitspraak die vervolgens niet inhoudelijk is uitgewerkt. Op rijkswegniveau is een dynamisch verkeersmanagement onmogelijk, want waar liggen de alternatieve wegen als deze snelwegen overbelast raken? In diverse rapporten van RWS wordt het dynamische verkeersmanagement in Venlo genoemd in de vorm van toeritdosering naar de autosnelwegen in het geval dat congestie dreigt op de snelweg. Hierdoor zal juist op die momenten dat de autosnelweg de meeste vervuiling produceert, ook de binnenstedelijke luchtvervuiling toenemen, met daarbij nog de congestie op het onderliggende wegenstructuur.
- Ad d) Een dergelijke mooie algemene zinsnede heeft geen waarde van betekenis als er geen maatregelen tot en normen van toetsing bij worden genoemd!
- Het in het N.S.L. verwijzen naar plannen van regionale en stedelijke overheden heeft alleen zin, als deze plannen degelijk zijn.

Wij verzoeken U deze degelijkheid te voren te controleren, dan wel hierover een algemene voorwaarde in het N.S.L. op te nemen.

Reactie 4.

Het N.S.L. mag niet het wettelijke instrument en procesgang van MER->OTB->TB-> Raad van State omzeilen of verzwakken. In het geval van de A74 betekent dit, dat er, na bijna 5 jaar wachten, een gedegen OTB ter tafel moet komen!

Wij verzoeken U, op een daartoe door U te kiezen, geëigende plaats, in het N.S.L. de algemene opmerking op te nemen, dat het N.S.L. niet de bedoeling heeft om dit instrument resp. deze procesgang te doorkruisen.

Reactie 5.

Weer wordt de lengte van de A74 fout opgevoerd. In het N.S.L., IB-nr. 901 op blz. 179 van de Bijlage, staat onder 'omvang', dat de A74 een lengte heeft van 3 km. Dit is slechts de lengte van het deel, dat als nieuwbouw moet worden aangelegd. De werkelijke lengte van het A74 traject (vanaf BAB61 tot aan knooppunt Zaarderheiken) bedraagt echter 9 km. Wij hebben sterk de indruk, dat ook voor het effect op de luchtverontreiniging wordt ingezoomd op alleen het nieuwbouwdeel en dat de 6 km op de westoever van de Maas buiten de beoordeling wordt gehouden. Zaarderheiken wordt in het N.S.L. reeds als een probleemgebied benoemd. Bij de eventuele realisatie van de Plateauvariant van de A74 ontstaat er een tweede probleemgebied: de combinatie van de 2 snelwegen A73 en A74. Deze hunderling zal gegarandeerd leiden tot nog meer flinke luchtkwaliteitsoverschrijdingen voor zowel NO₂ als fijn stof. Bijlage 1 licht dit concreet toe.

Wij verzoeken U, de totale lengte van de A74 in het N.S.L. op te nemen, het effect van de luchtverontreiniging van de gehele A74 te vermelden en de doorrekening, welke wordt genoemd in bijlage 1 in het N.S.L. op te nemen. Tevens verzoeken wij U, daarbij zonnodig refererend aan de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) om een schriftelijk overzicht van alle inputgegevens in de regio Venlo, die in het N.S.L. zijn verwerkt.

Reactie 6.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 33 / 3.3.5 De AMvB gevoelige bestemmingen

..... In de AMvB worden zones langs wegen opgenomen waarbinnen onderzoek verricht moet worden. Het gaat hierbij om een zone van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. Als er een plan bestaat om bijvoorbeeld een school of een bejaardentehuis helemaal of gedeeltelijk binnen zo'n zone te realiseren, dan moet er eerst onderzoek plaatsvinden.

Onderzocht moet worden of er op de desbetreffende locaties sprake is van (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂. Is dat het geval, dan mag deze 'gevoelige bestemming' daar niet worden gerealiseerd. Op deze wijze vormt de onderzoeksplicht uit de AMvB een aanvulling op het onverkort geldende principe van een goede ruimtelijke ordening.

Omgekeerd moet ook gelden, dat als er reeds zo'n/zulke gevoelige bestemming(en) ligt/liggen binnen de zone van 300m, er onderzoek dient plaats te vinden of er, door de aanleg van een weg, sprake kan zijn van (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide. Is dat het geval, dan mag deze weg daar niet worden gerealiseerd.

Wij verzoeken U, dit onderzoek voor de Plateauvariant van de A74 te doen plaatsvinden.

Reactie 7.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 45 / 4.2.3.1 Huidige situatie op- en overslag, luchtvaart en scheepvaart.**Op- en overslag**

Figuur 4.6 en Figuur 4.7 tonen de achtergrondconcentraties voor PM₁₀ plus de bijdrage van op- en overslag voor de regio's Amsterdam en Rotterdam in 2006. Dit zijn de enige regio's waar op- en overslag van betekenis is voor eventuele grenswaarde overschrijdingen voor PM₁₀.

Wat dacht u van Blerick (gemeente Venlo) waar een van de grootste logistieke centra van Europa is gevestigd? Dit in combinatie met de A67, A73 en straks de A74. Daar bovenop nog intensief treinverkeer met dieseltractie (100 stuks enkel- en meervoudige locomotief getrokken treinen per etmaal) en scheepvaart. Verder ligt er reeds een containeroverslag met binnenkort een barge terminal.

Hieraan toegevoegd een Floriade, uitbreiding van de industrieterreinen Tradeports en intensieve veehouderij. Jawel, een hotspot van de eerste orde.

Wij verzoeken U in het N.S.L. de op- en overslag in de regio Venlo voor eventuele grensoverschrijdingen voor fijn stof en stikstofdioxide mee te wegen.

Reactie 8.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 56 / 4.3 Huidige situatie blootstelling

Het bepalen van het aantal personen dat blootgesteld wordt aan concentraties luchtverontreiniging boven de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ is zeer complex. Deze aantallen hangen onder meer af van de hoogte van de overschrijding, de lokale verspreiding, de afstand van de bron tot de blootgestelde en de bevolkingsdichtheid. De meest recente gegevens over de Nederlandse situatie betreffen het jaar 2006. Voor dit jaar zijn gemeentelijke en provinciale rapportages beschikbaar over de kwaliteit van de lucht en het aantal personen dat werd blootgesteld aan te hoge concentraties verontreiniging. Daarnaast heeft het RIVM een studie verricht naar de ontwikkeling van de concentraties over de jaren 2003-2006 en zijn door het CBS en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) berekeningen gedaan voor het aantal inwoners dat blootgesteld werd aan te hoge concentraties luchtverontreiniging.

De getallen die uit deze bronnen komen kennen met name voor PM₁₀ een forse bandbreedte.

Dit wordt onder meer veroorzaakt doordat rapportages niet altijd volledig zijn, doordat niet naar lokale bronbijdragen is gekeken of geen correctie heeft plaatsgevonden voor de bijdrage van natuurlijke bronnen. Ook dient opgemerkt te worden dat deze getallen slechts betrekking hebben op één jaar. Fluctuaties in meteorologische omstandigheden leiden ertoe dat voorzichtig moet worden omgegaan met uitspraken op basis van één jaar. Hoewel 2006 een extreem warm jaar was, passen de gemeten concentraties PM₁₀ en NO₂ goed in de trend van de voorafgaande jaren. Dit zou kunnen betekenen dat de berekende aantallen personen die blootgesteld zijn aan te hoge concentraties luchtverontreiniging ook een goed beeld geven van de problematiek.

Juist! Hier hoeft nauwelijks iets aan toegevoegd te worden. Inderdaad zijn de rapportages niet altijd volledig en zelfs niet altijd juist. Als voorbeeld noemen we de gemeentelijke luchtkwaliteitsrapportages van Venlo. Hierin hebben wij nogal wat tekortkomingen aan het licht gebracht. Met als resultaat een minder florissante uitkomst.

Helaas worden dit soort rapportages niet geverifieerd, waarmee ook de landelijke trend nadelig kan worden beïnvloed, voor wat betreft de betrouwbaarheid van de cijfers.

Wij verzoeken U in het bijzonder voor wat betreft de situatie in de regio Venlo, de aangeleverde rapportages te controleren.

Reactie 9.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 92 / 5.4 De effecten van de IBM-projecten**Saneringsopgave**

De IBM-projecten genereren extra verkeer, wat negatieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. De hoeveelheid extra verkeer maakt onderdeel uit van de verkeersprognoses die de gemeenten hebben aangeleverd voor de saneringstool. De saneringsopgave van het N.S.L. omvat daarmee vanzelf ook de luchtkwaliteitsopgave die het gevolg is van de IBM-projecten. De saneringstool laat evenwel zien dat de saneringsopgave wordt gedomineerd door de bestaande overschrijdingen. IBM-projecten veroorzaken lokaal wel extra verkeer en daarmee lokaal mogelijk hogere concentraties, maar veroorzaken nauwelijks een toename van het aantal grenswaarde overschrijdingen.

Dit zijn boude beweringen; we twijfelen hier sterk aan. Dit kan alleen geverifieerd worden aan de hand van lokale, fijnmazige metingen over een periode van minimaal 1 jaar.

Deze constatering kan in geen geval betrekking hebben op de situatie rond de Plateauvariant van de A74, gezien juist de enorme verkeerstoename, die hier zal worden gegenereerd.

Wij verzoeken U om te bevestigen, dat hier niet op de situatie in de regio Venlo is gedoeld.

Reactie 10.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 94 / 5.4 De effecten van de IBM-projecten

..... Uit voorgaande overzichten van de IBM projecten is zelfs de conclusie te trekken dat de meeste IBM-projecten zich in niet-overschrijdingsgebieden bevinden. Soms ook bevinden ze zich in gebieden waar de grenswaarden overschrijdingen ruimschoots worden weggenomen door het (inter)nationale beleid. Slechts op een beperkt aantal locaties resteren nog overschrijdingen ten gevolge van extra verkeer op toegangswegen die - zeer beperkt - moeten worden toegerekend aan de IBM-projecten.

Ook hiervoor geldt, dat wij menen te mogen aannemen, dat de regio Venlo en de Plateauvariant van de A74 niet onder "de meeste IBM-projecten" vallen.

Wij verzoeken U ons te bevestigen, dat hier niet op de situatie in de regio Venlo is gedoeld.

3) Reacties van algemene aard.

Reactie 11.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 16 / 2.2 N.S.L. voor projecten en derogatie

In de Wet milieubeheer en daarop gebaseerde regelgeving was sprake van een koppeling tussen individuele ruimtelijk-economische projectbesluiten en de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Een bouwproject op een plek waar al sprake was van een overschrijding van de grenswaarden, kon daardoor alleen doorgang vinden als de negatieve effecten in de directe nabijheid van dat project werden gecompenseerd.

Een logische en juiste gedachte. Waar de luchtkwaliteit een probleem is, op die plaats dient het probleem ook opgelost te worden. Daar is immers de gezondheid in het geding. Het blijft op een truc lijken, als men pieken omzeilt, door deze door een gemiddelde waarde te vervangen c.q. te salderen. Het logische gevolg zou moeten zijn, dat het project op die plaats geen doorgang kan vinden of dat ter plaatse de problemen opgelost worden.

Wij maken ernstig bezwaar tegen deze onjuiste methode

Reactie 12.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 21 / 2.5 Betrouwbaar en uniform rekenkundig fundament

Algemene werkwijze

Uitgangspunt voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn metingen die het RIVM verricht in het kader van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Waar mogelijk worden de meetwaarden aangevuld met - dan wel geloopt aan - metingen van regionale milieudiensten. De metingen vormen een essentiële basis voor de kalibratie van modelberekeningen.

We vinden het uiterst vreemd dat het landelijk meetnet uitgangspunt is voor de beoordeling. Het landelijk meetnet laat vooral waarden zien m.b.t. achtergrondconcentraties en geeft geen inzicht in lokale bronnen. Neem bijvoorbeeld het meetpunt Vredepeel. Een meetpunt, dat geplaatst is op het platteland en ver verwijderd is van bijvoorbeeld steden, die een hogere intensiteit aan vervuilende bronnen bezitten.

Regionale milieudiensten leveren in Nederland nauwelijks waarden aan die refereren aan langdurige metingen. In het N.S.L. is niet nauwkeurig uitgelegd hoe en wat er gemeten is en hoe die metingen precies uitvallen.

Wij verzoeken U in het N.S.L. die uitleg te geven.

Reactie 13.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 21 / 2.5 Betrouwbaar en uniform rekenkundig fundament

In de praktijk gaat het hier om de concentratiebijdrage van het onschadelijke zeezout dat in Nederland – in vergelijking met andere EU-lidstaten – in relatief hoge concentraties voorkomt.

Het aftrekken van de concentratie zeezout in Limburg is volstrekt onjuist. Het N.S.L. dient hierop te worden aangepast.

De concentratie zeezout in Limburg dient wederom in de cijfers van het N.S.L. te worden opgenomen, omdat overschrijding van de fijn stof grenswaarde in het geval van zuiden- en oostenwind veelvuldig aan de orde is. Zeezout kan enkel bij westenwind worden aangevoerd.

Wij verzoeken U om de aftrekbaarheid van zeezout voor de provincie Limburg nader te analyseren en deze –zonodig- wettelijk te verbieden. De Stichting GTS heeft dit aspect inhoudelijk onderzocht op basis van luchtkwaliteitsmetingen in Venlo. Indien gewenst willen wij deze kennis met u delen.

Reactie 14.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 23 / 2.5 Betrouwbaar en uniform rekenkundig fundament**De saneringstool**

..... Voorbeelden van dit soort gegevens zijn verkeersintensiteiten en weg- en omgevingskenmerken. In de bijlage over de verantwoording van de saneringstool wordt toegelicht dat de discontinuïteiten die hierdoor kunnen ontstaan geen gevolgen heeft voor de omvang van het aantal grenswaarde overschrijdingen.

Een uiterst vreemde conclusie. In Venlo zijn er duidelijke voorbeelden dat verkeersintensiteiten foutief worden opgegeven. Waarom dit gebeurt laten we in het midden, maar verkeerscijfers kloppen vaak niet. Er is ook gebleken dat geen enkele instantie dit soort gegevens verifieert.

Wij verzoeken U in het N.S.L. op te nemen, dat de opgegeven verkeersintensiteiten zullen worden gecontroleerd.

Reactie 15.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 23 / 2.5 Betrouwbaar en uniform rekenkundig fundament*De saneringstool*

..... Ten slotte maakt het MNP een belangrijke kanttekening ten aanzien van de uitkomsten van de saneringstool. Het MNP geeft aan dat de huidige rekenmethoden met betrekking tot luchtkwaliteit een groot aantal onzekerheidsmarges kennen. Op basis daarvan mogen volgens het MNP – wetenschappelijk gezien – geen uitspraken worden gedaan over situaties vlak rond de grenswaarden. In elk geval niet op de wijze waarop dat nu plaatsvindt bij de beoordeling van projecten en de besluitvorming over maatregelen. Dat geldt dus ook voor het omgaan met de resultaten van de saneringstool. Het MNP geeft aan dat in dergelijke situaties ruimte zou moeten worden gecreëerd voor een bestuurlijke afweging. Voor situaties die ruim onder en boven de grenswaarden liggen, geldt dit niet. De EU-richtlijn, te weten de huidige jurisprudentie, biedt echter geen ruimte voor een dergelijke benadering. Deze kwestie is ook onderwerp van onderzoek en discussie in de lopende review van de gehele systematiek van meten en rekenen met betrekking tot luchtkwaliteit. Deze opdracht is neergelegd bij een commissie onder leiding van een onafhankelijke voorzitter.

Als er al ruimte zou moeten worden gecreëerd voor één bestuurlijke afweging, dan zou aan die bestuurlijke afweging hoge eisen moeten worden gesteld, gelet op de mogelijkheid dat die afweging aan juiste onderzoeksresultaten zou kunnen voorbijgaan. Overigens geeft “de lopende review van de gehele systematiek van meten en rekenen met betrekking tot de luchtkwaliteit” ons grote aarzelingen omtrent de waarde van dit N.S.L. Het ware toch beter geweest eerst een dergelijke review af te ronden en daarover te concluderen!

Wij vragen om in het N.S.L. aan te geven welke hoge eisen (extra eisen) aan de genoemde bestuurlijke afweging zullen worden gesteld. Tevens vragen wij U in het N.S.L. uit te leggen, waarom de review kan worden gehouden, terwijl dit N.S.L. al ter visie ligt.

Reactie 16.

Citaat uit het N.S.L.

Pag 24 / 2.5 Betrouwbaar en uniform rekenkundig fundament*De saneringstool*

..... De saneringstool versie 2.2.2 laat uitkomsten zien die in gunstige zin afwijken van het beeld dat tot voor kort bestond van de luchtkwaliteit.

Juist. Een eerste toets van de saneringstool vergeleken met het CAR2 model laat zien dat de saneringstool tot wel 50% gunstiger kan uitpakken. Tja en inderdaad, op deze manier kunnen projecten sneller en zonder problemen doorgang vinden. Maar dergelijke uitkomsten, die tot 50% afwijken, kunnen niet alleen tot de conclusie leiden, dat het CAR2 model onjuist is, maar moeten ook gezonde wetenschappelijke twijfel opwekken omtrent de juistheid van de saneringstool.

Wij verzoeken U in het N.S.L. op te nemen de uitleg waarom het CAR2 model onjuist is en de saneringstool de hoogste wijsheid in deze is.

Reactie 17.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 33 / 3.3.5 De AMvB gevoelige bestemmingen

..... Besluiten die worden genomen met toepassing van titel 5.2 van de Wet milieubeheer, hebben niet rechtstreeks betrekking op mensen, maar op ruimtelijke aspecten, dus bijvoorbeeld op de gebouwen waar mensen verblijven. Deze AMvB zal dan ook gaan over gebouwen: de eerdergenoemde "gevoelige bestemmingen".

Allereerst is gekeken naar gevoelige groepen, zijnde kinderen, ouderen en zieken. Daarnaast is bekeken in welke gebouwen deze groepen mensen langdurig verblijven. In het algemeen heeft langdurige blootstelling van mensen aan verontreinigende stoffen immers een groter negatief effect op de gezondheid dan een kortdurend verblijf in verontreinigde lucht. Op deze wijze is bepaald dat de volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen worden aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven en bejaarden, verzorgings- en verpleegtehuizen.

Het is ontoelaatbaar dat woningen waar mensen verblijven niet onder de "gevoelige bestemmingen" vallen. Mensen verblijven minimaal een half etmaal in hun woningen. Er wordt vermeld dat er geen veilige grens is waarbuiten gezondheidseffecten kunnen optreden. Gevolg zou moeten zijn dat er dan geen enkel risico genomen moet worden, voordat men door onderzoek exact weet, hoe en wat precies de gevaren zijn. Een herhaling van de asbestbenadering in het verleden ligt hier op de loer en dient absoluut voorkomen te worden. In een brief aan de Kamer van juni 2008 (kenmerk: BREM 2008055761) legt minister Cramer het advies van de Gezondheidsraad naast zich neer. In dit advies staat dat ook ziekenhuizen en woningen moeten vallen onder de noemer "gevoelige bestemmingen". Er wordt door de minister volledig voorbij gegaan aan het feit dat de werknemers van zo'n instelling, er minimaal 8 uur, 5 dagen in de week, verblijven. Verder wordt vergeten dat mensen die in het ziekenhuis verblijven, in veel gevallen door hun aandoening een verzwakt afweersysteem hebben en daardoor extra gevoelig zijn voor schadelijke stoffen. Vaak beschikken de ziekenhuizen ook nog over psychiatrische afdelingen, waar de patiënten juist wel langdurig verblijven.

Verder moeten we af van het begrip "gevoelige groepen". Blootstelling aan schadelijke emissies op langere termijn is en blijft ook voor de gezonde mens ongezond.

Conclusie is dat hier duidelijk te weinig aandacht wordt gegeven aan gezondheidseffecten..

Wij verzoeken U met klem om woningen en ziekenhuizen op te nemen bij de gevoelige bestemmingen.

Reactie 18.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 34 / 3.3.5 De AMvB gevoelige bestemmingen

Hierbij kan nog worden opgemerkt dat het in het algemeen verstandig is terughoudend te zijn met de bouw van gevoelige bestemmingen nabij drukke (snel)wegen, want zoals onder meer de GGD-werkgroep Luchtkwaliteit en de Gezondheidsraad hebben aangegeven, kan ook bij concentraties beneden de grenswaarden gezondheidsschade optreden.

Dit is reden te meer om ziekenhuizen en woningen op te nemen bij de gevoelige bestemmingen.

Reactie 19.

Citaat uit het N.S.L.

Pag. 37 / 4.1.1 Emissies en bijdragen van verschillende bronnen

De emissies van de zeescheepvaart worden niet meegenomen

De rivierscheepvaart ontbreekt in zijn geheel in het N.S.L. Een vreemde zaak, temeer vanwege het feit, dat rivieren in de meeste gevallen ook via de grote steden lopen, waar reeds intensief stadsverkeer, al of niet in combinatie met nationaal of zelfs internationaal verkeer, plaatsvindt. Voorbeeld is Venlo, de rivier de Maas, die de mogelijke A74/A73 combinatie kruist.

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat dit ook geldt voor intensief bereden spoortrajecten door dieseltractie. Het N.S.L. heeft dit onterecht niet meegenomen in de lokale achtergrondconcentratie.

Wij verzoeken U in het N.S.L. ook de invloed van rivierscheepvaart en van intensief door dieseltractie bereden spoortrajecten te verwerken.

3) Conclusie

Het N.S.L. lijkt een degelijk onderbouwd document en ziet er fraai uit. Het staat bol van goede intenties. Veel is echter te vrijblijvend en zonder harde sancties en harde termijnen voor het geval niet aan de luchtkwaliteitseisen wordt voldaan. Hierdoor is het N.S.L. mogelijk misleidend. Het schept de ruimte om lokaal verslechtering van de luchtkwaliteit toe te staan, terwijl de noodzakelijke verbetering van de luchtkwaliteit niet is gegarandeerd. Wij vrezen dat het N.S.L., ondanks de goede bedoelingen, op veel plaatsen zal leiden tot het oprekken van de milieunormen, vergelijkbaar met de situatie rond Schiphol.

Er ontbreekt per verbeteractie welke concrete dalingen van fijn stof en NO₂ zijn te verwachten. Toetsing op juistheid wordt hierdoor onmogelijk..

Bijlage 1. Het juist berekenen van de te verwachten luchtkwaliteit in de omgeving Venlo.

De verwachte verkeersaantallen voor 2020 volgens Rijkswaterstaat (dossiercode 05L42067):

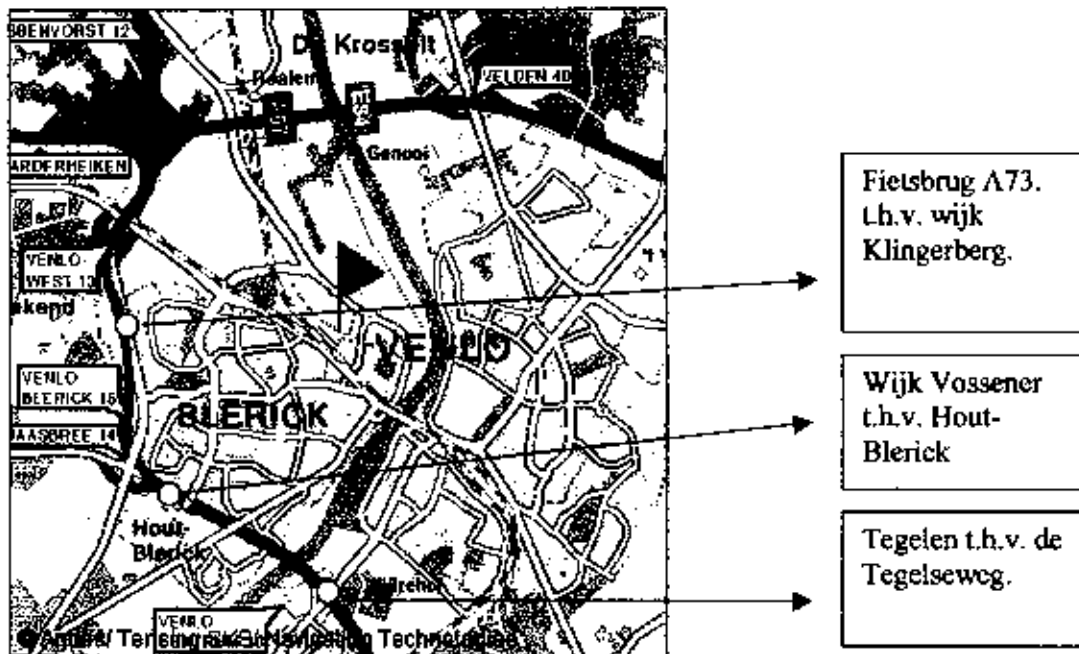
A73 Venlo-West (Blerick): 112.000 mvt, waarvan 49.500 vrachtwagens.

Autosnelweg Zuiderbrug: 129.000 mvt, waarvan 49.000 vrachtwagens.

Het betreft géén weekdag, maar een werkdag etmaal gemiddelde.

De stichting GTS vraagt nadrukkelijk om de situatie op de volgende markeerpunten kritisch door te rekenen, dan wordt het duidelijk welke grove overschrijdingen van de normen van luchtkwaliteit er daadwerkelijk zullen ontstaan.

- a) De wijk Klingerberg ter hoogte van de nieuwe A73 fietsbrug.
- b) De wijk Vossener aan de Zuidzijde ter hoogte van Hout-Blerick.
- c) Tegelen ter hoogte van de Tegelseweg.



Inputgegevens.

- a) De officiële verkeersaantallen van voertuigen per etmaal voor de A73 en de A74 en gecombineerd voor de jaren: 2010, 2011, 2013, 2015, 2017 en 2020, voldoende nauwkeurig uitgesplitst naar middel- en zwaar vrachtverkeer en personenwagens.
- b) Het rekenen met de echte werkdagen en dus niet met een gemiddelde weekdag.
- c) De gegevens ad a) met filevorming: 5x per week vanaf 2011: tijdens zowel de ochtend- als de avondspits.
- d) Binnen de 100 meter is er sprake van een zeer dichte bebouwing op de genoemde markeerpunten. Het is een must dit ook daadwerkelijk als parameter mee te nemen. Dit deel van de snelweg mag niet worden omschreven alsof er aan beide zijden een open gebied is (zoals nu wordt gehanteerd).
- e) Binnen de 300 meter dient het verkeer van alle lokale wegen meegenomen te worden.
- f) De stedelijke achtergrondvervuiling in Venlo is veel hoger gebleken dan die op globaal Limburg niveau. Metingen gedurende 1 jaar bevestigen deze nitspraak.

Inspraaknotitie t.b.v. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Op woensdag 8 oktober 2008 (De Donderrie te Roermond).
Van Leon Moonen, portefeuillehouder milieu, Limburgse Land en Tuinbouwbond
 (LLTB, postbus 960, 6040AZ Roermond).

Geachte dames en heren.

Mijn naam is Leon Moonen, ik ben portefeuillehouder milieu binnen het LLTB-bestuur en tevens pluimveehouder. De LLTB is een vereniging die de belangen van ruim 3500 Limburgse agrarische ondernemer behartigt. Namens de LLTB maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om in te spreken op het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit. Ik betrek daar ook het Limburgs samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit bij dat, naar ik begrijp, onderdeel uitmaakt van de NSL-afspraken.

Uiteraard zal ik mij vooral richten op de aspecten die land- en tuinbouw raken.

Problematiek relevant voor land- en tuinbouw.

Voor land- en tuinbouw is vooral de uitstoot van fijn stof door de intensieve veehouderij van belang. De sector realiseert zich dat fijn stof een belangrijk onderwerp is. Relevant voor de mensen in de omgeving van een intensieve veehouderij, maar ook voor de eigen gezondheid van de agrarische ondernemer en zijn gezin en zijn medewerkers. De sector is dan ook graag bereid om samen met de provincie en gemeenten te zoeken naar passende oplossingen. Passend binnen de milieuraandvoorwaarden, maar ook binnen de financiële mogelijkheden van het bedrijf en met realisatie binnen redelijke termijnen. Dat de aanpak zich daarbij richt op de pluimveehouderij is gelet op de indicaties die er nu zijn begrijpelijk en verdedigbaar.

Wel rekenen met betrouwbare emissiefactoren.

Voorwaarde bij de verdere uitwerking is wel dat gerekend wordt met betrouwbare emissiefactoren. Totnogtoe zijn allerlei aannames gedaan, zoals bijvoorbeeld het omrekenen naar pluimvee op basis van forfaitaire excretienormen voor fosfaat. Uit een ECN-rapport (met rapportnummer ECN-E-08-013) blijkt dat deskundigen van TNO en WUR de onnauwkeurigheid op een factor 6 schatten. Daarbij is veelal uitgegaan van een worst case benadering, waardoor de feitelijke gegevens naar ons oordeel veel gunstiger zullen uitpakken.

Alvorens een investering in maatregelen van bedrijven te vragen zijn betrouwbare gegevens nodig. Dat betekent dat de metingen bij stallen die nu plaatsvinden eerst afgerond dienen te zijn en gevalideerd dienen te zijn voordat een verdere aanpak bepaald kan worden.

Breed scala aan maatregelen onderzoeken.

Parallel aan de feitelijke metingen zijn we bereid na te denken over mogelijke maatregelen. Uitgangspunt daarbij is dat de maatregelen praktijkrijp en ook financieel haalbaar dienen te zijn. Van groot belang is dat een breed scala van maatregelen wordt bekeken en door de overheid wordt gestimuleerd. Het lijkt erop alsof in het NSL alleen op combiwassers wordt ingezet. Combiwassers hebben voordelen, maar door het energiegebruik en de hoge jaarlijkse kosten ook nadelen. Van belang is daarom dat ook andere perspectiefvolle maatregelen worden uitgewerkt, zoals genoemd in het rapport "plan van aanpak bedrijfsoplossingen" van de Animal Science Group (rapport WUR/ASG 113 van maart 2008).

Financiële stimulans nodig.

Ook van belang is dat de perspectiefvolle en praktijkrijpe maatregelen die uit de studies van ASG voortvloeien worden gestimuleerd met een subsidieregeling, zoals dit nu ook al gebeurt met de combiwassers. Voor de bedrijven die nu aan de pilots meewerken zou daarbij een financiële tegemoetkoming met terugwerkende kracht nodig zijn.

Een financiële tegemoetkoming voor maatregelen bij intensieve veehouderij is ook te verdedigen omdat de fijn stof problemen voor een deel zijn terug te voeren op de wens van maatschappij en overheid om meer te doen aan dierwelzijn. De sector dient de wens voor

meer ruimte per dier en het afschaffen van kooisystemen in de pluimveehouderij te respecteren. Deze maatschappelijke wens leidt echter onherroepelijk tot een hogere uitstoot van fijn stof. Het ligt dan voor de hand dat de overheid zorgt voor een goede financiële tegemoetkoming. Er ligt immers ook een verantwoordelijkheid bij de rijksoverheid om de negatieve gevolgen te beperken die voor het milieu ontstaan door maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Alleen toetsen bij gevoelige bestemmingen.

Ook op de toetsafstand wil ik graag reageren. In de voorstellen wordt uitgegaan van een toetsafstand op 70 meter van de terreingrens. Uit gegevens op de site van het planbureau voor de leefomgeving blijkt dat in de nieuwe Europese richtlijn Luchtkwaliteit een aparte bepaling is opgenomen. Die bepaling geeft aan dat handhaving van de normen niet nodig is op plaatsen waar toegang voor het algemene publiek verboden is en daar waar geen permanent bewoning is. Dit is ook logisch; het gaat om blootstelling van burgers gedurende een relevante tijd.

Dit betekent dat de toetsafstand in de praktijk vaak groter dan 70 meter kan zijn. Ook openbare wegen hoeven naar het oordeel van de LLTB niet meegenomen te worden. Het gaat immers om minimaal een dagblootstelling en niet om een kortstondige blootstelling van enkele minuten door mensen die passeren. (Als vergelijking: het risico voor externe veiligheid wordt evenmin berekend op wegen, maar alleen op permanente verblijven). De rijksoverheid moet de ruimte die de Europese regels bieden nu snel gebruiken en de Nederlandse regels daarop aanpassen.

Haalbaarheid termijnen en goede communicatie.

Ik wil het onderdeel intensieve veehouderij en fijn stof afsluiten met twee opmerkingen. De eerste betreft de te krappe termijnen. Metingen moeten nog worden verricht naar de exacte emissies; maatregelen moeten nog worden uitgewerkt en beproefd en daarna moeten vergunningen nog worden aangepast en maatregelen worden geïmplementeerd op bedrijven. De termijnen van 2011 zijn daarvoor te krap. Net als bij IPPC dienen praktische oplossingen bedacht te worden. Zo zouden doelvoorschriften in 2011 wel al in de vergunning kunnen staan, maar moet de ondernemer dan nog tijd krijgen om de beste maatregel te kiezen en toe te passen op zijn bedrijf.

De tweede opmerking betreft de communicatie naar lagere overheden. Gemeenten weten niet waar ze aan toe zijn en vragen nu zelfs bij kleine uitbreidingen van melkveehouderijen een toelichting en onderbouwing voor fijn stof. Het is zaak dat er snel een goede en praktische handreiking komt voor lagere overheden, zodat onnodige vertragingen in procedures en onnodige kosten voorkomen worden.

3% norm en glastuinbouw.

Tenslotte nog een opmerking over de 3% norm. In het Limburgse samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt aangegeven dat naar de luchtkwaliteitsnormen gekeken moet worden als een tuinder een kas bouwt met een oppervlakte groter dan 0,7 ha. Naar ik aanneem wordt daarbij vooral gedacht aan de NO₂-emissie. Deze bedrijven dienen allemaal te voldoen aan emissie-eisen, met name het Besluit Emissie Eisen Stookinstallaties. Een overschrijding van normen is dan mijns inziens niet te verwachten en de maat van 0,7 ha is ook niet onderbouwd. De LLTB is van mening dat de bijdrage van een individueel bedrijf verwaarloosbaar is. In het Limburgse programma konden na studie grotere projecten van tientallen hectare glas, zoals Californië en Siberië, uitgezonderd worden. Het is dan niet reëel en niet redelijk uitbreiding van een afzonderlijk glastuinbouwbedrijf met enkele hectares wel in detail te bekijken, deze zullen dan zeker geen belangrijke bijdrage hebben. De huidige voorstellen leiden tot ongewenste vertragingen en niet redelijke kosten voor glastuinder. Naar het oordeel van de LLTB is een norm van 4 of 5 hectares alleszins verdedigbaar.

Ik spreek de hoop uit dat de opmerkingen die ik namens de LLTB heb ingebracht leiden tot een aantal bijstellingen en dat ze worden meegenomen bij de verdere uitwerking.

Ik dank u voor uw aandacht.

1



11-11-2003 13:37

Secretariaat afd. Brabant:
Rob Hendriks
Kruisstraat 65
5014 HS Tilburg
Tel: 0135362756
Mob.nr. 0621866771
E-Mail robhendriks@home.nl
Web-site www.cvah-brabant.nl

Het instellen van de Milieuzonering is een goede zaak indien alles goed georganiseerd is en een doordachte aanpak heeft plaatsgevonden.

Er is wel naar de milieueffecten gekeken maar niet naar de economische effecten voor de gebruikers van deze milieuzone.

Ik vertegenwoordig de Ambulante ondernemers in Brabant. Onderdeel van de landelijke Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel.

Het landelijkconvenant dat is samengesteld is vooral vanuit de visie van beroepsgoederenvervoer samengesteld. Dat blijkt ook uit de bepaling dat een euro 3 vrachtwagen met filter niet ouder mag worden dan 8 om de milieuzone in te mogen. Deze vrachtwagen is dan economisch afgeschreven maar technisch nog steeds goed in orde. Het is voor mij dan ook onbegrijpelijk dat er naar leeftijd van een vrachtwagen gekeken word en niet naar de uitstoot van deze vrachtwagens. De uitstoot moet bepalend zijn en niet de leeftijd

Maar de volgende convenant dient zich aan. En dat zijn de bestelbusjes.

Landelijk rijden er ongeveer een 160.000 bestelbusje. Waarvan er veel kleine zelfstandige ondernemers zullen zijn net als in onze branche. Deze mensen hebben er vaak een privé auto bij omdat zij met de bestelbus, die geladen is met hun handel, niet privé kan worden gereden. Ook zij rijden weinig kilometers met deze bestelbusjes. Deze worden aangekocht om er 10 jaar mee te werken. Ook nu zal er een kapitaalsvernietiging gaan plaatsvinden omdat zij vroegtijdig deze bestelbusjes moeten vervangen. Terwijl zij erg weinig kilometers hebben gereden. Er is geen sloopregeling te bedenken die u als Ministerie goedkeurt. De vergoeding zal altijd te weinig zijn omdat het niet aan de realiteit zal voldoen. Per individu een vergoeding geven zal waarschijnlijk niet plaatsvinden.

Dus laat marktwerking plaatsvinden en geef de importeurs, voor vrachtwagens en bestelbusjes en niet te vergeten de personenauto, de verplichting om aan een bepaalde norm te voldoen. Dan zullen binnen een aantal jaren voldoende auto's vanzelf aan de norm voldoen die u verlangt en de luchtkwaliteit verbeteren. Dit zal dan door de ondernemers in Nederland de gelegenheid geven om ondernemer te kunnen blijven. Want de toekomst is een onzekere toekomst. De economie is voor de kleine zelfstandige erg moeilijk. Ik dank u voor deze mogelijkheid om dit onder uw aandacht te brengen.

Doordat zij economisch afgeschreven zijn deze vrachtwagens voor de ambulante handel juist aantrekkelijk om aan te kopen omdat zij dan betaalbaar zijn. Zij maken weinig kilometers omdat de markten meestal in hun directe omgeving zijn. Hierdoor komen deze vrachtwagens ook niet op bedrijfstemperatuur om de filters optimaal te kunnen laten werken.

Nu worden de ambulante ondernemers en andere kleine zelfstandigen gedwongen om investeringen te doen die zij financieel niet kunnen dragen.

Het instellen van de milieuzone heeft ook een economische chaos teweeg gebracht voor deze kleine zelfstandig ondernemer. Zij worden gedwongen een geforceerde afschrijving te hanteren die zij in hun bedrijfsvoering niet kunnen dragen. Bij inruil van hun vrachtwagen worden zij geconfronteerd met een dermate lage bedrag doordat de handelswaarde gedaald is. Vraag en aanbod bepalen de prijs.

Maar tevens is het frustrerend voor deze partij dat omdat zij beperkte aantal kilometers moeten rijden deze vrachtwagens niet op bedrijfstemperatuur komen. En dan de filters niet werken.

In de gemeente Tilburg is uit een onderzoek gebleken dat bij vervanging van de stadsbussen er een verbetering heeft plaatsgevonden tussen 0 en 3,5 dag. Deze stadsbussen hebben veel verkeersbewegingen en rijden 7 dagen per week. Wij hebben een dag markt. En alleen de stad in en weer uit. Wat zal dan het fijnstofrendement zijn van onze

Verzonden: dinsdag 28 oktober 2008 19:52
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Eeuwen.
Voorvoegsel(s):van
Voorletters:C.E.
Straat:Muidenpad
Huisnummer:9
Postcode:3844JL
Woonplaats:Harderwijk
Telefoonnummer:0341417505
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:eeuwen45@caiway.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

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 longpatienten tot wanhoop.

Verzonden: dinsdag 28 oktober 2008 19:02
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Mevrouw
Achternaam:Cats
Voorvoegsel(s):
Voorletters:GJ
Straat:Maliesingel
Huisnummer:71
Postcode:3582 AB
Woonplaats:Utrecht
Telefoonnummer:06 444 04 543
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:cats@deds.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten

Saneringstool

Verkeer
Maatregelen

Hierbij deel ik u mede dat ik zojuist mijn inspraakreactie ter post heb bezorgd.
De samenvatting ervan luidt:

De berekeningen zijn fout en moeten overgedaan worden, waarbij garanties voor de objectiviteit worden gegeven.

De te gebruiken modellen mogen over de jaren 1999 tot 2005 geen daling van de concentraties op het onderliggend wegennet laten zien.

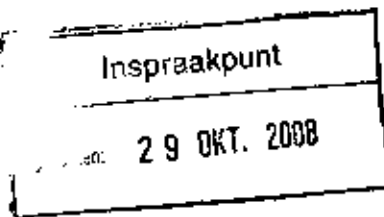
Het effect van schermen moet realistisch worden gemodelleerd.

Maatregelen die luchtvervuiling slechts meer verspreiden, maar niet in totaal verminderen, horen niet in het NSL opgenomen te worden. Voor het autoverkeer in het bijzonder betekent dit dat alleen maatregelen ter vermindering van de uitstoot per gereden kilometer of van het aantal gereden kilometers in aanmerking mogen worden genomen.

Overschrijding van de daggemiddelde concentraties van fijnstof moet worden geschat met een lognormaal verband; dat verband dient per weekdag te worden toegepast, en, indien mogelijk, ook per windrichting.

In tunnels onder en op viaducten over (hoofd)wegen dient over de gehele breedte van de (hoofd)weg aan de grenswaarden voldaan te worden.

Waar u speculeert op de uitvoering van een maatregel in de toekomst dient u aan te geven hoe groot de kans is dat de maatregel niet wordt uitgevoerd of niet het gewenste effect bereikt, en hoe dat doorwerkt in de kans dat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden zal voldoen. Indien u meent met aanvullende maatregelen alsnog aan de grenswaarden te kunnen voldoen dient u die maatregelen reeds nu te benoemen, en hun effect door te rekenen.



Inspraakpunt,
Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit,
Postbus 30316,
2500 GH Den Haag.

Betreft: Zienswijze NSL

Utrecht, 28 oktober 2008.

LS,

In het "kabinetsstandpunt" NSL geeft u de resultaten van berekeningen, waaruit blijkt dat in 2015 aan de EU normen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan. Hoewel de daarbij gebruikte modellen discutabel zijn neem ik aan dat het op dit moment niet goed mogelijk is om betere modellen te gebruiken. Belangrijk is echter dat de resultaten van de modellen afhangen van de gebruikte invoer. Van een overheidsinstantie als het ministerie van VROM mag worden verwacht dat de invoergegevens objectief zijn vastgesteld. Hieronder zal ik twee argumenten, één algemeen en één specifiek, geven, waaruit blijkt dat aan de objectiviteit ernstig gerwijfeld moet worden. Bovendien zal het specifieke argument bewijzen dat de door u gepresenteerde resultaten fout zijn. Een belangrijk deel van mijn zienswijze is dan ook dat de berekeningen moeten worden overgedaan, waarbij maatregelen getroffen moeten worden om de objectiviteit te waarborgen.

Het algemene argument op basis waarvan de objectiviteit van de berekeningen betwijfeld moet worden berust op het feit dat de minister van VROM, toch de verantwoordelijke voor de berekeningen, ongeveer een jaar geleden trots heeft gemeld dat Nederland deels uitstel, deels afstel en deels versoepeling van de EU normen heeft bereikt. Zij deed dat op de bijgevoegde web pagina (bron: http://www.vrom.nl/Docs/milieu/200711_ToelichtingNieuwenormenfijnstof.pdf). Uit dat document citeer ik (letterlijk, mijn cursivering):

Wat heeft NL in de onderhandelingen bereikt:

- uitstel voor PM₁₀ norm: i.p.v. in 2005 hoeft pas in 2011 hieraan worden voldaan
- uitstel NO₂ grenswaarde met 5 jaar (van 2010 naar 2015)
- géén aanscherping PM_{2,5} norm tot een waarde onder dan 25 µg/m³
- geen feitelijke aanscherping PM₁₀ norm (zoals EP voorstelde)

Aftek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen

Als het ministerie van VROM, waarbij de M toch staat voor "Milieubeheer", meent dat "Nederland" "bereikt" heeft dat de normen worden uitgesteld (de eerste twee punten), afgesteld (de volgende twee punten) of versoepeld (het vijfde punt), dan kan niet anders geconcludeerd worden dan dat de M ondergeschikt gemaakt is aan bouwend Nederland. In hetzelfde document wordt nog gemeld dat de "Stand-still"- bepaling en het toepasbaarheidbeginsel op voor Nederland positieve wijze verwoord zijn, en ook daar wordt het normatieve woord "positief" gebruikt waar in werkelijkheid het milieu en de gezondheid moeten wijken. Een minister van "M" zou hier toch zeker de uitdrukking "negatieve wijze" hebben gebruikt. Uit de woorden "Nederland" (in plaats van "bouwend Nederland", afgezet tegen "gezond Nederland"), "bereikt" en "positief" blijkt duidelijk dat de minister niet objectief is.

Het specifieke argument betreft de berekeningen in en rond de stad Utrecht. In sectie 6.6.3.5 zegt u "Dankzij de maatregelen wordt overal langs het OWN binnen de derogatietermijnen voldaan aan de grenswaarden". Op pagina 153 van de bijlagen (sectie 7.6.3) blijkt dat het mede gaat om maatregelen uit het ALU2008, vastgesteld op 15 januari 2008. Intussen heeft het College van B&W van Utrecht het ALU2008 herzien, en wel omdat met de maatregelen uit de eerdere versie niet aan de grenswaarden voldaan kan gaan worden. Het blijkt dus dat de berekeningen die aan uw NSL ten grondslag liggen fout zijn. Ze moeten worden overgedaan. Overigens dient te worden betwijfeld of de additionele maatregelen die in de herziene versie van het ALU2008 worden genoemd voldoende zijn om onder de grenswaarden te komen. Als voorbeeld noem ik één van die maatregelen, te weten compartimentering van de stad. Daardoor zullen automobilisten gaan omrijden, en dus zullen er meer autokilometers gemaakt worden. De totale luchtvervuiling zal er dus mogelijk door toenemen. Verder merk ik op dat het ALU2008 nog niet is goedgekeurd, en er nu al mee te rekenen is voorbarig. Indien

woord "voetganger" niet voorkomt. Ik accepteer dat automobilisten minder recht op schone lucht hebben dan voetgangers (of fietsers!), hoewel ik het ongepast vindt dat personeel van hulpdiensten blijkbaar aan hoge luchtvervuiling mag worden blootgesteld. Vooral evenwel merk ik op dat ter plaatse van tunneltjes en viaducten er wel degelijk aan de normen getoetst dient te worden, omdat daar weliswaar mogelijk de middenberm niet voor voetgangers toegankelijk is, maar tunneltje of viaduct wel. Graag krijg ik van u bijvoorbeeld inzage in de berekeningen waaruit blijkt dat de lucht op het viaduct in de Koningsweg over de A27 bij Amelisweerd of op het jaagpad langs de Kromme Rijn aan de grenswaarden zal gaan voldoen.

In bovenstaande geef ik een paar knelpunten uit Utrecht stad en omgeving. Ik kan dat doen omdat ik enigszins bekend ben met de omgeving. Maar op basis van mijn twijfel aan de objectiviteit van het ministerie vrees ik dat er in het gehele land problemen zullen zijn. Daarom herhaal ik mijn bovengenoemde zienswijze. De totale lijst van zienswijzen luidt daarmee:

- De berekeningen zijn fout en moeten overgedaan worden, waarbij garanties voor de objectiviteit worden gegeven.
- De te gebruiken modellen mogen over de jaren 1999 tot 2005 geen daling van de concentraties op het onderliggend wegennet laten zien.
- Het effect van schermen moet realistisch worden gemodelleerd.
- Maatregelen die luchtvervuiling slechts meer verspreiden, maar niet in totaal verminderen, horen niet in het NSL opgenomen te worden. Voor het autoverkeer in het bijzonder betekent dit dat alleen maatregelen ter vermindering van de uitstoot per gereden kilometer of van het aantal gereden kilometers in aanmerking mogen worden genomen.
- Overschrijding van de daggemiddelde concentraties van fijnstof moet worden geschat met een lognormaal verband; dat verband dient per weekdag te worden toegepast, en, indien mogelijk, ook per windrichting.
- In tunnels onder en op viaducten over (hoofd)wegen dient over de gehele breedte van de (hoofd)weg aan de grenswaarden voldaan te worden.
- Waar u speculeert op de uitvoering van een maatregel in de toekomst dient u aan te geven hoe groot de kans is dat de maatregel niet wordt uitgevoerd of niet het gewenste effect bereikt, en hoe dat doorwerkt in de kans dat Nederland niet tijdig aan de grenswaarden zal voldoen. Indien u meent met aanvullende maatregelen alsnog aan de grenswaarden te kunnen voldoen dient u die maatregelen reeds nu te benoemen, en hun effect door te rekenen.

Een gevolg van deze zienswijzen is dat geen van de in het NSL genoemde IBM projecten kan worden uitgevoerd totdat aan deze zienswijzen is voldaan.

Hoogachtend,





Rijnstraat 8
Postbus 20951
2500 EZ Den Haag

Belangrijkste elementen van de nieuwe Richtlijn Luchtkwaliteit (voor NL)

Grenswaarden:

- | | | |
|----------------------------|--|----------------------------------|
| • PM₁₀: | dagnorm 50 µg/m ³ (max 35 keer overschrijden) | 2008 + 3 = 2011 (mits derogatie) |
| • PM₁₀: | jaarnorm 40 µg/m ³ | 2008 + 3 = 2011 (mits derogatie) |
| • PM_{2,5}: | jaarnorm 25 µg/m ³ | 2015 |
| • PM_{2,5}: | ECO ¹ -norm 20 µg/m ³ | 2015 |
| • NO₂: | uurnorm 200 µg/m ³ (18 keer overschrijden) | 2010 + 5 = 2015 (mits derogatie) |
| • NO₂: | jaarnorm 40 µg/m ³ | 2010 + 5 = 2015 (mits derogatie) |

Streefwaarden:

PM_{2,5}: jaarnorm 20 µg/m³ - 2020

PM_{2,5}: Nederland moet in 2020 een reductie van de jaargemiddelde achtergrondconcentratie (Annual Exposure Index) bereikt hebben van 15% (ten opzichte van 2010). Dat wil zeggen dat als de jaargemiddelde achtergrondconcentratie van een lidstaat in 2010 18 µg is, dan moet deze in 2020 gereduceerd zijn tot 15 µg. Deze reductieverplichting wordt Exposure Reduction Target (ERT) genoemd.

De ECO-norm stelt dat de stedelijke achtergrond concentraties, dus exclusief de hotspots, moeten voldoen aan een grenswaarde van 20 µg/m³ in 2015.

Bronbeleid:

Verklaring van de Europese Commissie over tijdige inzet EU-bronmaatregelen
In de pijplijn: EURO emissie-eisen auto's, IPPC

Evaluatie moment:

In 2013 zal de Europese Commissie op basis van de laatste wetenschappelijke informatie de PM_{2,5} streefwaarden evalueren. Verwacht mag worden dat er op dat moment minder onzekerheden zitten in de metingen en berekeningen van de PM_{2,5} concentraties in Europa en beter beoordeeld kan worden wat haalbaar is en wat niet. Ook de voortgang in Europees bronbeleid maakt onderdeel uit van de evaluatie.

Meetvoorschriften:

Er hoeft niet gemeten te worden op plekken waar het publiek geen toegang toe heeft en die niet permanent bewoond zijn.

Expliciete verwijzing naar gevoelige groepen:

Er wordt specifiek verwezen naar de effecten op gevoelige groepen, inclusief kinderen, wanneer het gaat om actieplannen en best-practices.

Wat heeft NL in de onderhandelingen bereikt:

¹ ECO: Exposure Concentration Obligation (= stedelijke achtergrondconcentratie)



Normen:

- uitstel voor **PM₁₀** norm: i.p.v. in 2005 hoeft pas in 2011 hieraan worden voldaan
- uitstel **NO₂** grenswaarde met 5 jaar (van 2010 naar 2015)
- géén aanscherping **PM_{2,5}** norm tot een waarde onder dan 25 µg/m³
- geen feitelijke aanscherping **PM₁₀** norm (zoals EP voorstelde)

Bronbeleid:

- Verordening Euro 5 (emissie-eisen personenauto's). In lijn met de Nederlandse inzet is de ingangsdatum voor Euro 5 normen iets vervroegd en zijn Euro 6 normen toegevoegd.
- In de herzieningsbepaling van het politiek akkoord over de richtlijn luchtkwaliteit is de totstandkoming van bronbeleid als criterium opgenomen.
- In alle onderhandelingsfasen is veel aandacht geweest bij alle gesprekspartners (Raad, EP en Commissie) voor de noodzakelijkheid van aanvullend Europees bronbeleid.
- De verklaring van de Europese Commissie om de koppeling met bronbeleid te benadrukken.

Aftrek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen:

Conform de Nederlandse inzet wordt in de richtlijn de mogelijkheid van aftrek van fijn stof afkomstig van natuurlijke bronnen (waaronder zeezout) opgenomen.

'Stand-still'- bepaling:

In de nieuwe richtlijn wordt de 'stand-still' bepaling op voor Nederland positieve wijze verwoord: op locaties waar nu al concentraties gemeten worden die onder de grenswaarden liggen, vormt duurzame ontwikkeling het toetsingskader voor beleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling. Dit biedt voldoende ruimte voor het Nederlandse salderingsbeleid.

Toepasbaarheidbeginsel:

Conform de Nederlandse inzet wordt in de richtlijn het toepasbaarheidbeginsel, dat wil zeggen de plaatsen waar de normen moeten worden gemeten cq. gehandhaafd op voor Nederland positieve manier verwoord. Concreet betekent dit dat metingen niet hoeven plaats te vinden op plaatsen waar geen mensen mogen verblijven.

Harmonisatie en flexibiliteit in monitoringsverplichtingen:

De monitoringsverplichtingen in de richtlijn vormen een uitvoerbare basis voor het NSL.

Inspraakreactie Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Onze gegevens:

Organisatie:	Stichting Bravo Compagnie
Contactpersoon:	Ir. H.C.G. Boons (secretaris)
Adres:	Opperheide 3
Postcode-Woonplaats:	5556 XT Valkenswaard
Telefoonnummer:	(040) 204 13 45
E-mailadres:	info@bravocie.nl

Onze reactie gaat over:

- NSL algemeen
- Verkeer
- Maatregelen
- Ruimtelijke projecten

De reactie spitst zich toe op 3 onderdelen:

1. De Milieuzone dupeert particulieren met oldtimers.
2. De geplande maatregelen in Valkenswaard-Waalre-Eindhoven duperen ons.
3. Het stellen van een datum in bouwjaren is strijdig met duurzaam ondernemen.

Inleiding:

Stichting Mobiel Museum Militair Materieel Bravo Compagnie bestaat uit particulieren die oude legervoertuigen en ander militair materiaal, uit de periode van de naoorlogse militaire dienstplicht van het Nederlandse leger, in stand houden. Dit betreft een stuk erfgoed waar vele Nederlandse mannen tijdens de dienstplicht mee te maken hebben gehad.

De voertuigen zijn van bouwjaar 1945-1996. De hoofdmoot is DAF en Nekaf uit de jaren 1950-1969.

We verlenen regelmatig medewerking aan open dagen en evenementen.

1. De Milieuzone dupeert particulieren met oldtimers.

Dit wordt verwoordt in de inspraakreactie van FEHAC, die we volledig ondersteunen.

Binnen onze eigen verzameling van 23 voertuigen worden 2 vrachtauto's (met dieselmotor) en 4 bestelwagens (met benzine- en of dieselmotor) geweerd uit de milieuzone. Binnen de kennissenkring gaat het om tientallen voertuigen.

Tijdens het bevrijdingsdefilé in Eindhoven op 18 september 2008 waren 6 van de 50 deelnemende voertuigen van de vereniging Wheels bestelwagens.

Op hetzelfde type voertuig (Jeep, Nekaf, DAF YA126, Landrover, Dodge) zijn in de loop van tijd door RDW zowel gele als grijze kentekens afgegeven. Nu worden de grijze kentekens geweerd uit de milieuzone, terwijl de gele net zo veel milieubelasting vormen als de grijze. Het betreft particuliere voertuigen, die particulier gebruikt worden. Een grijs kenteken wordt niet per definitie commercieel of bedrijfsmatig gebruikt. De belastingdienst stuurt particulieren gewoon een aanslag voor de volle tarief motorrijtuigenbelasting.

We verzoeken om een vrijstelling voor de milieuzone voor alle particuliere voertuigen.

27 oktober 2008

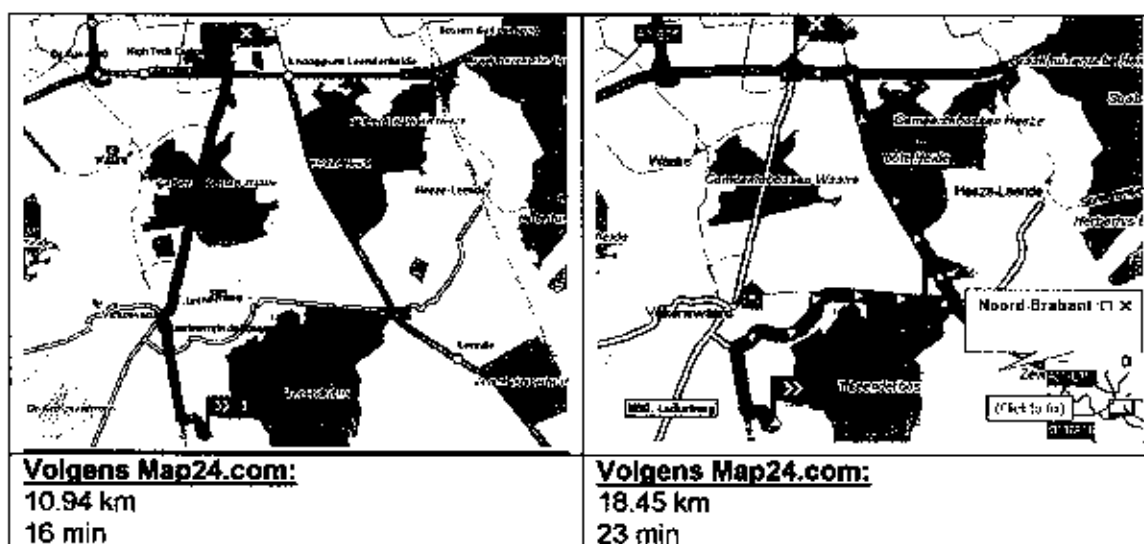
2. De geplande maatregelen in Valkenswaard-Waalre-Eindhoven duperen ons.

Binnen Valkenswaard-Waalre en Eindhoven worden maatregelen gepland om de Eindhovenseweg en Heikentlaan af te sluiten voor vrachtverkeer.

Deze weg gebruiken we altijd als we richting Eindhoven rijden bijvoorbeeld voor evenementen in het DAF Museum of de Veteranendag.

Als we deze weg niet meer mogen gebruiken, moeten we bij Leende de snelweg A2 op en zo richting Leenderheide naar Eindhoven. Dit is een omweg van ongeveer 8 km. Een groter bezwaar is dat de A2 een snelweg is. Hier wordt verwacht dat we 80 km/uur rijden. Dit is de topsnelheid van onze voertuigen. Liever houden we een snelheid van 60 -70 km/uur aan. Door de hogere snelheid stijgt het toch al niet geringe brandstofgebruik nog eens extra. Het milieu schiet er niets mee op als we verder en harder moeten rijden. In tegendeel, het milieu wordt hierdoor geschaad.

We verzoeken dan ook om een ontheffing van het vrachtwagenverbod over beide wegen.

**3. Het stellen van een datum in bouwjaar is strijdig met duurzaam ondernemen.**

De milieuzone is toegankelijk voor vrachtwagens met een euro 3 motor met goedgekeurd roetfilter. Dit geldt echter tot 2013; hierna mogen deze voertuigen niet meer de milieuzone in. Ook voor Euro 4 heeft men een einddatum. Een winkelwagen mag maximaal 13 jaar oud zijn. Het stellen van een vaste einddatum achten we niet in het belang van duurzaam ondernemen.

Voertuigen, die veel rijden, zullen gedurende deze periode economisch afgeschreven worden. Echter voertuigen, die weinig rijden, zijn technisch op die datum nog in goede staat. Economische afschrijving is over lage kilometers bijna onmogelijk.

Door deze voertuigen te verbieden zullen deze vervangen moeten worden door nieuwe voertuigen. Dit zal betekenen dat er meer voertuigen gesloopt en nieuwe gemaakt moeten worden. De schade aan het milieu door sloop en fabricage is hoger als de winst door het niet meer mogen gebruiken van deze voertuigen.

De aandrijflijn (assen, versnellingsbak), chassis en opbouw zijn bij een gering gebruik nauwelijks beschadigd. Het aanpassen van het voertuig (bijvoorbeeld door het plaatsen van een nieuwe Euro5 motor) biedt geen oplossing, omdat het voertuig geen ander bouwjaar krijgt.

Inspraakreactie Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

27 oktober 2008

041

Ook zal de einddatum een rem zetten op het onderhoud in het laatste jaar. Hiermee zijn de verkeersveiligheid en het milieu ook niet gebaat.

We achten een controle van de uitstoot door het voertuig tijdens de APK een beter criterium.

Tot zover onze reactie.

We zijn altijd bereid om onze reactie toe te lichten.

Met vriendelijke groet

Ir. H.C.G. Boons (secretaris)
Stichting Bravo Compagnie
Opperheide 3
5556 XT Valkenswaard

Tel. (040) 204 13 45
E-mailadres info@bravocie.nl



Verzonden: woensdag 22 oktober 2008 16:52
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Borst
Voorvoegsel(s):
Voorletters: F.M.
Straat: Postbus
Huisnummer: 53
Postcode: 1800 EC
Woonplaats: Alkmaar
Telefoonnummer: 072 - 548 85 89
Telefoonnummer zakelijk: 072 - 548 85 89
E-mailadres: fborst@alkmaar.nl
Als: Vertegenwoordiger van Gemeente Alkmaar

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Verkeer

LS,
De gemeente Alkmaar maakt bezwaar tegen de gehanteerde etmaalintensiteiten op de A9 en N9 (Rijksweg Uitgeest - Alkmaar - Den Helder) De in de Saneringstool gehanteerde etmaaintensiteiten 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.
richting Z naar W geeft een jaargemiddelde van 20946 mvt/ etmaal. Richting W naar Z 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 bij Goudappel (Saneringstool) en Tanno Verburg (VROM) en in het regio-overleg naar voren gebracht. Hoogachtend namens gemeente Alkmaar, F.M. Borst

Verzonden: woensdag 29 oktober 2008 9:56
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Zeeuw
Voorvoegsel(s):de
Voorletters:A.B.R.
Straat:Nieuwemeerdijk
Huisnummer:177-D
Postcode:1171NK
Woonplaats:Badhoevedorp
Telefoonnummer:06 54932741
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:abr-as@quicknet.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Anders:Luchtkwaliteit i.r.t. gezondheidsrisico's

Tot op heden heb ik nog niet gehoord of gelezen, dat de overheid maatregelen neemt in verband met de uitstoot door het gebruik van open haarden en allesbranders. Nu dat de herfst- en winterperiode weer begint is het in mijn woonomgeving, Badhoevedorp, niet meer prettig om buiten te vertoeven. Je vergaat van de stank die veroorzaakt wordt door verbranding in open haarden. Deze overlast is kwa reukwaarneming erger en van een grotere regelmaat dan de kerosinestank die zo nu en dan door Schiphol wordt veroorzaakt. Ik ga er van uit, dat de overlast veroorzaakt door open haarden in meer woongebieden voorkomt en dat dit het algemeen gezondheidsrisico niet ten goede komt. Het gaat hierbij om uitstoot van NO2, PM10, CO en PAK's. Als mensen zo nodig een open haard of allesbrander willen gebruiken, vind ik dat zij tevens de plicht hebben om de door hun veroorzaakte uitstoot zoveel mogelijk te beperken. Ik kan mij daarbij voorstellen, dat gelijk aan het inbouwen van roetfilters voor dieselauto's, het mogelijk moet zijn een filtersysteem in schoorstenen te plaatsen. Ik zou het op prijs stellen, wanneer dit probleem/onderwerp in het NSL zou worden opgenomen.

Vr.gr.
A.B.R. de Zeeuw

Verzonden: vrijdag 31 oktober 2008 16:31
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: kollenstaart
Voorvoegsel(s):
Voorletters: gh
Straat: ganzenmars
Huisnummer: 18
Postcode: 7683SB
Woonplaats: den ham ov.
Telefoonnummer: 0546-671963
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: ghkollenstaart@home.nl
Als: Vertegenwoordiger van milieuraad den ham/vroomshoop en KNNV vriezenveen

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Milieuraad Den Ham - Vroomshoop
en
Natuurhistorische Vereniging
Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging
KNNV afd. Vriezenveen

beide p.a. Ganzenmars 18,
7683 SB Den Ham

Den Ham/Vriezenveen, oktober 2008.

Aan:
Inspraakpunt, Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH Den Haag.

Onderwerp:
Reactie op het NSL

Geachte heer / mevrouw,

Hoewel wij erg blij zijn met het initiatief van de regering om de luchtkwaliteit te verbeteren hebben wij na het oriënterend beoordelen van uw plannen, zoals die zijn weergegeven in het NSL en de provinciale aanvulling hierop, een groot aantal vragen.

De voornaamste leggen wij U voor:

1

Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit wordt uitgegaan van een aantal meetpunten en rekenmodellen.

De meetpunten zijn in hoofdzaak gerelateerd aan hoofdwegen en meten dus met name de invloed van het verkeer op de lucht. Daarnaast is er ook aandacht voor scheepvaart, luchtvaart en industrie. De bijdrage uit de landbouw wordt

berekend, zonder dat de gevolgen daarvan, die met name op regionaal en lokaal niveau aanzienlijk kunnen zijn, in het NSL worden verwerkt.

2.

De rekenmodellen gaan vooral uit van de verwachtingen van de ontwikkelingen van het verkeer en de toename van bijvoorbeeld schonere dieselmotoren. Hierbij blijft het veelal bij aannames. Uitgaande van enkele veronderstellingen wordt geconcludeerd dat er een afname van vervuiling zal zijn. De onzekerheden bij deze veronderstellingen lopen op tot 30%. Dit lijkt ons onaanvaardbaar hoog en lijkt alleen te ondervangen door veel meer de concrete en feitelijke gegevens, gebaseerd op metingen, te hanteren.

3.

Wij missen een goede spreiding van meetpunten. In Overijssel zijn die veelal in onbebouwde gebieden gesitueerd. Zicht op de kwaliteit van de lucht in steden en dorpen ontbreekt. Evenzo de mogelijkheid, om de effecten van de huishoudens (burgergedragingen) te beoordelen.

Schone lucht is van belang voor de kwaliteit van de natuur, nog groter is het belang als gekeken wordt naar het effect van luchtvervuiling op het individu. Uiteraard is het goed als landelijk een norm niet of niet te vaak wordt overschreden, de burger heeft echter last van de vervuiling, waar hij verblijft. Voor het platteland betekent dit dat in gang gezette trends als het gebruiken van hout als brandstof, hetzij in al dan niet industriële houtkachels of in de open lucht, en de komst/concentratie van megastallen een groot negatief effect zullen hebben op de regionale en lokale luchtkwaliteit.

Deze vervuiling zal niet gemeten worden op de te verspreid en buiten de bebouwde gebieden liggende meetpunten (in Overijssel bij Hellendoorn in het bos). Ook bij de rekenmodellen wordt er geen rekening mee gehouden.

Voor NSL bestaat het probleem hierdoor dus niet!

4.

Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit wordt uitgegaan van stof-PM10- en NO₂, terwijl duidelijk is dat fijnstof van kleinere aard -PM_{2,5}- veel schadelijker is.

De lucht met name rond vervuilende objecten zit tevens vol met andere schadelijke stoffen.

Terwijl grote bedrijven hun vervuiling moeten meten en melden, vervuilen huishoudens door het gebruik van hout en andere stoffen in kachels steeds meer de lucht. Hierbij komen zeer veel zeer schadelijke stoffen vrij:

- CO-emissie van een houtkachel is tussen 4 en 17,6% , een HR cv : 0,0005%
- PAK-stoffen emissie loopt op tot 200mg/kg brandhout (komt niet vrij bij gas als brandstof)
- Korte keten koolwaterstoffen emissie van 48 tot 816mg/kg hout, de norm is maximaal 10 mg/kg.

Daarnaast is er sprake van een forse fijnstof-emissie.

Terwijl bekend is dat in Nederland ten minste 800.000 houtkachels aanwezig zijn en er elk jaar 30.000 bijkomen is dit een enorme belasting op de kwaliteit van de lucht.

Nu de prijzen van fossiele brandstoffen steeds verder toenemen en (sloop)hout op het platteland veelal gratis is, is de verwachting dat het aantal houtkachels sterk zal stijgen.

De schadelijke effecten worden vooral in de nabije omgeving van de vervuiliingsbron gemerkt.

Er worden geen metingen gedaan naar de mate van aanwezigheid van deze stoffen op lokaal niveau, noch wordt er in de rekenmodellen met deze vervuiling gerekend, hierdoor lijkt het dat de overheid dit probleem niet ziet.

Bedenkend dat 5-10% van de Nederlanders problemen heeft van de luchtwegen en dat de schadelijke effecten daarnaast ook op onder andere hart en vaten aangetoond zijn, is het onbegrijpelijk dat in de rapportage hieraan geen aandacht wordt besteed.

Wij verwachten een antwoord op onze vragen en hopen dat uw beleid verder aangepast zal worden,

Met de meeste hoogachting
Namens Stichting Milieuraad Den Ham-Vroomshoop.

Drs. T Ausems, voorzitter.

G.H. Kollenstaart, secretaris.

Namens Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, afdeling
Vriezenveen.

H Stevens, voorzitter.

Verzonden: zondag 2 november 2008 21:17
 Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Mevrouw
 Achternaam: Smink
 Voorvoegsel(s):
 Voorletters: G.J.
 Straat: Domstraat
 Huisnummer: 70
 Postcode: 3864 PR
 Woonplaats: Nijkerkerveen
 Telefoonnummer: 033-2580732
 Telefoonnummer zakelijk:
 E-mailadres: marcelgeasmink@hetnet.nl
 Als: Particulier

Heeft betrekking op:
 NSL algemeen
 Ruimtelijke projecten

Verkeer
 Maatregelen
 Anders: Eénzijdige geluidsschermen langs A28 bij Amersfoort

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij wil ik enkele punten onder uw aandacht brengen. Uw plannen heb ik welliswaar nog niet gelezen (wel aangevraagd), maar aangezien wij met luchtkwaliteit- problemen te maken hebben wil ik u over het volgende informeren: Ter hoogte van Amersfoort zijn t.b.v. de nieuwbouw van de wijk Vathorst geluidsschermen van 7 meter hoog geplaatst aan de westzijde van de A28. Dus alleen aan één kant van de A28, om de bewoners van de nieuwbouwwijk Vathorst (gemeente Amersfoort, provincie Utrecht) te beschermen tegen geluid en een slechte luchtkwaliteit. De bewoners uit de gemeente Nijkerk (provincie Gelderland), die aan de oostkant van de A28 wonen worden echter niet beschermd. Aan de Nijkerkse kant van de A28 zijn namelijk geen geluidwerende en geen luchtverontreinigingwerende voorzieningen. Het plangebied van het bestemmingsplan (van het geluidsscherm en een ontsluitingsweg voor een extra aansluiting op de A28) houdt op bij de provinciegrens/gemeentegrens. Daarom heeft Amersfoort binnen het bestemmingsplan geen mogelijkheid om de ontstane overlast t.g.v. weerkaatsing van geluid en luchtverontreiniging en t.g.v. de grotere filekans, door de extra afslag dichtbij, op te lossen (we hebben hier nu al minimaal twee maal per dag een file op de A28, wij wonen naast de A28). Wij zitten nu met het probleem, veroorzaakt door de plannen van een andere gemeente/provincie, die niet worden opgelost. De luchtkwaliteit wordt hier slechter door de files en de weerkaatsing t.g.v. het éénzijdige geluidsscherm. Ik hoop dat uw programma daarom:

- duidelijkheid geeft over hoe te handelen als gemeente/provinciegrenzen worden overschreden.
- voorziet in maatregelen, die afname van luchtkwaliteit t.g.v. bestemmingsplannen te niet doen.
- Eénzijdige geluidsschermen verbiedt; hoe kan aan één zijde van de weg een geluidsscherm van 7 meter hoog nodig zijn, terwijl er aan de andere kant van diezelfde weg wel mensen mogen wonen zonder bescherming?
- Niet discriminerend is voor bestaande situaties t.o.v. nieuwe situaties; voor beide moeten dezelfde grenzen gelden en bij overschrijdingen ook dezelfde maatregelen worden genomen.
- inzicht geeft over éénzijdige geluidsschermen en het effect op de luchtkwaliteit aan de onbeschermd kant van de weg, waarbij de heersende windrichting en de hoogteligging worden meegenomen.

-verantwoordelijkheden vastlegd; wie is verantwoordelijk voor de ontstane luchtkwaliteitsverslechtering van de plannen?
-de luchtkwaliteit niet per plan bekijkt, maar volgens een totaal-plaatje. Alle verslechteringen moeten bij elkaar worden opgeteld.

Wij willen graag een oplossing voor ons probleem, zodat ook wij gezond kunnen wonen.

Hoogachtend,

M.A.J. en G.J. Smink

Verzonden: zondag 2 november 2008 21:17
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Roos
Voorvoegsel(s):
Voorletters: J.H.J.
Straat: Pauwmolen
Huisnummer: 28
Postcode: 2645 GD
Woonplaats: Delfgauw
Telefoonnummer: 015-2623543
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: j.m.s.m@versatel.nl
Als: Vertegenwoordiger van St. Stop RW19/A4

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Verkeer

Geachte mevrouw Cramer,

Hierbij willen wij reageren op de ontwerptekst van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Voor ons gaat het om de specifieke situatie van het gebied tussen Delft en Rotterdam. In Bijlage 6 van het NSL staan op blz. 93 en 96 2 kaarten die de situatie van (o.a.) dat gebied in Zuid-Holland schetsen voor de grenswaarde van resp. NO2 in 2015 en PM10 in 2010, beiden na generiek rijksbeleid: de regionale restopgave. Deze berekening, die geen overschrijding van de grenswaarden tussen Delft en Rotterdam laten zien, is "met inachtneming van de effecten van de IBM-projecten" (Bijlage 6, blz. 64).

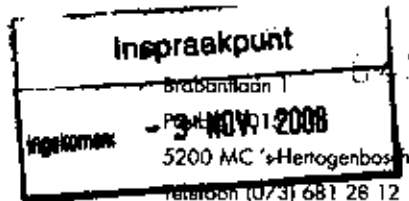
Ons bezwaar heeft te maken met het IBM-project nr 1203 (A4 tussen Delft en Schiedam). De geraamde effecten zijn "knoelpunten NO2 en PM10 op Clausplein en knooppunt Ypenburg en bij tunnelmonden Beneluxtunnel" (blz. 176). Voor zover wij weten, zal de luchtkwaliteit bij aanleg van de A4 dermate verslechteren (m.n. ook bij de tunnelmonden bij Vlaardingen/Schiedam) dat alle compenserende maatregelen uit het NSL ontoereikend zijn om onder de grenswaarden in 2015 (NO2) en 2010 (PM10) te komen. Het onderzoek van Rijkswaterstaat hiernaar is nog in volle gang en het lijkt ons onjuist om nu al in het NSL te stellen dat de uitkomst daarvan past in de weergave op beide genoemde kaarten. Overigens lijkt ons dat de kaart op blz. 94 (Stikstofdioxide: overschrijding grenswaarde PM10 in 2010...) geredigeerd dient te worden.

Op basis van het bovengenoemde maken wij bezwaar tegen het ontwerp-NSL en wij verzoeken u met inachtneming van het bovengenoemde het NSL gewijzigd vast te stellen. Wij gaan er van uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groeten,

Jeroen Roos, secretaris St. Stop RW19/A4

31 OKT 2008



Brabantlaan 1
Postbus 5200 MC 's-Herogenbosch
Telefoon (073) 681 26 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Ministerie van VROM
Inspraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH 's-GRAVENHAGE

Onderwerp
Inspraak Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Datum
28 oktober 2008
Ons kenmerk
1458836
Uw kenmerk
-

Geachte heer/mevrouw,

Contactpersoon
T. Smulders-
van den Bogaert
Directie
Ecologie
Telefoon
(073) 680 88 58
Fax
(073) 680 76 41
Bijlage(n)
1
Email
T.Smulders@brabant.nl

Op grond van artikel 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb) maken wij gebruik van de mogelijkheid tot inspreken op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Ondanks de zorgvuldigheid waarmee we als betrokken overheden het overzicht van In Betekenende Mate (IBM)-projecten hebben ingevuld, is door omstandigheden van buiten, de lijst die nu in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL), en daarmee ook in het NSL, is opgenomen niet helemaal volledig. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen. Bij bepaalde projecten is gebleken dat besluitvorming meer tijd zal vergen, waardoor de besluitvorming binnen de NSL-periode valt. Bij andere projecten was, bij het opstellen van de lijst in april 2008, er nog zoveel onzekerheid over wel/niet IBM-zijn van een project, dat projecten wellicht ten onrechte niet op de lijst zijn gekomen. Tevens is gebleken dat voor bepaalde projecten het toonaangevende besluit is vernietigd door de Raad van State waardoor verschillende procedures opnieuw doorlopen dienen te worden en de besluitvorming dientengevolge plaats zal vinden na 1 maart 2009. Ook zullen er af en toe nieuwe ontwikkelingen zijn, die niet eerder waren voorzien.

De IBM-lijst zal een dynamisch geheel moeten blijven en periodiek moeten worden aangepast. Dit zal niet alleen in Brabant het geval zijn, maar ook bij andere regio's spelen.

Om welke projecten het concreet voor Noord-Brabant gaat verwijzen wij u naar de bijlage. In deze bijlage zijn de projecten opgenomen met naam, ligging, grootte en jaar van besluitvorming en realisatie.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.





Met deze zienswijze verzoeken wij u om de genoemde IBM-projecten alsnog in het definitieve NSL op te nemen.

Datum
28 oktober 2008

Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben. Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer E.G.A.H. Weijtmans, Projectleider Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (telefoon (073) 680 87 68) of mevrouw T. Smulders- van den Bogaert, Beleidsmedewerker Luchtkwaliteit (telefoon (073) 680 88 58).

Ons kenmerk
1458836

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

 , voorzitter
 , secretaris

		Ministerie Verkeer en Waterstaat	3 Van km 108 tot km 122	Weg				Tracébesluit: 2009	Start realisatie gedeelte Klutsdorp (ca. 1.5 km) 2010. Oplevering 2011. Start realisatie overig deel 2012. Oplevering 2013		Geen knelpunten
A4 Dinteloord-Bergen op Zoom MIRT project											
Helmond- Brandevoort 2	Gemeente	171546 387610	Combi woning	3000	2 ontsluitingsweg en	2010	2010	2015	12000		
Helmond- Brandevoort Businesspark	Gemeente	170799 387784	Combi bedrijf	35	1 ontsluitingsweg	2010	2010	2015	700		
Bladel-Kempisch Bedrijvenpark	Gemeente	146890 374320	Bedrijf	63	1 ontsluitingsweg	2009	2009	2011	1340		
Eindhoven-Esp (noord)	Gemeente	162419 389270	Bedrijf	21	1 ontsluitingsweg	2011	2011	2015	420		
Laarbeek - Scheepstaal	Gemeente	178362 392283	Bedrijf	30	1 ontsluitingsweg	2011	2011	2015	600		
Laarbeek-Bremmer 4	Gemeente	172811 395069	Bedrijf	40	1 ontsluitingsweg	2010	2010	2015	800		
Eersel-Meerheide III + west	Gemeente	148994 376638	Bedrijf	25	1 ontsluitingsweg	2010	2010	2015	500		

Format voor ONTBREKENDE IBM-projecten (looptijd maart 2009- maart 2014)

IB-nr	Projectnaam	Bevoegd gezag	Ligging	Type *	Omvang** (verkeer toename/afname mvt in aantallen)	Hoofdontsluiting En event andere ontsluitingen	Datum toetsing besluit, bijvoorbeeld streekplanwijziging	Datum ingebruikname, fasering	Hoe is het project opgenomen in verkeers-prognoses voor 2010 (FM10) en 2015 (NO2) in saneringstoof? (mvt/etmaal)	Gesamnd effect
	N279- 's- Hertogenbosch- Veghel	Provincie		Weg			2010			
	N261-Tilburg- Waalwijk	Provincie		Weg			2009			
	N282-Rijen-Hulst- Reeshof	Provincie		Weg			2013			
	Tilburg- Noordoosttangent	Gemeente	134590 401070	Weg	15000		2009	2011		
	Tilburg- Noordoosttangent	Gemeente	135400 400550	Weg	15000		2009	2011		
	Tilburg- Noordoosttangent	Gemeente	136240 399160	Weg	15000		2009	2011		
	Tilburg- Noordoosttangent	Gemeente	137400 397200	Weg	15000		2009	2011		

Helmond-Diesdonk	Gemeente	177710 382241	Bedrijf	140	1	ontsluitingsweg	2010	2015	2800
Deume-MOB complex	Gemeente	180644 385697	Bedrijf	10	1	ontsluitingsweg	2011	2015	200
Deurne-Kranenmortel	Gemeente	158019 372070	Bedrijf	20	1	ontsluitingsweg	2011	2015	400
Someren Eind	Gemeente	177971 375265	Bedrijf	30	1	ontsluitingsweg	2011	2015	600
Asten Laarbroek	Gemeente	180514 380220	Bedrijf	20	1	ontsluitingsweg	2011	2015	400
Valkenswaard -zuid	Gemeente	158019 372070	Bedrijf	30	1	ontsluitingsweg	2010	2015	600
's-Hertogenbosch- Rosmalense plas en Empel zuid	Gemeente	151040 415110	Bedrijf	31	4	ontsluitingsweg en	2009	2010 - 2015	Toename 5425
Herfogenbosch_De Grote Wielen 4e kwadrant	Gemeente	153280 417070	Woning	2500	1	ontsluitingsweg	2010-2015	2015	Toename 15000
's-Herfogenbosch GZG	Gemeente	149360 411320	Combi woning	500			2010-2012	2011-2017	Toename 3000
's-Herfogenbosch GZG	Gemeente	149360 411320	Combi kantoor	46000			2010-2012	2011-2017	Toename 28680

*** Type Classificatie**

1. Woningbouw
2. Kantoren
3. Infrastructuur

**** Omvang in**

1. Netto aantal woningen
2. Netto Bruto Vloeroppervlak (BVO)
3. Kilometers lengte + aantal rijstroken per rijrichting

4. **Bedrijvenslocatie (Wm-inrichtingen: als landbouwbedrijven/
emplacements/industrie)**

5. **Gemengde locatie**

6. **Overig**

4. m²

5. zie 1 t/m 4

Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit
Postbus 30318
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

Land- en Tuinbouworganisatie Nederland
Postbus 29773, 2502 LT Den Haag
Bezoekadres : Bezuidenhoutseweg 225
2594 AL Den Haag
Bankrekening : 35.75.06.760
Telefoon : 070-3382700
Fax : 070-3382710
E-mail : secretariaat@lto.nl

Datum : 30 oktober 2008
Ons kenmerk : AJM2008t VLa\000499
Onderwerp : Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Informatie : H. Litjens (06 – 21 23 25 85)

Geachte dames en heren,

Hierbij geven LTO Nederland en de Nederlandse Organisatie van Pluimveehouders (NOP) een reactie op het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Problematiek relevant voor land- en tuinbouw

Voor land- en tuinbouw is vooral de uitstoot van fijnstof door de intensieve veehouderij van belang. De sector realiseert zich dat fijnstof een belangrijk onderwerp is. Dat is relevant voor de mensen in de omgeving van een intensieve veehouderij, maar ook voor de gezondheid van de agrarische ondernemer, zijn gezin en zijn medewerkers. De sector is dan ook graag bereid om samen met het rijk, de provincies en gemeenten te zoeken naar passende oplossingen, die moeten passen binnen milieuraandvoorwaarden, financiële mogelijkheden en binnen redelijke termijnen.

Bedrijven die de norm overschrijden

Uit een eerste inventarisatie blijkt dat ruim 300 bedrijven, het merendeel pluimvee, de norm overschrijden. De bedrijven worden de komende maanden doorgerekend of en in welke mate ze de norm daadwerkelijk overschrijden. In 2011 moeten alle overschrijdingen aangepakt zijn. LTO Nederland en NOP zijn van mening dat het een gezamenlijk belang van ondernemers en overheid is om het aantal knelpunten te beperken.

Werken met betrouwbare emissiefactoren

De inventarisatie van 300 bedrijven berust op een groot aantal aannames. Bij de verdere uitwerking moet er wel gerekend worden met betrouwbare emissiefactoren. Tot nog toe zijn allerlei aannames gedaan, zoals het omrekenen naar pluimvee op basis van forfaitaire excretienormen voor fosfaat. Uit een ECN-rapport (met rapportnummer ECN-E-08-013) blijkt dat deskundigen van TNO en WUR de onnauwkeurigheid op een factor 6 schatten. Eerst zijn betrouwbare gegevens nodig, voordat je bedrijven vraagt te investeren in passende maatregelen. Dat betekent dat de metingen bij stallen die nu plaatsvinden eerst afgerond en gevalideerd dienen te zijn, voordat een verdere aanpak kan worden bepaald.

Meelafstand

Bij het bepalen op welk punt de normen niet overschreden mogen worden moet de Nederlandse overheid de maximale ruimte die de Europese richtlijn biedt, benutten. LTO Nederland en NOP hebben met het Ministerie van VROM afgesproken dat, de toetsafstand nu al verruimd zou worden tot 70 meter van de stal als er geen burgerwoning dichterbij staat. Het verzoek is om deze verruiming zo spoedig mogelijk te implementeren. Aanvullend moet er in 2009 een discussie volgen of dit verder verruimd kan worden. De nieuwe Europese richtlijn Luchtkwaliteit geeft in een aparte bepaling aan dat handhaving van de normen niet nodig is op plaatsen waar toegang voor het algemene publiek verboden is en waar geen permanente bewoning is. Dit is ook logisch; het gaat om blootstelling van burgers gedurende een relevante tijd. LTO Nederland en NOP vinden het bijvoorbeeld onnodig dat weiland en akkerland in de huidige systematiek beschermd worden tegen de uitstoot van fijnstof.

Subsidies en regelgeving

Om het probleem op te lossen zet u subsidies en regelgeving in. De bedrijven die de norm overschrijden hebben allemaal een rechtsgeldige milieuvergunning. Het afdwingen van investeringen via regelgeving is alleen acceptabel als er rekening wordt gehouden met normale investeringen en afschrijvingritmes. De termijn tot 2011 is veel te kort om aanpassingen in het normale investeringsritme mee te laten lopen. Vooral ook omdat veel van deze bedrijven de laatste jaren al veel hebben geïnvesteerd in hun stallen. Als bedrijven dus forse investeringen moeten doen in bestaande stallen, dienen deze investeringen volledig vergoed te worden. Een subsidieregeling, die de investering gedeeltelijk compenseert, is onvoldoende.

Breed scala aan maatregelen onderzoeken en technieken erkennen

Van groot belang is dat een breed scala van maatregelen wordt bekeken en door de overheid wordt gestimuleerd. Het lijkt erop alsof in het NSL alleen op combiwassers wordt ingezet. Combiwassers hebben voordelen, maar door het energiegebruik en de hoge jaarlijkse kosten ook nadelen. Van belang is daarom dat ook andere perspectievolle maatregelen worden uitgewerkt, zoals genoemd in het rapport "plan van aanpak bedrijfsoplossingen" van de Animal Science Group (rapport 113 van maart 2008).

LTO Nederland en NOP willen u erop wijzen dat 2011 al heel nabij is. Bedrijven die hun stallen moeten aanpassen zullen hun milieuvergunning moeten wijzigen. Een vergunningtraject kan jaren duren. Op dit moment zijn er nog weinig technieken erkend die fijnstof reduceren. Het is dus belangrijk dat deze erkenning snel komt. De sector zelf wil graag medewerking geven aan het praktijkrijp maken van de diverse technieken. Belangrijk is dat voorbeeldbedrijven ondersteund worden.

3% norm niet in betekende mate en glastuinbouw

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit geeft aan, dat naar de luchtkwaliteitsnormen gekeken moet worden als een tuinder een kas bouwt met een oppervlakte groter dan 0,7 ha. ervan uitgaande dat daarbij gelet wordt op de NO₂-emissie. Deze bedrijven dienen allemaal te voldoen aan emissie-eisen, met name het Besluit Emissie Eisen Stookinstallaties. Een overschrijding van normen is niet te verwachten en de maat van 0,7 ha is ook niet onderbouwd. Terwijl bijvoorbeeld in het Limburgse Samenwerkingsprogramma grotere projecten van tientallen hectare glas,

zoals Californië en Siberië uitgezonderd worden, is het niet reëel en niet redelijk uitbreiding van een afzonderlijk glastuinbouwbedrijf met minder dan 1 hectare wel in detail te bekijken. Dit leidt tot ongewenste vertragingen en onevenredige kosten voor ondernemers.

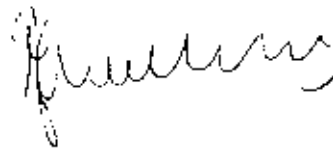
Goede communicatie

Gemeenten weten niet waar ze aan toe zijn en vragen nu zelfs bij kleine uitbreidingen van melkveehouderijen een toelichting en onderbouwing voor fijn stof. Het is zaak dat er snel een goede en praktische handreiking komt voor lagere overheden, zodat die snel kunnen handelen en onnodige vertragingen in procedures en onnodige kosten voorkomen worden.

Met vriendelijke groet,



A.J. Maat
Algemeen voorzitter



J.T. Wolleswinkel
Voorzitter NOP



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Aan: Inspraakpunt NSL
 Postbus 30316
 2500 GH Den Haag
Kopie Zie onderaan laatste pagina
Betreft: Inspraak op het ontwerp van het Nationaal
 Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Referentie SDA12-2008-NSL-01/02
Velp, Rozendaal, Arnhem
donderdag 30 oktober 2008 + 2 november 2008

Aantekenen met ontvangstbevestiging

*Aanvulling / Correctie
op inspraak brief
SDA12-2008-NSL-01
Zie gele markering
+ bijlage in de brief*

[Handwritten signature]
..43
A. Ohm

Geachte ministers,

De Nederlandse luchtkwaliteit is al jarenlang slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Dit wordt ondermeer veroorzaakt door de zeer grote dichtheid aan (snel)wegen per oppervlakte eenheid. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en andere kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en ultra fijnstof (PM 2.5) en stikstofdioxiden (NOx) worden langdurig, grootschalig overschreden.

De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel, mits aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor zou moeten zorgen. Behalve maatregelen worden er echter ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, maar van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en er ontbreekt de vooraf vereiste zekerheid of ze wel voldoende effectief (kunnen) zijn.

Samenvatting van onze bezwaren:

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen langdurig, en met grote zekerheid te blijven beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende. Want zoals blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er zelfs beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan het slachtoffer. De componenten in het fijnstof, afkomstig van menselijke activiteiten, bevatten kankerverwekkende componenten; hiervoor is medisch/toxicologisch gezien geen drempelwaarde te definiëren. Bovendien houden de normen voor fijnstof geen rekening met de altijd optredende synergie effecten van de andere in onze vervuilde lucht voorkomende, schadelijke componenten. Het is te verwachten dat deze de schadelijke effecten op onze gezondheid zullen versterken: het zogeheten synergie effect.

Stichting Duurzame A12
KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witfox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele concrete, effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. NSL is gebaseerd op onzekere, niet praktisch bewezen maatregelen
3. Met onzekerheden en onnauwkeurigheden van rekenmodellen wordt geen rekening gehouden
4. Beleid is sterk gericht op het rekenkundig afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
5. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
6. Hardnekkige knelpunten, waarvoor een specifieke aanpak ontbreekt, blijven bestaan

Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om in voldoende mate bescherming te bieden voor de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gehonoreerd zonder extra garanties met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone en betere lucht omdat de Nederlandse overheid, op grond van economische motieven, slechts te beperkte maatregelen wenst te nemen en tevens vele, omvangrijke bouwprojecten wil (doen) realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve maatregelen voor de luchtkwaliteit ontbreken in NSL:

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden concrete actieplannen op te stellen en uit te voeren en maatregelen te nemen voor het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitplannen hadden (NB in oktober 2008 hadden de gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal nog geen resultaten over 2007 gerapporteerd). Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken effectieve actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het conceptplan van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat (zie rapport in Reformatorisch Dagblad van 21 oktober 2008) en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO2³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De

1 Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.
 2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.
 3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat. www.verkeerenwaterstaat.nl.

Stichting Duurzame A12

Kvk nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau, Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
 Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
 tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidsschade tot gevolg. Op dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Invoering milieuzones in steden geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴.

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zogenoemde non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut door ontbreken van innovatieve projecten

In het NSL ontbreken de begrippen innovatie en vernieuwing door bijvoorbeeld private partijen. Dit terwijl de premier als voorzitter van het Nationaal Innovatieplatform tal van initiatieven heeft ontplooid en landelijk sterk wil stimuleren.

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur etc.

Rijkswaterstaat toont keer op keer geen enkele ambitie voor verbetering van de luchtkwaliteit door het toepassen van nieuw ontwikkelde duurzame oplossingen en technieken.

Rijkswaterstaat is uitsluitend bezig om de geldende regelgeving naar de letter toe te passen.

Toepassing van echte innovaties moet kennelijk nog uitgevonden worden binnen de uitvoerende Diensten van Rijkswaterstaat. Dit niettegenstaande de goed ogende programma's van IPL-Delft.

Conclusies:

4 Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

- 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 effecten
- Neem maatregelen die bij uitvoering tot win-win situaties zullen leiden
- Stimuleer landelijk de innovaties die talloze private partijen reeds met eigen middelen hebben ontwikkeld

Uit de NSL blijkt dat hieraan pas heel kort wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

2. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen:

Eén van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker geworden mede door de onzekerheid ten aanzien van de kosten. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht vóór 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel van de EU-norm. Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun in de praktijk bewezen effecten.

Conclusie:

De introductie van de kilometerheffing dient óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen *niet* te worden meegeteld in het NSL.

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

3. Met onzekerheden en onnauwkeurigheden van rekenmodellen wordt geen rekening gehouden:

De gebruikte modellen-en de gebruikte parameters- zijn zeer onzeker. De Tweede Kamer heeft dit in een hoorzitting op 12 maart 2008 door middel van uitgebreide verhoren van tal van onafhankelijke deskundigen afkomstig uit de wetenschap, overheid en het bedrijfsleven vastgesteld. De minister van V&W heeft dit in een brief aan de TK ook onderkend en onderschreven (brief minister V&W aan TK dd 9 mei 2008, kenmerk VENW/DGP-2008/4201) zonder met concrete verbeter maatregelen te komen.

Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. (zie bijlage: brief 2007-TK-V&W-05 van 4 december 2007 Stichting Duurzame A12 aan Tweede Kamer)

Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de nu door de overheid gehanteerde normen ook in de toekomst overschreden zullen worden. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet kan worden voldaan⁵.

5 COM (2008) 403

Conclusie:

Analyseer de 'worst case' situatie en houdt rekening met klimatologische variaties en de grote onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk pakket aan maatregelen in die situaties aan de normen duurzaam kan worden voldaan.

4. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen:

- Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en concrete maatregelen voor toekomstige vermindering van vuile lucht zijn vertraagd en niet doorgevoerd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken;
- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een papieren actieplan op te stellen zonder garantie van betrouwbare verbeteringen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof-concentratie, is opgesteld (zogenoeten. "zeezoutafrek");
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding en Zie Mobiliteitsaanpak Eurlings van enige dagen gelden)
- de toegepaste, voorgeschreven rekenmodellen- en de invoer parameters-bevatten zeer veel onzekerheden en onnauwkeurigheden; daardoor zijn onnauwkeurigheden in de uitkomsten tot 200% mogelijk.
- op deze onzekere uitkomsten worden desondanks door de rijks , provinciale en lokale overheden besluiten genomen over kostbare infrastructurele werken die voor generaties verstreckende gevolgen hebben.

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 werden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zogenaamde derogatie) voldoende overtuigend te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloofd.

Conclusie:

In feite dient uitstel van Europese Normen *niet* of alleen zo kort mogelijk te worden gegeven.

5. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL:

Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd

Stichting Duurzame A12

KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697, Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
tel:026-3622409, Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl



zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de specifieke gevolgen voor de luchtkwaliteit.

6. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan:

Voorbeeld van de situatie in regio Arnhem

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Velperbuitensingel, IJsseloordweg, te Arnhem;
- de Pleijweg als mogelijke variant voor doortrekking van de A15
- de aangedragen problemen rond Velperbroekcircuit door het College van Rheden
- Doctor W. Dreeslaan te Ede.

Wat betreft NO2 gaat het om:

- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritssingel te Nijmegen;
- Binnenhoek te Tiel;
- Steenweg te Zaltbommel.

Conclusie:

Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

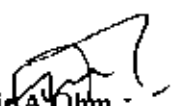
Samenvattend:

- Verwerk in het NSL uitsluitend maatregelen met in de praktijk bewezen verbeter effecten.
- Toets regelmatig het vigerend beleid aan voortschrijdende inzichten.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten.
- Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact, de mate van (on)zekerheid van de realisatie. Beoordeel aan de hand daarvan of ze voldoende effectvol en duurzaam zijn.
- Analyseer de "worst case" situaties en houdt rekening met klimatologische variaties en de grote onzekerheden en onnauwkeurigheden in de modellen en de gebruikte invoerdata.
- Uitstel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- Koppel de bouwplannen los van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen zal worden voldaan.

Wij verzoeken u ons een schriftelijke ontvangstbevestiging te sturen binnen 14 dagen na dagtekening.


In de verwachting dat u onze bezwaren recht wil doen tekenen wij,

Hoogachtend,
Bestuur Stichting Duurzame A12,


Dr. Ir. A. Ohm
voorzitter


Ing. K. Lau
secretaris


Ing. W. Bulte
bestuurslid


Drs. H. de Leeuw
bestuurslid

Bijlagen:

- brief 2007-TK-V&W-05, 4 december 2007 Stichting Duurzame A12 aan Tweede Kamer
- brief 2007-RWS-ON-06 aan HID RWS-ON de heer Th.F.L. van de Gazelle, 4 mei 2007

Kopie aan:

- Voorzitter Vaste Commissie Milieu Tweede Kamer
- Voorzitter Vaste Commissie V&W Tweede Kamer
- Voorzitter Vaste Commissie Milieu Eerste Kamer
- Voorzitter Vaste Commissie V&W Eerste Kamer
- College van B&W Arnhem
- College van B&W Rheden
- College van B&W Rozendaal
- GS van Provincie Gelderland
- College van Bestuur Stadsregio Arnhem-Nijmegen
- GGD Arnhem, t.a.v de heer Chr. Zwerver
- Mr. R. Rijpstra, Dirkzwager Advocaten&Notarissen Arnhem
- Mw. Drs. Winnie Sieswerda, research-arts Didam

Toelichting fijnstof en EU normering:

- Fijnstof: alle deeltjes (ook aerosolen) kleiner dan 10.000 nanometer (nm).
- Ultrafijnstof: alle deeltjes kleiner dan 100 nanometer (nm)
- Acrosolddeeltjes: ongeveer 15 nm
- Dieselroet: globaal 20 tot 300 nm.

Samenstelling fijnstof:

Fijnstof is in Nederland voor circa 55% van natuurlijke oorsprong. Voor ongeveer 45% is fijnstof in de lucht het gevolg van menselijke activiteiten.

Natuurlijk fijnstof bestaat uit ondermeer water (aerosol), zeezout, bodemstof en Saharazand. Fijnstof afkomstig van menselijke activiteiten bestaat uit o.a. dieselroet, bandenslijpsel, remvoeringstof en industrieuitstoot. Door landelijke maatregelen kan de uitstoot aan fijnstof dalen met 6 tot 18 ug/m3, en door EU maatregelen met 10 tot 15 ug/m3.

Normering EU:

Fase 1: ingangsdatum 1 januari 2005:

Jaargemiddelde: 40 ug/m3

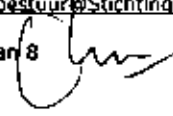
Daggemiddelde(24 uur): 50 ug/m3, maximum aantal overschrijdingen per jaar: 35.

Fase 2: ingangsdatum: 1 januari 2010:

Jaargemiddelde: 20 ug/m3

Daggemiddelde(24 uur): 50 ug/m3, maximum aantal overschrijdingen per jaar: 7.

Stichting Duurzame A12
 KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
 Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
 tel:026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. G. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl



Maximale fijnstofuitstoot EU (voor nieuwe benzine en diesel auto's):

- Euro 1: juli 1992: 0,14 g/km
- Euro 2: januari 1996: 0,08 g/km
- Euro 3: januari 2000: 0,05 g/km
- Euro 4: oktober 2006: 0,025 g/km
- Euro 5: september 2009: 0,005 g/km
- Euro 6: september 2014: 0,005 g/km

Referenties: (een selectie)

- (1). Diverse communicaties met Rijkswaterstaat Oost Nederland en Ministerie van Verkeer&Waterstaat.
- (2). Diverse communicaties met Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal.
- (3). PAO-cursusboek: Cursus Verkeer en luchtkwaliteit, Delft, oktober 2006.
- (4). Praktijkboek Lucht: editie 2006, Ir. B.W. Hoekstra-Sdu uitgevers, Den Haag, ISBN 90 12 114705.
- (5). Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, NMP rapport 500088001/2007.
- (6). Stadslucht niet schoner, Van der Zee en Woudenberg GGD Amsterdam, Tijdschrift Lucht 2006-5.
- (7). CE Delft, "Luchtkwaliteit in Nederland" Gezondheidsaspecten en hun maatschappelijke kosten", Delft september 2005, Publicatienummer 05.4094.27
- (8). Werkateliërs Verkeerscirculatieplan Velp: voorjaar en zomer 2007, en uiteindelijke plan VCP Velp april 2008.
- (8). Cahier Fijnstof, nr 14, winter 2002/2003, van Meldpunt Netwerk Gezondheid en Milieu, MNGM Bunnik. www.mngm.nl
- (9). Symposium "Patiënt en Milieu", Bunnik 11 april 2008. Meldpunt Gezondheid& Milieu. www.meldpuntgezondheidenmilieu.nl
- (10). Hoorzitting Tweede Kamer 12 maart 2008 inzake onzekerheden toegepaste rekenmodellen Luchtkwaliteit.
- (11). FJNSTOF: de stand van zaken: samenvatting door mw Drs. Winnie Sieswerda-Mesman, Research-arts, Didam. 11 juli 2008. Sieswerda@knmg.nl





De weg naar een duurzame & veilige & leefbare omgeving

Aan: De voorzitter en deelnemers van het bestuurlijk overleg reconstructie A12 knooppunten Velperbroek-Waterberg

**Rijkswaterstaat Directie Oost Nederland
Postbus 9070
6800 EB Arnhem,
Ter attentie van de Hoofdingenieur-
Directeur,
De Weledelgestrengte Heer Ir. Th.F.L. van
de Gazelle**

Betreft: Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit en geluidshinder

Referentie: 2007-RWS-ON-06

Velp, Rozendaal, Arnhem, maandag 7 mei 2007

CC: Lokaal en regionaal bestuur en aan de Vaste Kamer commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Vaste Kamer commissie voor Milieu.

Geachte heer van de Gazelle en bestuurders,

Hierbij vragen wij uw aandacht voor de bijgaande notitie "Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit en geluidshinder".

Dit in verband met de lopende OTB-procedure voor het traject A12 knooppunten Velperbroek-Waterberg.

Wij verzoeken u dit stuk in te brengen in het bestuurlijke overleg van 9 mei aanstaande in Arnhem.

Met vriendelijke groet,

Stichting Duurzame A12

Dr. Ir. Arthur Ohm
Voorzitter



ontvangen
7/5/07

3411

Bijlage: Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit en geluidshinder OTB A12, mei 2007

Bijlage bij brief 2007-RWS-ON-06

Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit en geluidshinder.

Samenvatting en conclusie

Op grond van informatie van onafhankelijke externe deskundigen wordt geconstateerd, dat er veel onzekerheden bestaan over de nauwkeurigheid en vooral over de voorspellende betekenis van de uitkomsten.

Dit kan niet zonder gevolgen blijven voor de beoordeling door de verantwoordelijke bestuurders van de resultaten van de berekeningen.. Men zou het voorzorgprincipe moeten toepassen en moeten anticiperen op de grote consequenties ervan voor toekomstige ontwikkelingen. Dit is te meer van belang gezien de verstrekkende gevolgen van de te nemen besluiten. Dit tegen de achtergrond van de omvang en de lange termijn effecten van de reconstructie werkzaamheden van het genoemde traject van de A12. Na oplevering, in 2012, zal de milieuhinder voor een periode van 25 à 30 jaar niet meer alsnog kunnen worden gemitigeerd. Dit kan alleen nog maar tegen vermijdbare hoge extra kosten, tenzij hiervoor in de OTB-fase afdoende voorzieningen zijn getroffen.

Inleiding

Voor de berekening van de luchtkwaliteit langs het traject van de A12 tussen de knooppunten Velperbroek en Waterberg (de reconstructie van de A12) gebruikt Rijkswaterstaat Oost Nederland het rekenmodel TNO Pluimsnelweg (rekenmethode 2). Dit is een door RIVM namens VROM goedgekeurd model. De validatie van dit door TNO ontwikkelde rekenmodel is ook door TNO zelf verricht. De berekeningen betreffen die voor NO2 en fijnstof PM10.

Onzekerheden


Zonder volledigheid na te willen streven worden hieronder de onzekerheden gegeven voor een aantal noodzakelijke invoergegevens voor de rekenmodellen.

1. Model: 10 à 20%
2. Emissie: 20%
3. Meteo: 10 à 15%
4. Ruwheid: 10%
5. Obstakels: 10 à 30%
6. Chemie: 15%
7. Achtergrondnivo's: verschillend per stof, maar altijd substantieel.

Een foutenberekening leert, dat hierdoor de cumulatieve onzekerheid kan bestaan van maximaal circa 200% bij gebruik van de door VROM goedgekeurde rekenmodellen. Deze afwijkingen komen voort uit de vele aannames die in de invoer gegevens gedaan moeten worden. In onderstaande wordt hierop nader ingegaan.

Model

- De validatie van rekenmodellen in Nederland is summier en discutabel. De achtergrondniveaus zoals bepaald door het RIVM en MNP zijn gebaseerd op een 50-tal meetstations verspreid over Nederland.
- Er ontbreekt op dit moment een grondige, onafhankelijke analyse van de werkelijkheid versus de prognoses op grond van deze rekenmodellen officieel goedgekeurd door de Rijksoverheid.
- De in Nederland gebruikte modellen gaan uit van een min of meer platte omgeving. Het gebruik van deze modellen in de onderhavige situatie is extra onbetrouwbaar vanwege het geaccidenteerde terrein en het verwachte toepassen van 7 meter hoge geluidsschermen



- Rijkswegen worden gekarakteriseerd door intensiteiten die sterk per uur kunnen verschillen. In die gevallen is het aan te bevelen uur-voor-uur te rekenen. De berekeningen met FluimSnelweg worden uitgevoerd met eenmaalintensiteiten.

Emissies

De consistentie van gebruikte emissiefactoren voor voertuigen is verre van constant. Geprognosticeerde emissiefactoren kunnen in sommige situaties verdubbelen of bijna halveren ten opzichte van een voorgaand jaar (zie figuur einde document)
 Er bestaat heel veel onzekerheid over het aandeel directe uitstoot NO₂. Tot voor kort werd door het RIVM aangenomen dat dit aandeel ca. 5% is. Recentelijk is dit voor 2006 aangepast naar 21% (dit wordt alleen toegepast voor personen auto's).

Achtergrondconcentratie en beleid

De rekenresultaten van de rekenmodellen worden ook sterk beïnvloed door aangenomen verbeteringen op grond van zogenaamde generieke maatregelen, zowel op nationaal- als EU-nivo. Tot 2006 werden achtergrondconcentraties en emissiefactoren bepaald op basis van geldend vaststaand beleid. Sinds kort worden toekomstige berekeningen gebaseerd op vaststaand en voorgenomen beleid en nog niet onherroepelijke besluiten. Dit voorgenomen beleid is meestal nog niet geheel ontwikkeld, geïnstrumenteerd, gefinancierd en de besluitvorming erover is nog niet afgerond.
 Voorbeelden hiervan zijn invoering van Euro VI voor zwaar verkeer, maatregelen voor de zeescheepvaart op Europees niveau, de invoering van kilometerbeprijzing voor wegverkeer en de inzet van luchtwassers in de landbouw. Deze fraaie toekomst scenario's nemen een nogal forse hypotheek op de toekomst. Dit kan geen deugdelijke basis vormen voor een evenwichtige afweging en besluitvorming voor deze- en andere- verstrekkende infrastructurele projecten.
 Ook wordt er bij voorbaat al ruimschoots ingecalculleerd het "gewenste" positieve effect van de invoering -op grote schaal- van retrofit roetfilters in bestaande personen dieselauto's. Thans zijn van de 1 miljoen personen dieselauto's nog geen 9000 van een dergelijk roetfilter voorzien. Het is verstandig rekening te houden met het stokken van de dalende trend. Uit metingen van GGD Amsterdam blijkt dat stadslucht vanaf 1999 niet significant schoner is geworden.

Normering

Rijkswaterstaat toetst haar rekenresultaten aan de huidige normen voor NO₂ en fijnstof-PM₁₀ van het Besluit Lucht Kwaliteit-BLK (2005). Op dit moment werkt Europese Unie aan nieuwe, scherpere normstelling. In deze normen wordt op dit moment uitgegaan van PM₁₀ van maximaal 33 microgram/m³ in plaats van de huidige 40 microgram/m³. Voor het zeer schadelijke ultrafijnstof PM_{2,5} wordt een nieuwe norm van maximaal 20 microgram/m³ voorbereid. Deze strengere EU normen gelden vanaf 2010 ook voor Nederland. Nederland heeft bij de EU op uitstel aangedrongen, maar dit thans nog niet verleend.

Overig

Naast de hierboven geschetste onzekerheden en onnauwkeurigheden in de rekenmodellen, zijn er nog andere belangrijke factoren van invloed op de rekenresultaten. Prognoses van de verkeersintensiteiten en vervoerstromen blijken door tal van invloeden en onvoorziene ontwikkelingen zeer vaak, en over relatief korte termijnen, af te wijken van de werkelijke tellingen. Dat maakt dat de huidige prognoses voor de middel- en langere termijn zeer onbetrouwbaar zijn.
 Uit de simulaties met behulp van het dynamische verkeersmodel, gebruikt bij de ontwikkeling van het Verkeerscirculatieplan Velp, blijkt dat al in 2016 in de spits grote knelpunten in de

verkeersafwikkeling rond het Velperbroekcircuit ontstaan door de autonome verkeersontwikkeling. Ondanks de dan uitgevoerde projecten reconstructie A12 en herinrichting N785.

Zo wordt de relatieve toename van het zware vracht verkeer niet goed voorspeld, laat staan dat de bijdragen daarvan in de luchtvervuiling worden meegerekend. Hetzelfde geldt voor het steeds zwaarder wordende wagenpark van personenauto's.

De huidige rekenmodellen houden op geen enkele manier rekening met de invloeden op de emissies ten gevolge van de veranderingen in het klimaat.

Tenslotte

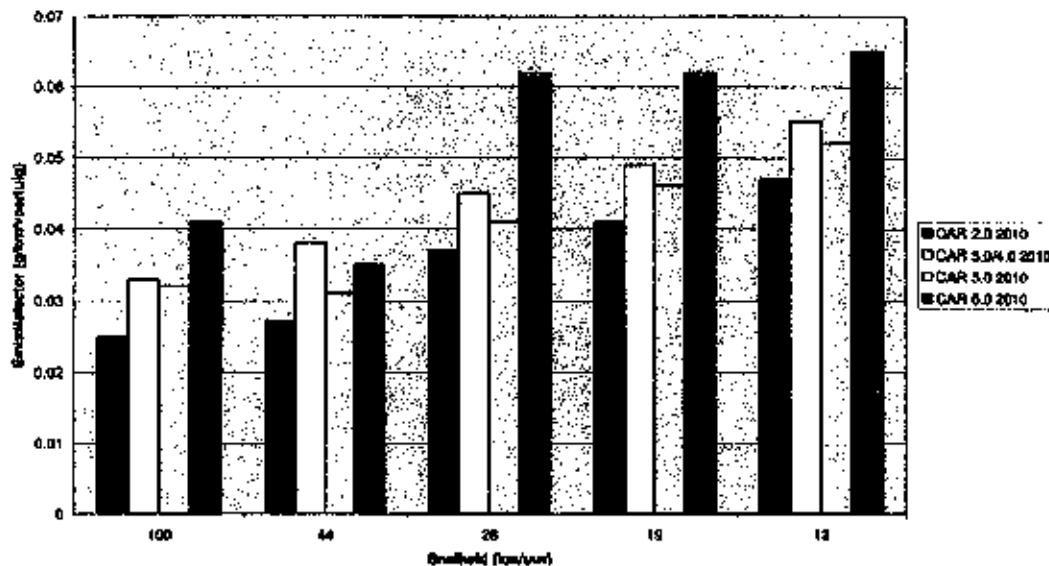
De genoemde onzekerheden en onnauwkeurigheden gelden eveneens voor de berekeningen van de geluidshinder.

De onzekerheden blijven heel groot. Is de berekende toekomstige luchtkwaliteit en geluidshinder een voorspelling of slechts een voorspiegeling?

Referenties

- (1). Diverse communicaties met Rijkswaterstaat Oost Nederland en Ministerie van Verkeer & Waterstaat.
- (2). POA-cursusboek: Cursus Verkeer en luchtkwaliteit, Delft, Oktober 2006.
- (3). Praktijkboek Lucht: editie 2006, Ir. B.W. Hoekstra-Sdu uitgevers, Den Haag, ISBN: 90 12 114705.
- (4). Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, MNP rapport 500088001/2007
- (5). Stadslucht niet schoner, Van der Zee en Woudenberg GGD Amsterdam, Tijdschrift Lucht 2006-5
- (6). Werkateliërs Verkeerscirculatieplan Velp, voorjaar 2007:
www.rheden.nl/actueel/projecten/verkeerscirculatieplan_Velp

Geprognoseerde emissiefactoren PM10 per kilometer 2010



Stichting Duurzame A12, Velp mei 2007.

Stichting Duurzame A12, Velp mei 2007. 3

Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit OTB A12

John



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Aan: **De Vaste Commissie voor
Verkeer&Waterstaat
Uit de Tweede kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag**

Kopie De Vaste Commissie voor Verkeer&Waterstaat
uit de Eerste Kamer

Betreft: **Onzekerheden, onnauwkeurigheden en
onvoldoende inzichtelijkheid
(=rechtsongelijkheid) van officiële
rekenmodellen Lucht en Geluid ten
behoefte van planstudies snelwegen.**

Referentie **2007-TK-V&W-05**
Velp, Rozendaal, Arnhem, dinsdag 4 december 2007

Geachte leden van de Commissie,

Inleiding

De Stichting Duurzame A12 behartigt de belangen van ruim 37000 mensen die wonen en werken in Arnhem, Velp en Rozendaal, binnen de zone van 600 meter aan weerszijden, langs de Rijksweg A12. In ons bestuur nemen vertegenwoordigers uit alle woonwijken deel.

De Stichting richt zich bij haar activiteiten op de planstudie ZSM II voor de voorgenomen verbreding van de A12 tussen de knooppunten Waterberg en Velperbroek. Wij zijn niet tegen een verbreding, maar eisen wel dat deze op een duurzame wijze wordt uitgevoerd: het gaat om het behoud van de woon- en leefomgevingkwaliteit van vele tienduizenden inwoners en een voor Nederland uniek en kwetsbaar gebied.

In onze eerdere brieven (referenties 5 en 6) aan de HID van Rijkswaterstaat Oost Nederland, waarvan destijds ook een kopie naar uw Commissie is gestuurd, hebben wij ook al aandacht gevraagd voor het probleem van de onzekerheden en onnauwkeurigheden en de niet-inzichtelijkheid ("blackbox" problematiek)

Aanleiding

Directe aanleiding voor deze brief aan uw Commissie is de brief van de minister van Verkeer & Waterstaat, Camiel Eurlings, aan de Tweede Kamer (VENW/DGP-2007/9396) van 27 november 2007, met het onderwerp:

"Aanpak gebiedsafbakening luchtonderzoek en gevolgen voor de hoofdwegennetprojecten".

In aansluiting op de door de minister van V&W in zijn brief uiteen gezette problematiek willen wij opnieuw uw aandacht vragen voor de naar onze mening zeer ernstige gebreken die aan de gebruikte rekenmodellen en de toepassing daarvan kleven. Ook nadat de door de minister gekozen aanpassingen zijn doorgevoerd blijven deze gebreken even ernstig.

Wij vragen hierbij aandacht voor 4 punten:

1. Verkeersprognoses,
2. Gebiedsafbakening,
3. Onzekerheden, onnauwkeurigheden en toepasbaarheid van officiële rekenmodellen,
4. Inzichtelijkheid rekenmodellen en resultaten voor besluitvorming door verantwoordelijke bestuurders

Ad. 1. Verkeersprognoses

Wij hebben bij herhaling moeten constateren, dat het werkelijke verkeersaanbod op de A12 tussen knooppunten Waterberg en Velperbroek, zoals blijkt uit tellingen van Rijkswaterstaat Oost Nederland, aanzienlijk hoger uitvalt dan door Rijkswaterstaat in de MER van mei 2001 is geprognostiseerd (referentie 3). De prognose van de door RWS uitgebrachte verkeerscijfers zou volgens de MER 2001 in 2010 81000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Maar dit cijfer was al in 2003 (volgens RWS tellingen) opgelopen tot 89000 motorvoertuigen per etmaal. Op grond van ondermeer deze feiten heeft de Stichting grote twijfels over de betrouwbaarheid van de prognoses van Rijkswaterstaat voor de planvorming van dit project in het algemeen en in het bijzonder waar het de prognoses voor het jaar 2020 betreft (referentie 7).

Ad.2. Gebiedsafbakening

Wij zijn het er principieel mee oneens dat het zeer drukke verkeersspine Velperbroekcircuit zelf en de aangesloten hoofdwegen, de Pleijroute en de N348, niet zijn meegenomen in de lopende planstudie ZSM II A12 wat betreft de berekening van de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting in de woonomgeving langs voornoemde weginfrastructuur als onderdeel voor het nog te uit te brengen OTB A12. (referentie 4).

Ad. 3. Onzekerheden, onnauwkeurigheden en toepasbaarheid officiële rekenmodellen lucht en geluid.

Zoals in onze brief van 27 april 2007 (referentie 5) is uiteengezet blijven volgens onafhankelijke, externe deskundigen aanzienlijke twijfels over uitkomsten van de huidige officiële rekenmodellen bestaan. Dit wordt veroorzaakt door de talloze onnauwkeurigheden van deze modellen en de onzekerheden in de gebruikte invoergegevens.

Daardoor wordt de voorspellende betekenis van deze rekenresultaten sterk in twijfel getrokken. Er dreigt zelfs, voor dit traject, een herhaling van in het verleden door Rijkswaterstaat gemaakte fouten

Dit kan niet zonder gevolgen blijven bij de beoordeling door de verantwoordelijke bestuurders van deze uitkomsten van het rekenwerk met behulp van deze rekenmodellen.

Men zou het voorzorgprincipe moeten toepassen en moeten anticiperen op de grote consequenties ervan voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is te meer van belang gezien de verstrekkende gevolgen van de te nemen besluiten. Dit tegen de achtergrond van de omvang en de lange termijn effecten van de reconstructie werkzaamheden op het genoemde traject van de A12. Na oplevering, mogelijk in 2012, zal de milieuhinder voor de periode van 25 à 30 jaar niet meer alsnog kunnen worden

gemitigeerd. Dit kan dan alleen maar tegen hoge extra kosten, die nu nog kunnen worden vermeden indien hiervoor tijdens de (O)TB-fase afdoende voorzieningen worden getroffen.

Ad.4. Gebrekkige inzichtelijkheid rekenmodellen en resultaten.

Zoals in onze brieven van 27 april 2007 en 7 mei 2007 is uiteengezet (referentie 5 en 6), zijn de huidige rekenmodellen, bijvoorbeeld het door TNO ontwikkelde TNO Pluimsnelwegmodel (rekenmethode 2), dermate complex dat deze slechts door een select groepje deskundigen kunnen worden doorgrond. Dit zowel wat de modellering zelf aangaat als wat de geldigheid van de aannames en de gebruikte parameters betreft. Als gevolg hiervan is het voor verantwoordelijke bestuurders niet goed mogelijk om een en inhoudelijke beoordeling te maken ten behoeve van hun besluitvorming over ingrijpende reconstructieprojecten. Daarnaast speelt een meer principiële kwestie dat dit TNO rekenmodel door TNO zelf is gevalideerd, en vervolgens door het RIVM, namens het ministerie van VROM, officieel is goedgekeurd. Er is dus onvoldoende sprake van onafhankelijkheid in het cruciale validatie proces zoals te doen gebruikelijk en noodzakelijk is in dergelijke belangrijke toepassingen. Daardoor ontstaat een rechtsongelijkheid tussen de uitvoerende overheidsinstantie enerzijds en de belanghebbende burgers anderzijds. Dit is niet aanvaardbaar.

Conclusie

De toepassing van de officiële, door VROM goedgekeurde, rekenmodellen voor de berekening van de lange termijn effecten voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting in de (directe) woon- en leefomgeving, zoals toegepast bij de planstudies (vaststelling van OTB en TB) van hoofdwegennetprojecten levert nog steeds te veel onzekerheden en onnauwkeurigheden op in de uitkomsten. Dientengevolge kan een rechtsongelijkheid ontstaan, die niet acceptabel is.

Voorstel

Wij verzoeken de commissie stappen te ondernemen om de door ons gesignaleerde gebreken in de rekenmodellen grondig te doen onderzoeken. Het Onderzoek en Verificatie Bureau (OVV) van Rijksbegrotingen zou dit onderzoek kunnen uitvoeren. Daarbij dienen de door de minister van V&W in zijn brief van 27 november 2007 genoemde aanpassingen te worden meegenomen.

Met vriendelijke groet,
Stichting Duurzame A12

Dr. Ir. Arthur Ohm	Ing. Koen Lau	Ing. Willem Bulte	Drs. Hans de Leeuw
Voorzitter	Secretaris	bestuurslid	bestuurslid

Bijlagen en referenties:

- (1). OVB Rapport Rijksbegrotingen aan Tweede Kamer dd 11-10-2007
- (2). Brief minister van Verkeer & Waterstaat aan Tweede Kamer, 27-11-2007, VENW/DGP-2007/9369
- (3). Rapport Verkeer en Vervoer, mobiliteit en bereikbaarheid, ZSM II, 04-08-2005.
- (4). Verkeerscirculatieplan Velp, 04-06-2007
- (5). Brief Stichting Duurzame A12 dd 27-04-2007, 2007-RWS-ON-04.
- (6). Brief Stichting Duurzame A12 dd 07-05-2007, 2007-RWS-ON-06.
- (7). Verkeersprognoses nader beschouwd: grafieken

TNO-onderzoek roept vraagtekens op Roetfilter als black box

Roetfilters doen weer stof opwaaien. Deskundigen denken verschillend over het rendement van de filters die schadelijke fijnstofdeeltjes wegvangen uit de uitlaatgassen van dieselmotoren. Onduidelijk is wat het gevolg is voor de deeltjes die nog wel uit de uitlaat komen.

Van alle nieuw verkochte dieselauto's wordt momenteel 95 procent af fabriek voorzien van een roetfilter. De gullstige bpm-korting van 400 euro maakt dit mogelijk. Veelal gaat het volgens ir. Ruud Verbeek, onderzoeker bij TNO, om een gesloten filter dat meer dan 95 procent van het fijnstof tegenhoudt. „Dat filter werkt als een spons en verbrandt om de 500 kilometer de afgevangen roet bij ongeveer 600 graden Celsius.”

Het fiscale beleid heeft effect. „Nu heeft 60 tot 70 procent van de dieselauto's die geleverd zijn onder de euro 4-norm een gesloten roetfilter. Om aan deze norm te voldoen was dat nog niet nodig, maar om te voldoen aan euro 5 –die dit jaar ingevoerd wordt– wel”, aldus Verbeek.

Het ministerie van VROM geeft in totaal zo'n 300 miljoen euro subsidie voor de inbouw van retrofit roetfilters in bestaande auto's met dieselmotor. Het gaat meestal om open roetfilters. Die zeven roetdeeltjes uit de uitlaatgassen en beperken de uitstoot van fijnstof met ongeveer 30 procent.

Enkele fabrikanten monteren volgens Verbeek ook op nieuwe auto's open roetfilters. „De dieselmotoren in die auto's zijn zo efficiënt dat ze daarmee wel aan de emissie-eisen voor fijnstof voldoen, maar niet zo'n lage fijnstofuitstoot hebben als met gesloten filters, die vaak ver onder de limiet zitten. Het is een kwestie van geld. Een open roetfilter kost minder dan een gesloten roetfilter.”

Norm

De Europese wetgeving is –volgens VVD-Kamerlid Neppérus– aanleiding voor de subsidies van VROM op de roetfilters. „De fijnstofnormen worden binnenkort weer aangescherpt. Dat geeft problemen. Nu worden woningbouw- en infrastructurele projecten al stilgelegd als de lucht niet aan de norm voldoet.”

Dr. ir. Michiel Makkee, onderzoeker aan de Technische Universiteit Delft (TUD), ontdekte enige jaren geleden dat open roetfilters ultrafijne deeltjes niet goed tegenhouden. Voor het ministerie van VROM is dat voldoende aanleiding om TNO en RIVM een onderzoek te laten uitvoeren naar schadelijke stoffen die zonder roetfilter niet zouden zijn ontstaan. TNO gaat aan de slag met vier gewone dieselauto's.

Het TNO-onderzoek wijst uit dat met een retrofit roetfilter het totaal aantal fijnstofdeeltjes daalt, terwijl het aantal ultrafijne deeltjes ongeveer constant

blijft. Ook neemt de gemeten schadelijkheid van de uitlaatgassen af. Over de conclusies uit het onderzoek bestaat aanvankelijk overeenstemming met de „technical advisory group”, een adviesgroep die het onderzoeksteam ondersteunt. VROM kan het ingezette beleid rond roetfilters voortzetten.

Verbeek –tevens onderzoeksleider– noemt het een beperkt, maar wel solide onderzoek. „Internationaal gezien hebben we het goed gedaan, andere landen deden veel minder.”

Reputatie

Naderhand is echter niet iedereen het eens met de conclusies van dit onderzoek. Neppérus suggereert dat TNO door VROM onder druk zou zijn gezet. Ze noemt het onderzoek „eigenlijk doorgestoken kaart. De uitkomst stond bij voorbaat vast, het onderzoek moest opleveren dat er niets aan de hand was, want het ministerie had al tienduizend miljoenen euro's in de roetfilters gestoken.” Verbeek werpt die aantijging ver van zich. „TNO is een onafhankelijk onderzoeksinstituut. Als we ons daarmee inlaten, gooien we onze reputatie compleet te grabbel.”

Makkee –lid van de advisory group– meent dat TNO deeltjes kleiner dan 60 nanometer niet eens kan meten. Uit het TNO-onderzoek blijkt volgens hem dat er wel degelijk meer ultrafijne deeltjes in de lucht komen als een open roetfilter is aangebracht.

Onderzoek van dr. ir. Jan Marijnissen (TUD) lijkt zijn visie te steunen. „Uitlaatgassen bevatten behalve roetdeeltjes ook allerlei dampen en gassen. Hete uitlaatgassen koelen af in het koelre uitlaatsysteem. De dampen slaan neer op de roetdeeltjes, die als condensatiekernen dienstdoen. De relatief grote roetdeeltjes –met daaraan de dampen– vermengen zich met de lucht en slaan na verloop van tijd neer.”

Een roetfilter in het uitlaatsysteem verstoort dat mechanisme, aldus Marijnissen. „Als je roet uit de uitlaatgassen haalt, knagen de dampen niet meer op de roetdeeltjes condenseren. Er ontstaan daardoor ultrafijne aerosoldeltjes, zodat per saldo meer ultrafijne deeltjes de uitlaat verlaten. Omdat die langer in de lucht blijven, zijn ze schadelijker dan grotere deeltjes. Onlangs bevestigde een onderzoeksteam van dr. Wolfgang Koch van het Fraunhofer Instituut te Hannover onze gegevens.”

Verbeek beaamt dit. „Deze deeltjes kunnen inderdaad giftiger zijn. Maar volgens ons onderzoek nam de giftigheid van de uitlaatgassen juist af als er een roetfilter was gemonteerd. Hoe dat komt, weten wij niet precies.”

Makkee heeft wel een verklaring. „Het onderzoeksteam heeft bij deze meting streken laten vallen.”

Bart van den Buijtenberg

[Illegible text]

[Illegible text]

Ook benzineauto produceert ultrafijne deeltjes

Uit sommige moderne direct ingespoten benzinemotoren komt volgens dr. ir. Flemming Cassee (RMM) meer fijnstof dan uit een gewone benzinemotor. Ir. Ruud Verbeek (TNO) beaamt dat. „Maar de hoeveelheid fijnstof die uit deze motoren komt, is wel lager dan van een dieselmotor. Ook gewone benzine- en lpg-motoren stoten de allerkleinste deeltjes uit.“

Verbeek: „De roegestane fijnstofuitstoot van een diesel-, benzine-, lpg- of aardgasmotor wordt hetzelfde wanneer de nieuwe euro 5-norm in 2010 gaat gelden. En met de euro 6-norm, die geldt vanaf 2014, is er zowel voor benzine- als voor dieselauto's een maximum aan het aantal uitgestoten deeltjes.“ Verbeek acht het niet uitgesloten dat sommige typen direct ingespoten benzinemotoren dan voorzien moeten worden van een roetfilter.

Feiten en cijfers

Soorten roetfilters

Open of halfopen roetfilter: drie à vier typen, verminderen fijnstofuitstoot met 30 tot 50 procent

Gesloten roetfilter: twee typen, verminderen fijnstofuitstoot met 95 tot 99 procent

Afmetingen fijnstof

Fijnstof: alle deeltjes kleiner dan 10.000 nanometer (nm)

Ultrafijnstof: kleiner dan 100 nm

Aerosoldeeltjes: ongeveer 15 nm

Globale afmetingen roetdeeltjes: meestal tussen 20 nm tot 300 nm

Samenstelling fijnstof

Fijnstof is in Nederland voor iets meer dan de helft (55 procent) van natuurlijke oorsprong; 45 procent is afkomstig van menselijke activiteit.

Natuurlijk fijnstof bestaat uit onder meer water, zeezout, bodemstof en Saharazand. Jaarlijks is 7 tot 9 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) van het fijnstof in Nederland van natuurlijke oorsprong.

Fijnstof geproduceerd door de mens bestaat uit onder meer dieseloet, bandenstof, remvoeringstof en industrie-uitstoot. Door binnenlandse maatregelen kan dit dalen met 6 tot 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en door EU-maatregelen met 10 tot 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

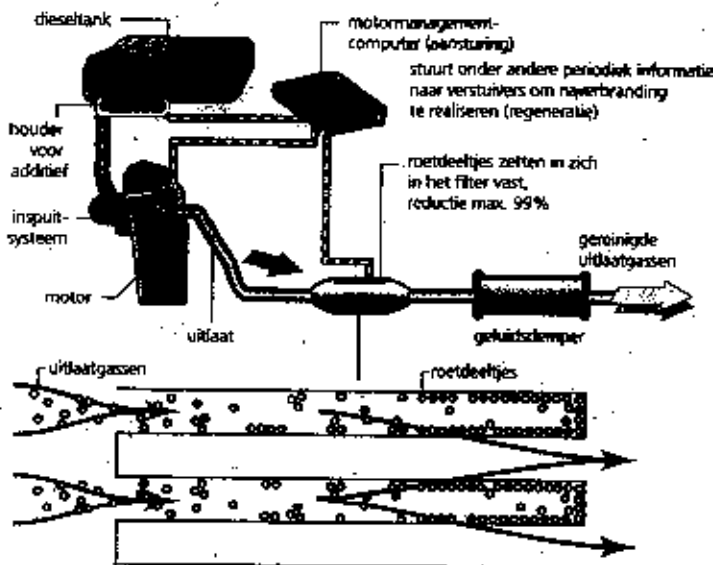
Europese normen voor fijnstof in de lucht

Fase 1: ingangsdatum 1 januari 2005, jaargemiddelde = 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, daggemiddelde (24 uur) = 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, maximaal aantal overschrijdingen per jaar: 35

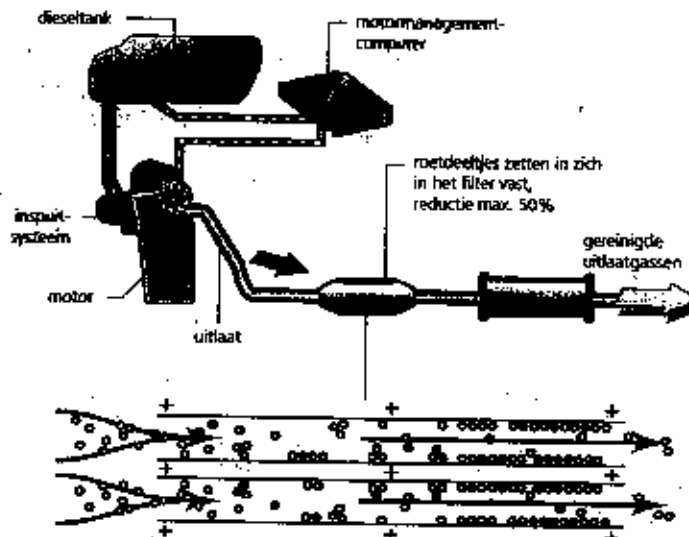
Fase 2: 1 januari 2010, jaargemiddelde = 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, daggemiddelde (24 uur) = 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, maximaal aantal overschrijdingen per jaar: 7

Roetfilter voor dieselmotoren

Gesloten roetfilter, montage af fabriek



Open of halfopen roetfilter, montage achteraf



DRD - bron: BUNYSAANWAF

Maximale fijnstofuitstoot nieuwe personenauto

De maximaal toegestane euronormen voor de uitstoot van fijnstof door zowel diesel- als benzineauto's zijn de laatste jaren drastisch verlaagd:

Euro 1: ingangsdatum juli 1992: 0,14 gram per kilometer (g/km)

Euro 2: januari 1996: 0,08 g/km

Euro 3: januari 2000: 0,05 g/km

Euro 4: oktober 2006: 0,025 g/km

Euro 5: september 2009: 0,005 g/km

Euro 6: september 2014: 0,005 g/km



Aan: **Wie het aangaat**

Betreft: **Samenvatting gezondheidseffecten
fijnstof door verkeer**

Referentie SDA12-2008-fijnstof-WSieswerda-001
Velp, Rozendaal, Arnhem
maandag 14 juli 2008

FIJNSTOF - de stand van zaken: Samenvatting t.b.v. de Stichting "Duurzame A12"

Fijnstof is een vorm van luchtvervuiling, die door de groeiende inzichten in de bijzonder schadelijke gevolgen hiervan voor de gezondheid, steeds meer in de belangstelling is komen te staan.

Het begrip "fijnstof" wordt gebruikt voor deeltjes met een doorsnede kleiner dan 10 micrometer ($1 \mu\text{m} = 1/1000 \text{ mm}$), en wordt ook aangeduid als PM (Particulate Matter).

De deeltjes worden om praktische redenen ingedeeld naar grootte:

- PM₁₀ diameter < 10 micrometer (> 2,5 micrometer) - stof door rem- en bandenslijlage, wegenstof;
- PM_{2,5} diameter < 2,5 micrometer (> 0,1 micrometer) - uitlaatgassen van dieselmotoren;
- PM_{0,1} diameter < 0,1 micrometer (= ultrafijnstof) - EC (elementair koolstof).

Bronnen van fijnstof zijn o.a.:

- landbouw en veeteelt (b.v. gedroogde mest);
- verkeer (b.v. dieselmotoren, remschijven, banden);
- industrie (b.v. metaal- en chemiebedrijven, mengvoederbedrijven);
- energiewinning/verwarming (b.v. verbranding fossiele brandstoffen, open haarden);
- geologisch/biologisch (b.v. bodemstof, zeezout).

Het grootste deel van "grote" stofdeeltjes (groter dan 10 micrometer) wordt door de trilhaarcellen van de bovenste luchtwegen "naar buiten gewerkt" en de rest wordt door de witte bloedcellen in de longblaasjes onschadelijk gemaakt. PM₁₀ echter is zo klein, dat het deze barrières kan omzeilen, en het komt dus via de longblaasjes in het bloed terecht.

(Bij rokers worden de trilhaarcellen verwoest door de sigarettenrook, zij worden dus bedreigd door zowel grote als kleine deeltjes.)

Uit toxic-epidemiologische studies blijkt, dat chronische blootstelling aan fijnstof een - statistisch significant - verhoogd risico geeft op:

- hart- en vaatziekten (hartinfarct, diepe veneuze trombose),
- longziekten (COPD, longkanker),
- prematuriteit (vroeggeboorte) en dysmaturiteit (een te laag geboortegewicht in verhouding tot de zwangerschapsduur).

Ook is duidelijk geworden, dat Diabetes- en Astma-patiënten extra gevoelig zijn voor de schadelijke effecten van fijnstof (waarbij niet uitgesloten kan worden, dat het ontstaan van deze ziekten zelf ook het gevolg van chronische fijnstof-blootstelling kan zijn, b.v. via aantasting van het immuunsysteem).

Bij de beoordeling van de te nemen maatregelen om de overschrijding van de grenswaarden voor fijnstofconcentraties tegen te gaan dient men het volgende in overweging te nemen:

- Vrijwel alle onderzoeken zijn uitgevoerd met metingen van PM₁₀, omdat PM_{2,5} veel moeilijker meetbaar is; d.w.z. dat de gezondheidseffecten waarschijnlijk veel groter zijn, dan tot nu toe berekend kan worden.
- Bij kortdurende blootstelling is het schadelijke effect misschien niet zo indrukwekkend, maar, zoals uit diverse onderzoeken blijkt, bij langdurige blootstelling is het dat wel degelijk.

Volgens berekeningen (voor het Astmafonds) wordt 5% van de totale ziektelast in Nederland

Stichting Duurzame A12
KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Butte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

veroorzaakt door fijnstof.

- Er is geen veilige ondergrens voor blootstelling aan fijnstof: hoe gering de blootstelling ook is, er is altijd een meetbaar schadelijk effect op de gezondheid.

De huidige grenswaarden zijn dus in wezen een compromis tussen gezondheidsbelangen en economische belangen, een reden om zich op deze waarden niet blind te staren.

*Drs. Winnie Sjaswerda-Mosman, research-arts, 11 juli 2008.
E-mail: sjaswerd@knmq.nl*

Literatuur

1. Baccarelli A. et al.
Exposure to particulate air pollution and risk of deep vein thrombosis.
Arch Intern Med. 2008 May 12; 168(9): 920-7
2. Brauer M.
A cohort study of traffic-related air pollution impacts on birth outcomes.
Environ Health Perspect. 2008 May; 116(5): 680-6
3. Brunekreef B.
Health effects of ambient particulate matter.
Institute for Risk Assessment Sciences Universiteit Utrecht
4. Gehring U. et al.
Long term exposure to ambient air pollution and cardiopulmonary mortality in women.
Epidemiology 2006 Sep; 17(5):545-51
5. Knol A.B. et al.
Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands.
RIVM report 500029001/2005
6. Morrimer K. et al.
Air pollution and pulmonary function in asthmatic children: effects of prenatal and lifetime exposures.
Epidemiology 2008 Jul; 19(4): 550-7
7. Nyberg F. et al.
Urban air pollution and lung cancer in Stockholm.
Epidemiology 2000 Sep; 11(5): 485-6
8. Pereira Filho M.A. et al.
Effect of air pollution on diabetes and cardiovascular diseases in São Paulo, Brazil.
Braz J Med Biol Res. 2008 Jun 6
9. Schikowski T. et al.
Long-term air pollution exposure and living close to busy roads are associated with COPD in women.
Respir. Res. 2005 Dec 22; 6:152



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Inspraakpunt
ingekomen: - 4 NOV. 2008

Aan: Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Ref: SDA12-2008-NSL-02.

Betreft: SDA12-2008-NSL-01: aanvulling/correctie.
Datum: 31 oktober 2008.

Kopie: Zie pagina 7 (van 8) in bijgaande inspraakbrief

Geachte dames en heren,

Hierbij ontvangt u een aanvulling en correctie op onze inspraakbrief SDA12-2008-NSL-01 van 30 oktober 2008.

Het betreft de geel gemarkeerde gedeelten op de pagina's:
2, 8 (referentie 11) van de brief en de twee extra bijlagen: III en IV.
Gelieve deze aanvullingen mee te nemen in onze inspraakreactie.

Daarvoor bij voorbaat onze oprechte dank.

Vriendelijk groet, namens het Dagelijks Bestuur van de Stichting Duurzame A12,
Arnhem Velp en Rozendaal

Dr. Ir. Arthur 
Voorzitter

Bijlage: Inspraakbrief SDA12-2008-NSL-01 dd 30-10-2008, **gecorrigeerd met bijlagen I, II, III en IV.**

Stichting Duurzame A12
KvK nr.: 09157362-2006. Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Wildox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Aan: Inspraakpunt NSL
 Postbus 30316
 2500 GH Den Haag
Kopie Zie onderaan laatste pagina
Betreft: Inspraak op het ontwerp van het Nationaal
 Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Referentie SDA12-2008-NSL-01/02
Velp, Rozendaal, Arnhem
donderdag 30 oktober 2008 + 2 november 2008
Aantekenen met ontvangstbevestiging

Aanvulling / correctie
op inspraakbrief
SDA12-2008-NSL-01
Zie gele markering
+ kopieer de brief


A. Ohm 049

Geachte ministers,

De Nederlandse luchtkwaliteit is al jarenlang slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Dit wordt ondermeer veroorzaakt door de zeer grote dichtheid aan (snel)wegen per oppervlakte eenheid. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en andere kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en ultra fijnstof (PM 2.5) en stikstofoxiden (NOx) worden langdurig, grootschalig overschreden. De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel, mits aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor zou moeten zorgen. Behalve maatregelen worden er echter ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, maar van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en er ontbreekt de vooraf vereiste zekerheid of ze wel voldoende effectief (kunnen) zijn.

Samenvatting van onze bezwaren:

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen langdurig, en met grote zekerheid te blijven beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende. Want zoals blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er zelfs beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan het slachtoffer. De componenten in het fijnstof, afkomstig van menselijke activiteiten, bevatten kankerverwekkende componenten; hiervoor is medisch/toxicologisch gezien geen drempelwaarde te definiëren. Bovendien houden de normen voor fijnstof geen rekening met de altijd optredende synergie effecten van de andere in onze vervuilde lucht voorkomende, schadelijke componenten. Het is te verwachten dat deze de schadelijke effecten op onze gezondheid zullen versterken: het zogeheten synergie effect.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele concrete, effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. NSL is gebaseerd op onzekere, niet praktisch bewezen maatregelen
3. Met onzekerheden en onnauwkeurigheden van rekenmodellen wordt geen rekening gehouden
4. Beleid is sterk gericht op het rekenkundig afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
5. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
6. Hardnekkige knelpunten, waarvoor een specifieke aanpak ontbreekt, blijven bestaan

Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om in voldoende mate bescherming te bieden voor de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gehonoreerd zonder extra garanties met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone en betere lucht omdat de Nederlandse overheid, op grond van economische motieven, slechts te beperkte maatregelen wenst te nemen en tevens vele, omvangrijke bouwprojecten wil (doen) realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve maatregelen voor de luchtkwaliteit ontbreken in NSL:

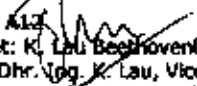
Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden concrete actieplannen op te stellen en uit te voeren en maatregelen te nemen voor het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitplannen hadden (NB in oktober 2008 hadden de gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal nog geen resultaten over 2007 gerapporteerd). Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken effectieve actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het conceptplan van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitleiding (zie rapport in Reformatorisch Dagblad van 21 oktober 2008) en het vertragen van de lokale concentraties van PM10 en NO2³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De

1 Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.
 2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.
 3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat. www.verkeerenwaterstaat.nl.

Stichting Duurzame A12 

Kvk nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lou Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
 Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697, Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kühne,
 tel: 026-3622409, Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witfox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Invoering milieuzones in steden geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴.

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verbindt steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zogenoemde non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut door ontbreken van innovatieve projecten

In het NSL ontbreken de begrippen innovatie en vernieuwing door bijvoorbeeld private partijen. Dit terwijl de premier als voorzitter van het Nationaal Innovatieplatform tal van initiatieven heeft ontplooid en landelijk sterk wil stimuleren.

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur etc.

Rijkswaterstaat toont keer op keer geen enkele ambitie voor verbetering van de luchtkwaliteit door het toepassen van nieuw ontwikkelde duurzame oplossingen en technieken.

Rijkswaterstaat is uitsluitend bezig om de geldende regelgeving naar de letter toe te passen. Toepassing van echte innovaties moet kennelijk nog uitgevonden worden binnen de uitvoerende Diensten van Rijkswaterstaat. Dit niettegenstaande de goed ogende programma's van IPL-Delft.

Conclusies:

4 Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

Stichting Duurzame A12

KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
 Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
 tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

- 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 effecten
- Neem maatregelen die bij uitvoering tot win-win situaties zullen leiden
- Stimuleer landelijk de innovaties die talloze private partijen reeds met eigen middelen hebben ontwikkeld

Uit de NSL blijkt dat hieraan pas heel kort wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

2. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen:

Eén van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker geworden mede door de onzekerheid ten aanzien van de kosten. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht vóór 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel van de EU-norm. Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun in de praktijk bewezen effecten.

Conclusie:

De introductie van de kilometerheffing dient óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen *niet* te worden meegeteld in het NSL.

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

3. Met onzekerheden en onnauwkeurigheden van rekenmodellen wordt geen rekening gehouden:

De gebruikte modellen-en de gebruikte parameters- zijn zeer onzeker. De Tweede Kamer heeft dit in een hoorzitting op 12 maart 2008 door middel van uitgebreide verhoren van tal van onafhankelijke deskundigen afkomstig uit de wetenschap, overheid en het bedrijfsleven vastgesteld. De minister van V&W heeft dit in een brief aan de TK ook onderkend en onderschreven (brief minister V&W aan TK dd 9 mei 2008, kenmerk VENW/DGP-2008/4201) zonder met concrete verbeter maatregelen te komen.

Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. (zie bijlage: brief 2007-TK-V&W-05 van 4 december 2007 Stichting Duurzame A12 aan Tweede Kamer)

Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de nu door de overheid gehanteerde normen ook in de toekomst overschreden zullen worden. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet kan worden voldaan⁵.

5 COM (2008) 403

zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de specifieke gevolgen voor de luchtkwaliteit.

6. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan:

Voorbeeld van de situatie in regio Arnhem

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Velperbuitensingel, IJsseloordweg, te Arnhem;
- de Pleijweg als mogelijke variant voor doortrekking van de A15
- de aangedragen problemen rond Velperbroekcircuit door het College van Rheden
- Doctor W. Dreeslaan te Ede.

Wat betreft NO2 gaat het om:

- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritsingel te Nijmegen;
- Binnenhoek te Tiel;
- Steenweg te Zaltbommel.

Conclusie:

Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

Samenvattend:


- Verwerk in het NSL uitsluitend maatregelen met in de praktijk bewezen verbeter effecten.
- Toets regelmatig het vigerend beleid aan voortschrijdende inzichten.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten.
- Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact, de mate van (on)zekerheid van de realisatie. Beoordeel aan de hand daarvan of ze voldoende effectvol en duurzaam zijn.
- Analyseer de "worst case" situaties en houdt rekening met klimatologische variaties en de grote onzekerheden en onnauwkeurigheden in de modellen en de gebruikte invoerdata.
- Uitstel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- Koppel de bouwplannen los van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen zal worden voldaan.


Wij verzoeken u ons een schriftelijke ontvangstbevestiging te sturen binnen 14 dagen na dagtekening.




In de verwachting dat u onze bezwaren recht wil doen tekenen wij,

Hoogachtend,
Bestuur Stichting Duurzame A12,


Dr. ir. A. Ohm
voorzitter


Ing. K. Lau
secretaris


Ing. W. Bulte
bestuurslid


Drs. H. de Leeuw
bestuurslid

Bijlagen:

- brief 2007-TK-V&W-05, 4 december 2007 Stichting Duurzame A12 aan Tweede Kamer
- brief 2007-RWS-ON-06 aan HID RWS-ON de heer Th.F.L. van de Gazelle, 4 mei 2007

Kopie aan:

Voorzitter Vaste Commissie Milieu Tweede Kamer
Voorzitter Vaste Commissie V&W Tweede Kamer
Voorzitter Vaste Commissie Milieu Eerste Kamer
Voorzitter Vaste Commissie V&W Eerste Kamer
College van B&W Arnhem
College van B&W Rheden
College van B&W Rozendaal
GS van Provincie Gelderland
College van Bestuur Stadsregio Arnhem-Nijmegen
GGD Arnhem, t.a.v de heer Chr. Zwerver
Mr. R. Rijpstra, Dirkzwager Advocaten&Notarissen Arnhem
Mw. Drs. Winnie Sieswerda, research-arts Didam

Toelichting fijnstof en EU normering:

Fijnstof: alle deeltjes (ook aerosolen) kleiner dan 10.000 nanometer (nm).
Ultrafijnstof: alle deeltjes kleiner dan 100 nanometer (nm)
Aerosoldeeltjes: ongeveer 15 nm
Dieselroet: globaal 20 tot 300 nm.

Samenstelling fijnstof:

Fijnstof is in Nederland voor circa 55% van natuurlijke oorsprong. Voor ongeveer 45% is fijnstof in de lucht het gevolg van menselijke activiteiten.
Natuurlijk fijnstof bestaat uit ondermeer water (aerosol), zeezout, bodemstof en Saharazand.
Fijnstof afkomstig van menselijke activiteiten bestaat uit o.a. dieselroet, bandenslijpsel, remvoeringstof en industriële uitstoot. Door landelijke maatregelen kan de uitstoot aan fijnstof dalen met 6 tot 18 ug/m³, en door EU maatregelen met 10 tot 15 ug/m³.

Normering EU:

Fase 1: ingangsdatum 1 januari 2005:
Jaargemiddelde: 40 ug/m³
Daggemiddelde(24 uur): 50 ug/m³, maximum aantal overschrijdingen per jaar: 35.
Fase 2: ingangsdatum: 1 januari 2010:
Jaargemiddelde: 20 ug/m³
Daggemiddelde(24 uur): 50 ug/m³, maximum aantal overschrijdingen per jaar: 7.

Stichting Duurzame A12
KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

Maximale fijnstofuitstoot EU (voor nieuwe benzine en diesel auto's):

Euro 1: juli 1992: 0,14 g/km

Euro 2: januari 1996: 0,08 g/km

Euro 3: januari 2000: 0,05 g/km

Euro 4: oktober 2006: 0,025 g/km

Euro 5: september 2009: 0,005 g/km

Euro 6: september 2014: 0,005 g/km

Referenties: (een selectie)

- (1). Diverse communicaties met Rijkswaterstaat Oost Nederland en Ministerie van Verkeer&Waterstaat.
- (2). Diverse communicaties met Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal.
- (3). PAO-cursusboek: Cursus Verkeer en luchtkwaliteit, Delft, oktober 2006.
- (4). Praktijkboek Lucht: editie 2006, Ir. B.W. Hoekstra-Sdu uitgevers, Den Haag, ISBN 90 12 114705.
- (5). Concentratiekaarten voor grootschalige luchtveronreiniging in Nederland, NMP rapport 500088001/2007.
- (6). Stadslucht niet schoner, Van der Zee en Woudenberg GGD Amsterdam, Tijdschrift Lucht 2006-5.
- (7). CE Delft, "Luchtkwaliteit in Nederland" Gezondheidsaspecten en hun maatschappelijke kosten", Delft september 2005, Publicatienummer 05.4094.27
- (8). Werkateliers Verkeerscirculatieplan Velp: voorjaar en zomer 2007, en uiteindelijke plan VCP Velp april 2008.
- (8). Cahier Fijnstof, nr 14, winter 2002/2003, van Meldpunt Netwerk Gezondheid en Milieu, MNGM Bunnik. www.mngm.nl
- (9). Symposium "Patiënt en Milieu", Bunnik 11 april 2008, Meldpunt Gezondheid& Milieu. www.meldpuntgezondheidenmilieu.nl
- (10). Hoorzitting Tweede Kamer 12 maart 2008 inzake onzekerheden toegepaste rekenmodellen Luchtkwaliteit.
- (11). FIJNSTOF: de stand van zaken: samenvatting door mw Drs. Winnie Sieswerda-Mesman, Research-arts, Didam. 11 juli 2008. Sieswerda@knmg.nl

Stichting Duurzame A12

KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
 Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697. Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
 tel: 026-3622409. Penningmeester/Wetmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Aan: De voorzitter en deelnemers van het
bestuurlijk overleg reconstructie A12
knooppunten Velperbroek-Waterberg

Rijkswaterstaat Directie Oost Nederland
Postbus 9070
6800 EB Arnhem,
Ter attentie van de Hoofdingenieur-
Directeur,
De Weledelgestrenge Heer Ir. Th.F.L. van
de Gazelle

Betreft: Onzekerheden en onnauwkeurigheden
berekningen luchtkwaliteit en
geluidshinder

Referentie: 2007-RWS-ON-06

Veip, Rozendaal, Arnhem, maandag 7 mei 2007

CC: Lokaal en regionaal bestuur en aan de Vaste Kamer
commissie voor Verkeer en Waterstaat en de Vaste Kamer
commissie voor Milieu.

Geachte heer van de Gazelle en bestuurders,

Hierbij vragen wij uw aandacht voor de bijgaande notitie "Onzekerheden en
onnauwkeurigheden berekningen luchtkwaliteit en geluidshinder".

Dit in verband met de lopende OTB-procedure voor het traject A12 knooppunten
Velperbroek-Waterberg.

Wij verzoeken u dit stuk in te brengen in het bestuurlijke overleg van 9 mei
aanstaande in Arnhem.

Met vriendelijke groet,

Stichting Duurzame A12

Dr. Ir. Arthur Ohm
Voorzitter



andvragen
7/4/07

3411

Bijlage: Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekningen luchtkwaliteit
en geluidshinder OTB A12, mei 2007

Bijlage bij brief 2007-RWS-ON-06

Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit en geluidshinder.

Samenvatting en conclusie

Op grond van informatie van onafhankelijke externe deskundigen wordt geconstateerd, dat er veel onzekerheden bestaan over de nauwkeurigheid en vooral over de voorspellende betekenis van de uitkomsten.

Dit kan niet zonder gevolgen blijven voor de beoordeling door de verantwoordelijke bestuurders van de resultaten van de berekeningen. Men zou het voorzorgprincipe moeten toepassen en moeten anticiperen op de grote consequenties ervan voor toekomstige ontwikkelingen. Dit is te meer van belang gezien de verstrekkende gevolgen van de te nemen besluiten. Dit tegen de achtergrond van de omvang en de lange termijn effecten van de reconstructie werkzaamheden van het genoemde traject van de A12. Na oplevering, in 2012, zal de milieuhinder voor een periode van 25 à 30 jaar niet meer alsnog kunnen worden gemitigeerd. Dit kan alleen nog maar tegen vermijdbare hoge extra kosten, tenzij hiervoor in de OTB-fase afdoende voorzieningen zijn getroffen.

Inleiding

Voor de berekening van de luchtkwaliteit langs het traject van de A12 tussen de knooppunten Velperhoek en Waterberg (de reconstructie van de A12) gebruikt Rijkswaterstaat Oost Nederland het rekenmodel TNO Pluimstelweg (rekenmethode 2). Dit is een door RIVM namens VROM goedgekeurd model. De validatie van dit door TNO ontwikkelde rekenmodel is ook door TNO zelf verricht. De berekeningen betreffen die voor NO₂ en fijnstof PM₁₀.

Onzekerheden

Zonder volledigheid na te willen streven worden hieronder de onzekerheden gegeven voor een aantal noodzakelijke invoergegevens voor de rekenmodellen.

1. Model: 10 à 20%
2. Emissie: 20%
3. Meteo: 10 à 15%
4. Ruwheid: 10%
5. Obstakels: 10 à 30%
6. Chemie: 15%
7. Achtergrondnivo's: verschillend per stof, maar altijd substantieel.

Een foutenberekening leert, dat hierdoor de cumulatieve onzekerheid kan bestaan van maximaal circa 200% bij gebruik van de door VROM goedgekeurde rekenmodellen. Deze afwijkingen komen voort uit de vele aannames die in de invoer gegevens gedaan moeten worden. In onderstaande wordt hierop nader ingegaan.

Model

- De validatie van rekenmodellen in Nederland is summier en discutabel. De achtergrondniveaus zoals bepaald door het RIVM en MNP zijn gebaseerd op een 50-tal meetstations verspreid over Nederland.
- Er ontbreekt op dit moment een grondige, onafhankelijke analyse van de werkelijkheid versus de prognoses op grond van deze rekenmodellen officieel goedgekeurd door de Rijksoverheid.
- De in Nederland gebruikte modellen gaan uit van een min of meer platte omgeving. Het gebruik van deze modellen in de onderhavige situatie is extra onbetrouwbaar vanwege het geaccidenteerd terrein en het verwachte inpassen van 7 meter hoge geluidsschermen

- Rijkswegen worden gekarakteriseerd door intensiteiten die sterk per uur kunnen verschillen. In die gevallen is het aan te bevelen uur-voor-uur te rekenen. De berekeningen met PluimSnelweg worden uitgevoerd met etmaalintensiteiten.

Emissies

De consistentie van gebruikte emissiefactoren voor voertuigen is verre van constant. Geprognosticeerde emissiefactoren kunnen in sommige situaties verdubbelen of bijna halveren ten opzichte van een voorgaand jaar (zie figuur einde document). Er bestaat heel veel onzekerheid over het aandeel directe uitstoot NO_2 . Tot voor kort werd door het RIVM aangenomen dat dit aandeel ca. 5% is. Recentelijk is dit voor 2006 aangepast naar 21% (dit wordt alleen toegepast voor personen auto's).

Achtergrondconcentratie en beleid

De rekenresultaten van de rekenmodellen worden ook sterk beïnvloed door aangenomen verbeteringen op grond van zogenaamde generieke maatregelen, zowel op nationaal- als EU-nivo. Tot 2006 werden achtergrondconcentraties en emissiefactoren bepaald op basis van geldend vaststaand beleid. Sinds kort worden toekomstige berekeningen gebaseerd op vaststaand en voorgenomen beleid en nog niet onherroepelijke besluiten. Dit voorgenomen beleid is meestal nog niet geheel ontwikkeld, geïnstrumenteerd, gefinancierd en de besluitvorming erover is nog niet afgerond.

Voorbeelden hiervan zijn invoering van Buro VI voor zwaar verkeer, maatregelen voor de zeescheepvaart op Europees niveau, de invoering van kilometerbeprijzing voor wegverkeer en de inzet van luchtwassers in de landbouw. Deze fraaie toekomst scenario's nemen een nogal forse hypotheek op de toekomst. Dit kan geen deugdelijke basis vormen voor een evenwichtige afweging en besluitvorming voor deze- en andere- verstrekkende infrastructurele projecten.

Ook wordt er bij voorbaat al ruimschoots ingecalculereerd het "gewenste" positieve effect van de invoering -op grote schaal- van retrofit roetfilters in bestaande personen dieselauto's. Thans zijn van de 1 miljoen personen dieselauto's nog geen 9000 van een dergelijk roetfilter voorzien. Het is verstandig rekening te houden met het stokken van de dalende trend. Uit metingen van GGD Amsterdam blijkt dat stadslucht vanaf 1999 niet significant schoner is geworden.

Normering

Rijkswaterstaat toetst haar rekenresultaten aan de huidige normen voor NO_2 en fijnstof- PM_{10} van het Besluit Lucht Kwaliteit-BLK (2005). Op dit moment werkt Europese Unie aan nieuwe, scherpere normstelling. In deze normen wordt op dit moment uitgegaan van PM_{10} van maximaal 33 microgram/ m^3 in plaats van de huidige 40 microgram/ m^3 . Voor het zeer schadelijke ultrafijnstof $\text{PM}_{2,5}$ wordt een nieuwe norm van maximaal 20 microgram/ m^3 voorbereid. Deze strengere EU normen gelden vanaf 2010 ook voor Nederland. Nederland heeft bij de EU op uitstel aangevraagd, maar dit thans nog niet verleend.

Overig

Naast de hierboven geschatte onzekerheden en onnauwkeurigheden in de rekenmodellen, zijn er nog andere belangrijke factoren van invloed op de rekenresultaten. Prognoses van de verkeersintensiteiten en vervoerstralen blijken door tal van invloeden en onvoorziene ontwikkelingen zeer vaak, en over relatief korte termijnen, af te wijken van de werkelijke tellingen. Dat maakt dat de huidige prognoses voor de middel- en langere termijn zeer onbetrouwbaar zijn.

Uit de simulaties met behulp van het dynamische verkeersmodel, gebruikt bij de ontwikkeling van het Verkeerscirculatieplan Velp, blijkt dat al in 2016 in de spits grote knelpunten in de

verkeersafwikkeling rond het Velperboeckcircuit ontstaan door de autonome verkeersontwikkeling. Ondanks de dan uitgevoerde projecten reconstructie A12 en herinrichting N785.

Zo wordt de relatieve toename van het zware vracht verkeer niet goed voorspeld, laat staan dat de bijdragen daarvan in de luchtvervuiling worden meegerekend. Hetzelfde geldt voor het steeds zwaarder wordende wagenpark van personenauto's.

De huidige rekenmodellen houden op geen enkele manier rekening met de invloeden op de emissies ten gevolge van de veranderingen in het klimaat.

Tenslotte

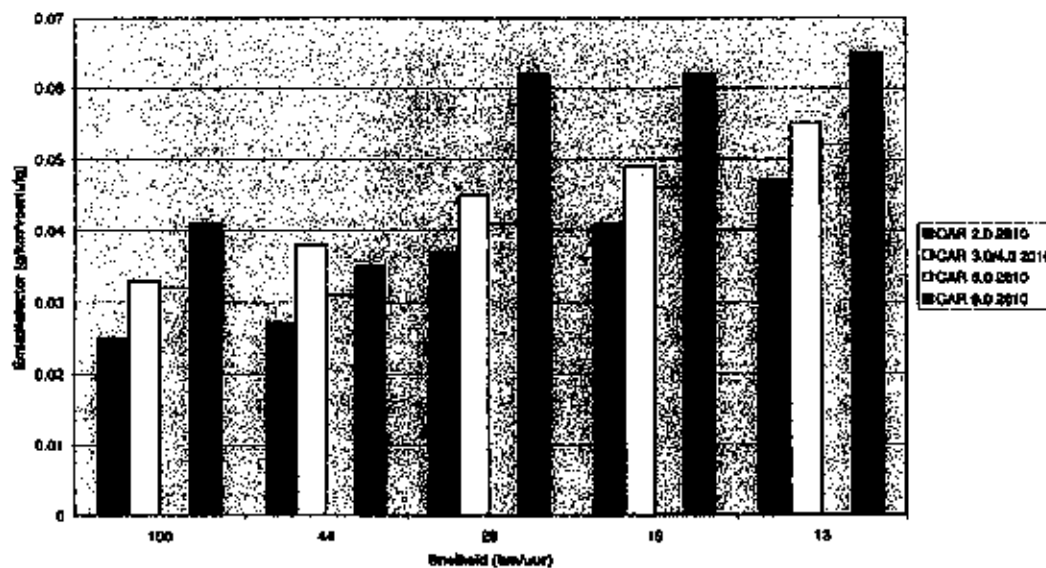
De genoemde onzekerheden en onnauwkeurigheden gelden eveneens voor de berekeningen van de geluidshinder.

De onzekerheden blijven heel groot. Is de berekende toekomstige luchtkwaliteit en geluidshinder een voorspelling of slechts een voorspiegeling?

Referenties

- (1). Diverse communicaties met Rijkswaterstaat Oost Nederland en Ministerie van Verkeer & Waterstaat.
- (2). POA-cursusboek: Cursus Verkeer en luchtkwaliteit, Delft, Oktober 2006.
- (3). Praktijkboek Lucht: editie 2006, Ir. B.W. Hoekstra-Sdu uitgevers, Den Haag, ISBN: 90 12 114705.
- (4). Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, MNP rapport 500088001/2007
- (5). Stadslucht niet schoner, Van der Zee en Woudenberg GGD Amsterdam, Tijdschrift Lucht 2006-5
- (6). Werkateliërs Verkeerscirculatieplan Velp, voorjaar 2007:
www.rheden.nl/actueel/projecten/verkeerscirculatieplan_Velp

Geprojecteerde emissiefactoren PM10 personenauto's 2010



Stichting Duurzame A12, Velp mei 2007.

Stichting Duurzame A12, Velp mei 2007. 3

Onzekerheden en onnauwkeurigheden berekeningen luchtkwaliteit OTB A12

John



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Aan: **De Vaste Commissie voor
Verkeer&Waterstaat
Uit de Tweede kamer der Staten Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag**

Kopie De Vaste Commissie voor Verkeer&Waterstaat
uit de Eerste Kamer

Betreft: **Onzekerheden, onnauwkeurigheden en
onvoldoende inzichtelijkheid
(=rechtsongelijkheid) van officiële
rekenmodellen Lucht en Geluid ten
behoefte van planstudies snelwegen.**

Referentie **2007-TK-V&W-05**
Velp, Rozendaal, Arnhem, dinsdag 4 december 2007

Geachte leden van de Commissie,

Inleiding

De Stichting Duurzame A12 behartigt de belangen van ruim 37000 mensen die wonen en werken in Arnhem, Velp en Rozendaal, binnen de zone van 600 meter aan weerszijden, langs de Rijksweg A12. In ons bestuur nemen vertegenwoordigers uit alle woonwijken deel.

De Stichting richt zich bij haar activiteiten op de planstudie ZSM II voor de voorgenomen verbreding van de A12 tussen de knooppunten Waterberg en Velperbroek. Wij zijn niet tegen een verbreding, maar eisen wel dat deze op een duurzame wijze wordt uitgevoerd: het gaat om het behoud van de woon- en leefomgevingkwaliteit van vele tienduizenden inwoners en een voor Nederland uniek en kwetsbaar gebied.

In onze eerdere brieven (referenties 5 en 6) aan de HID van Rijkswaterstaat Oost Nederland, waarvan destijds ook een kopie naar uw Commissie is gestuurd, hebben wij ook al aandacht gevraagd voor het probleem van de onzekerheden en onnauwkeurigheden en de niet-inzichtelijkheid ("blackbox" problematiek)

Aanleiding

Directe aanleiding voor deze brief aan uw Commissie is de brief van de minister van Verkeer & Waterstaat, Camiel Eurlings, aan de Tweede Kamer (VENW/DGP-2007/9396) van 27 november 2007, met het onderwerp:

"Aanpak gebiedsafbakening luchtonderzoek en gevolgen voor de hoofdwegennetprojecten".

In aansluiting op de door de minister van V&W in zijn brief uiteen gezette problematiek willen wij opnieuw uw aandacht vragen voor de naar onze mening zeer ernstige gebreken die aan de gebruikte rekenmodellen en de toepassing daarvan kleven. Ook nadat de door de minister gekozen aanpassingen zijn doorgevoerd blijven deze gebreken even ernstig.

Wij vragen hierbij aandacht voor 4 punten:

1. Verkeersprognoses,
2. Gebiedsafbakening,
3. Onzekerheden, onnauwkeurigheden en toepasbaarheid van officiële rekenmodellen,
4. Inzichtelijkheid rekenmodellen en resultaten voor besluitvorming door verantwoordelijke bestuurders

Ad. 1. Verkeersprognoses

Wij hebben bij herhaling moeten constateren, dat het werkelijke verkeersaanbod op de A12 tussen knooppunten Waterberg en Velperbroek, zoals blijkt uit tellingen van Rijkswaterstaat Oost Nederland, aanzienlijk hoger uitvalt dan door Rijkswaterstaat in de MER van mei 2001 is geprognostiseerd (referentie 3). De prognose van de door RWS uitgebrachte verkeerscijfers zou volgens de MER 2001 in 2010 81000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Maar dit cijfer was al in 2003 (volgens RWS tellingen) opgelopen tot 89000 motorvoertuigen per etmaal. Op grond van ondermeer deze feiten heeft de Stichting grote twijfels over de betrouwbaarheid van de prognoses van Rijkswaterstaat voor de planvorming van dit project in het algemeen en in het bijzonder waar het de prognoses voor het jaar 2020 betreft (referentie 7).

Ad.2. Gebiedsafbakening

Wij zijn het er principieel mee oneens dat het zeer drukke verkeersplein Velperbroekcircuit zelf en de aangesloten hoofdwegen, de Pleijroute en de N348, niet zijn meegenomen in de lopende planstudie ZSM II A12 wat betreft de berekening van de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting in de woonomgeving langs voornoemde weginfrastructuur als onderdeel voor het nog te uit te brengen OTB A12. (referentie 4).

Ad. 3. Onzekerheden, onnauwkeurigheden en toepasbaarheid officiële rekenmodellen lucht en geluid.

Zoals in onze brief van 27 april 2007 (referentie 5) is uiteengezet blijven volgens onafhankelijke, externe deskundigen aanzienlijke twijfels over uitkomsten van de huidige officiële rekenmodellen bestaan. Dit wordt veroorzaakt door de talloze onnauwkeurigheden van deze modellen en de onzekerheden in de gebruikte invoergegevens.

Daardoor wordt de voorspellende betekenis van deze rekenresultaten sterk in twijfel getrokken. Er dreigt zelfs, voor dit traject, een herhaling van in het verleden door Rijkswaterstaat gemaakte fouten

Dit kan niet zonder gevolgen blijven bij de beoordeling door de verantwoordelijke bestuurders van deze uitkomsten van het rekenwerk met behulp van deze rekenmodellen.

Men zou het voorzorgprincipe moeten toepassen en moeten anticiperen op de grote consequenties ervan voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is te meer van belang gezien de verstrekkende gevolgen van de te nemen besluiten. Dit tegen de achtergrond van de omvang en de lange termijn effecten van de reconstructie werkzaamheden op het genoemde traject van de A12. Na oplevering, mogelijk in 2012, zal de milieuhinder voor de periode van 25 à 30 jaar niet meer alsnog kunnen worden

gemitigeerd. Dit kan dan alleen maar tegen hoge extra kosten, die nu nog kunnen worden vermeden indien hiervoor tijdens de (O)TB-fase afdoende voorzieningen worden getroffen.

Ad.4. Gebrekkige inzichtelijkheid rekenmodellen en resultaten.

Zoals in onze brieven van 27 april 2007 en 7 mei 2007 is uiteengezet (referentie 5 en 6), zijn de huidige rekenmodellen, bijvoorbeeld het door TNO ontwikkelde TNO Pluimsnelwegmodel (rekenmethode 2), dermate complex dat deze slechts door een select groepje deskundigen kunnen worden doorgrond. Dit zowel wat de modellering zelf aangaat als wat de geldigheid van de aannames en de gebruikte parameters betreft. Als gevolg hiervan is het voor verantwoordelijke bestuurders niet goed mogelijk om een en inhoudelijke beoordeling te maken ten behoeve van hun besluitvorming over ingrijpende reconstructieprojecten. Daarnaast speelt een meer principiële kwestie dat dit TNO rekenmodel door TNO zelf is gevalideerd, en vervolgens door het RIVM, namens het ministerie van VROM, officieel is goedgekeurd. Er is dus onvoldoende sprake van onafhankelijkheid in het cruciale validatie proces zoals te doen gebruikelijk en noodzakelijk is in dergelijke belangrijke toepassingen. Daardoor ontstaat een rechtsongelijkheid tussen de uitvoerende overheidsinstantie enerzijds en de belanghebbende burgers anderzijds. Dit is niet aanvaardbaar.

Conclusie

De toepassing van de officiële, door VROM goedgekeurde, rekenmodellen voor de berekening van de lange termijn effecten voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting in de (directe) woon- en leefomgeving, zoals toegepast bij de planstudies (vaststelling van OTB en TB) van hoofdwegennetprojecten levert nog steeds te veel onzekerheden en onnauwkeurigheden op in de uitkomsten. Dientengevolge kan een rechtsongelijkheid ontstaan, die niet acceptabel is.

Voorstel

Wij verzoeken de commissie stappen te ondernemen om de door ons gesignaleerde gebreken in de rekenmodellen grondig te doen onderzoeken. Het Onderzoek en Verificatie Bureau (OVV) van Rijksbegrotingen zou dit onderzoek kunnen uitvoeren. Daarbij dienen de door de minister van V&W in zijn brief van 27 november 2007 genoemde aanpassingen te worden meegenomen.

Met vriendelijke groet,
Stichting Duurzame A12

Dr. Ir. Arthur Ohm	Ing. Koen Lau	Ing. Willem Bulte	Drs. Hans de Leeuw
Voorzitter	Secretaris	bestuurslid	bestuurslid

Bijlagen en referenties:

- (1). OVB Rapport Rijksbegrotingen aan Tweede Kamer dd 11-10-2007
- (2). Brief minister van Verkeer & Waterstaat aan Tweede Kamer, 27-11-2007, VENW/DGP-2007/9369
- (3). Rapport Verkeer en Vervoer, mobiliteit en bereikbaarheid, ZSM II, 04-08-2005.
- (4). Verkeerscirculatieplan Velp, 04-06-2007
- (5). Brief Stichting Duurzame A12 dd 27-04-2007, 2007-RWS-ON-04.
- (6). Brief Stichting Duurzame A12 dd 07-05-2007, 2007-RWS-ON-06.
- (7). Verkeersprognoses nader beschouwd: grafieken

TNO-onderzoek roept vraagtekens op Roetfilter als black box

Roetfilters doen weer stof opwasien.
Deskundigen denken verschillend over het rendement van de filters die schadelijke fijnstofdeeltjes wegvangen uit de uitlaatgassen van dieselmotoren. Onduidelijk is wat het gevolg is voor de deeltjes die nog wel uit de uitlaat komen.

Van alle nieuw verkochte dieselauto's wordt momenteel 95 procent af fabriek voorzien van een roetfilter. De gunstige bpm-korting van 400 euro maakt dit mogelijk. Veelal gaat het volgens ir. Ruud Verbeek, onderzoeker bij TNO, om een gesloten filter dat meer dan 95 procent van het fijnstof tegenhoudt. „Dat filter werkt als een spons en verbrandt om de 500 kilometer de afgevangen roet bij ongeveer 600 graden Celsius.”

Het fiscale beleid heeft effect. „Nu heeft 60 tot 70 procent van de dieselauto's die geleverd zijn onder de euro 4-norm een gesloten roetfilter. Om aan deze norm te voldoen was dat nog niet nodig maar om te voldoen aan euro 5 –die dit jaar ingevoerd wordt– wel”, aldus Verbeek.

Het ministerie van VROM geeft in totaal zo'n 300 miljoen euro subsidie voor de inbouw van retrofit roetfilters in bestaande auto's met dieselmotor. Het gaat meestal om open roetfilters. Die zeven roetdeeltjes uit de uitlaatgassen en beperken de uitstoot van fijnstof met ongeveer 30 procent.

Enkele fabrikanten monteren volgens Verbeek ook op nieuwe auto's open roetfilters. „De dieselmotoren in die auto's zijn zo efficiënt dat ze daarmee wel aan de emissie-eisen voor fijnstof voldoen, maar niet zo'n lage fijnstofuitstoot hebben als met gesloten filters, die vaak ver onder de limiet zitten. Het is een kwestie van geld. Een open roetfilter kost minder dan een gesloten roetfilter.”

Norm

De Europese wetgeving is –volgens VVD-Kamerlid Neppérus– aanleiding voor de subsidies van VROM op de roetfilters. „De fijnstofnormen worden binnenkort weer aangescherpt. Dat geeft problemen. Nu worden woningbouw- en infrastructurele projecten al stilgelegd als de lucht niet aan de norm voldoet.”

Dr. ir. Michiel Makkee, onderzoeker aan de Technische Universiteit Delft (TUD), ontdekte enige jaren geleden dat open roetfilters ultrafijne deeltjes niet goed tegenhouden. Voor het ministerie van VROM is dat voldoende aanleiding om TNO en RIVM een onderzoek te laten uitvoeren naar schadelijke stoffen die zonder roetfilter niet zouden zijn ontstaan. TNO gaat aan de slag met vier gewone dieselauto's.

Het TNO-onderzoek wijst uit dat met een retrofit roetfilter het totaal aantal fijnstofdeeltjes daalt, terwijl het aantal ultrafijne deeltjes ongeveer constant

blijft. Ook neemt de gemeten schadelijkheid van de uitlaatgassen af. Over de conclusies uit het onderzoek bestaat aanvankelijk overeenstemming met de „technical advisory group”, een adviesgroep die het onderzoeksteam ondersteunt. VROM kan het ingezette beleid rond roetfilters voortzetten.

Verbeek –tevens onderzoeksleider– noemt het een beperkt, maar wel solide onderzoek. „Internationaal gezien hebben we het goed gedaan, andere landen deden veel minder.”

Reputatie

Naderhand is echter niet iedereen het eens met de conclusies van dit onderzoek. Neppérus suggereert dat TNO door VROM onder druk zou zijn gezet. Ze noemt het onderzoek „eigenlijk doorgevoerd hand”. De uitkomst stond bij voorbaat vast, het onderzoek moest opleveren dat er niets aan de hand was, want het ministerie had de voorbije maanden euro's in de roetfilters gestoken. Verbeek werpt die aantijging ver van zich. „TNO is een onafhankelijk onderzoeksinstituut. Als we ons daarmee inlaten, gooien we onze reputatie compleet te grabbel.”

Makkee –lid van de advisory group– meent dat TNO deeltjes kleiner dan 60 nanometer niet eens kan meten. Uit het TNO-onderzoek blijkt volgens hem dat er wel degelijk meer ultrafijne deeltjes in de lucht komen als een open roetfilter is aangebracht.

Onderzoek van dr. ir. Jap Marijnissen (TUD) lijkt zijn visie te steunen. „Uitlaatgassen bevatten behalve roetdeeltjes ook allerlei dampen en gassen. Deze uitlaatgassen koelen af in het koelere uitlaatsysteem. De dampen slaan neer op de roetdeeltjes, die als condensatiekernen dienstdoen. De relatief grote roetdeeltjes –met daaraan de dampen– vermengen zich met de lucht en slaan na verloop van tijd neer.”

Een roetfilter in het uitlaatsysteem verstoort dat mechanisme, aldus Marijnissen. „Als je roet uit de uitlaatgassen haalt, kunnen de dampen niet meer op de roetdeeltjes condenseren. Er ontstaan daardoor ultrafijne aerosoldeeltjes, zodat per saldo meer ultrafijne deeltjes de uitlaat verlaten. Omdat die langer in de lucht blijven, zijn ze schadelijker dan grotere deeltjes. Onlangs bevestigde een onderzoeksteam van dr. Wolfgang Koch van het Fraunhofer Instituut te Hannover onze gegevens.”

Verbeek besaamt dit: „Deze deeltjes kunnen inderdaad giftiger zijn. Maar volgens ons onderzoek nam de giftigheid van de uitlaatgassen juist af als er een roetfilter was gemonteerd. Hoe dat komt, weten wij niet precies.”

Makkee heeft wel een verklaring. „Het onderzoeksteam heeft bij deze meting roeten laten vallen.”

Bart van den Dikkenberg



Ook benzineauto produceert ultrafijne deeltjes

Uit sommige moderne direct ingespoten benzinemotoren komt volgens dr. ir. Flemming Cassee (RMM) meer fijnstof dan uit een gewone benzinemotor. Ir. Ruud Verbeek (TNO) beaamt dat. „Maar de hoeveelheid fijnstof die uit deze motoren komt, is wel lager dan van een dieselmotor. Ook gewone benzine- en lpg-motoren stoten de allerkleinste deeltjes uit.”

Verbeek: „De toegestane fijnstofuitstoot van een diesel-, benzine-, lpg- of aardgasmotor wordt hetzelfde wanneer de nieuwe euro 5-norm in 2010 gaat gelden. En met de euro 6-norm, die geldt vanaf 2014, is er zowel voor benzine- als voor dieselauto's een maximum aan het aantal uitgestoten deeltjes.” Verbeek acht het niet uitgesloten dat sommige typen direct ingespoten benzinemotoren dan voorzien moeten worden van een roetfilter.

Soorten roetfilters

Open of halfopen roetfilter: drie of vier typen, verminderen fijnstofuitstoot met 30 tot 50 procent

Gesloten roetfilter: twee typen, verminderen fijnstofuitstoot met 95 tot 99 procent

Afmetingen fijnstof

Fijnstof: alle deeltjes kleiner dan 10.000 nanometer (nm)

Ultrafijnstof: kleiner dan 100 nm

Aerosoldeeltjes: ongeveer 15 nm

Globale afmetingen roetdeeltjes: 200 tot 500 nm tot 1000 nm

Natuurlijke fijnstof

Fijnstof is in Nederland voor iets meer dan de helft (55 procent) van natuurlijke oorsprong; 45 procent is afkomstig van menselijke activiteit.

Natuurlijk fijnstof bestaat uit onder meer water, zeezout, boderstof en Saharazand. Jaarlijks is 7 tot 9 miljoen gram per kubieke meter (ug/m³) van het fijnstof in Nederland van natuurlijke oorsprong.

Fijnstof gereduceerd door de mens bestaat uit onder meer dieselroet, bandenstof, roetvoeringstof en industrie-uitstoot. Door binnenlandse maatregelen kan dit dalen met 6 tot 18 ug/m³ en wordt het aangevuld met 10 tot 15 ug/m³.

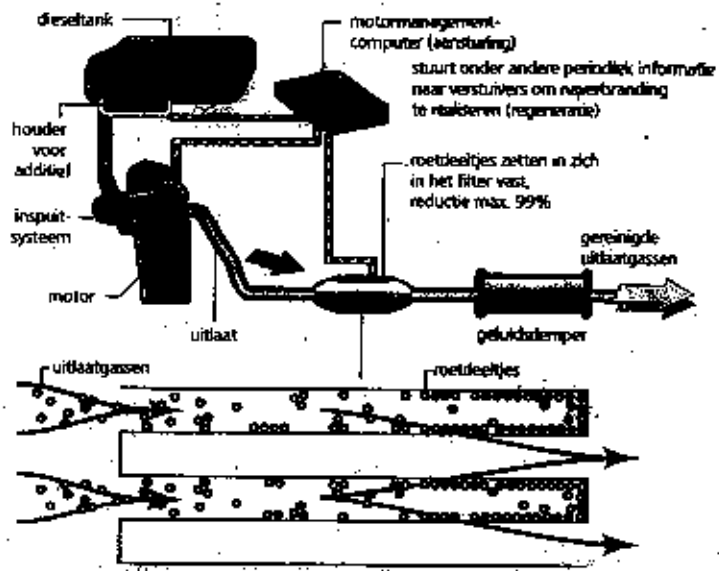
Maximumwaarden voor de lucht

Fase 1: ingangsdatum 1 januari 2005, jaargemiddelde = 40 ug/m³, daggemiddelde (24 uur) = 50 ug/m³, maximaal aantal overschrijdingen per jaar 35

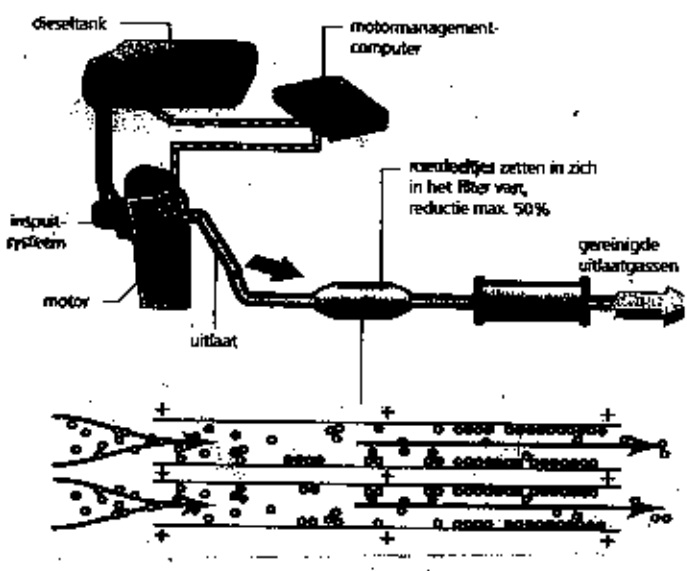
Fase 2: 1 januari 2010, jaargemiddelde = 20 ug/m³, daggemiddelde (24 uur) = 50 ug/m³, maximaal aantal overschrijdingen per jaar 35

Roetfilter voor dieselmotoren

Gesloten roetfilter, montage af fabriek



Open of halfopen roetfilter, montage achteraf



©RD - bron: SP&VSA-actief

Maximumwaarden voor de uitstoot nieuwe personenauto's

De maximaal toegestane normen voor de uitstoot van fijnstof door zowel diesel- als benzineauto's zijn de laatste jaren drastisch verlaagd:

Euro 1: ingangsdatum 01-1992: 0,14 gram per kilometer (g/km)

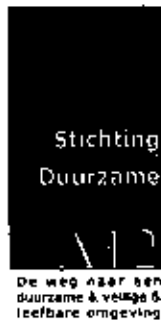
Euro 2: januari 1996: 0,08 g/km

Euro 3: januari 2000: 0,05 g/km

Euro 4: oktober 2006: 0,025 g/km

Euro 5: september 2009: 0,005 g/km

Euro 6: september 2014: 0,005 g/km



Aan: **Wie het aangaat**

Betreft: **Samenvatting gezondheidseffecten
fijnstof door verkeer**

Referentie SDA12-2008-fijnstof-WSieswerda-001
Velp, Rozendaal, Arnhem
maandag 14 juli 2008

FIJNSTOF - de stand van zaken: Samenvatting t.b.v. de Stichting "Duurzame A12"

Fijnstof is een vorm van luchtvervuiling, die door de groeiende inzichten in de bijzonder schadelijke gevolgen hiervan voor de gezondheid, steeds meer in de belangstelling is komen te staan.

Het begrip "fijnstof" wordt gebruikt voor deeltjes met een doorsnede kleiner dan 10 micrometer ($1 \mu\text{m} = 1/1000 \text{ mm}$), en wordt ook aangeduid als PM (Particulate Matter).

De deeltjes worden om praktische redenen ingedeeld naar grootte:

- PM₁₀ diameter < 10 micrometer (> 2,5 micrometer) - stof door rem- en bandenslijtage, wagenstof;
- PM_{2,5} diameter < 2,5 micrometer (> 0,1 micrometer) - uitlaatgassen van dieselmotoren;
- PM_{0,1} diameter < 0,1 micrometer (= ultrafijnstof) - EC (elementair koolstof).

Bronnen van fijnstof zijn o.a.:

- landbouw en veeteelt (b.v. gedroogde mest);
- verkeer (b.v. dieselmotoren, remschijven, banden);
- industrie (b.v. metaal- en chemiebedrijven, mengvoederbedrijven);
- energiewinning/verwarming (b.v. verbranding fossiele brandstoffen, open haarden);
- geologisch/biologisch (b.v. bodemstof, zeezout).

Het grootste deel van "grote" stofdeeltjes (groter dan 10 micrometer) wordt door de trilhaarcellen van de bovenste luchtwegen "naar buiten gewerkt" en de rest wordt door de witte bloedcellen in de longblaasjes onschadelijk gemaakt. PM₁₀ echter is zo klein, dat het deze barrières kan omzeilen, en het komt dus via de longblaasjes in het bloed terecht.

(Bij rokers worden de trilhaarcellen verwoest door de sigarettenrook, zij worden dus bedreigd door zowel grote als kleine deeltjes.)

Lit toxic-epidemiologische studies blijkt, dat chronische blootstelling aan fijnstof een - statistisch significant - verhoogd risico geeft op:

- hart- en vaatziekten (hartinfarct, diepe veneuze trombose),
- longziekten (COPD, longkanker),
- prematuriteit (vroeggeboorte) en dysmaturiteit (een te laag geboortegewicht in verhouding tot de zwangerschapsduur).

Ook is duidelijk geworden, dat Diabetes- en Astma-patiënten extra gevoelig zijn voor de schadelijke effecten van fijnstof (waarbij niet uitgesloten kan worden, dat het ontstaan van deze ziekten zelf ook het gevolg van chronische fijnstof-blootstelling kan zijn, b.v. via aantasting van het immuunsysteem).

Bij de beoordeling van de te nemen maatregelen om de overschrijding van de grenswaarden voor fijnstofconcentraties tegen te gaan dient men het volgende in overweging te nemen:

- Vrijwel alle onderzoeken zijn uitgevoerd met metingen van PM₁₀, omdat PM_{2,5} veel moeilijker meetbaar is; d.w.z. dat de gezondheidseffecten waarschijnlijk veel groter zijn, dan tot nu toe berekend kan worden.
 - Bij kortdurende blootstelling is het schadelijke effect misschien niet zo indrukwekkend, maar, zoals uit diverse onderzoeken blijkt, bij langdurige blootstelling is het dat wel degeëlijk.
- Volgens berekeningen (voor het Astmafonds) wordt 5% van de totale ziektelast in Nederland

Stichting Duurzame A12
KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697, Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhne,
tel: 026-3622409, Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bulte
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

veroorzaakt door fijnstof.

- Er is geen veilige ondergrens voor blootstelling aan fijnstof: hoe gering de blootstelling ook is, er is altijd een meetbaar schadelijk effect op de gezondheid.

De huidige grenswaarden zijn dus in wezen een compromis tussen gezondheidsbelangen en economische belangen, een reden om zich op deze waarden niet blind te staren.

Dip. Winnie Sieswerda-Mosman, research-arts, 11 juli 2008.

~~Dip.~~ [siesward@knmg.nl](mailto:w.siesward@knmg.nl)

Literatuur

1. Baccarelli A. et al.
Exposure to particulate air pollution and risk of deep vein thrombosis.
Arch Intern Med. 2008 May 12; 168(9): 920-7
2. Brauer M.
A cohort study of traffic-related air pollution impacts on birth outcomes.
Environ Health Perspect. 2008 May; 116(5): 680-6
3. Brunekreef B.
Health effects of ambient particulate matter.
Institute for Risk Assessment Sciences Universiteit Utrecht
4. Gehring U. et al.
Long term exposure to ambient air pollution and cardiopulmonary mortality in women.
Epidemiology 2006 Sep; 17(5):545-51
5. Knol A.B. et al.
Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands.
RIVM report 500029001/2005
6. Mortimer K. et al.
Air pollution and pulmonary function in asthmatic children: effects of prenatal and lifetime exposures.
Epidemiology 2008 Jul; 19(4): 550-7
7. Nyberg F. et al.
Urban air pollution and lung cancer in Stockholm.
Epidemiology 2000 Sep; 11(5): 485-6
8. Pereira Filho M.A. et al.
Effect of air pollution on diabetes and cardiovascular diseases in São Paulo, Brazil.
Braz J Med Biol Res. 2008 Jun 6
9. Schikowski T. et al.
Long-term air pollution exposure and living close to busy roads are associated with COPD in women.
Respir. Res. 2005 Dec 22; 6:152

Stichting Duurzame A12

KvK nr.: 09157362-2006, Postbank 4913423, Secretariaat: K. Lau Beethovenlaan 32, 6881 PH Velp
Voorzitter: Dhr. Dr. Ir. A. Ohm, tel: 026-3635697, Secretaris: Dhr. Ing. K. Lau, Vice-Voorzitter: Dhr. B. Kuhme,
tel: 026-3622409. Penningmeester/Webmaster: Dhr. Ing. H. Witlox, Bestuurslid: Dhr. Ing. W. Bultje
www.StichtingDuurzameA12.nl, E-mail: bestuur@StichtingDuurzameA12.nl

J.H. van Draanen
 Meilanden 48
 3773 ZM
 Barneveld
 Telf./Fax: 0342-413982

Inspraakpunt NSL
 Postbus 30316
 2500 GH
 Den Haag

Luchtkwaliteit in/en Barneveld.

Geachte lezer [es],

Het is een wat mistige en koude najaarsdag in de herfst van 2008 en het is vrijwel windstil. Als ik s' morgens rond zeven uur de deur uitstap om de hond uit te laten komen buiten mij de rookwolken tegemoet, komend uit de schoorsteen van een eengezinswoning staand op het dwarsgedeelte voor aan de straat. De rookwolken golven langs de gevel van het appartementencomplex van een veertigtal huurwoningen [slaapkamerzijde]. De stankdeken blijft aan de gevel en onder het balkon hangen vanwege de aanzuigingskracht van de individuele ventilatiesystemen waarmee de woningen zijn uitgerust.

Zelf heb ik er al rekening mee gehouden en voor mijn vertrek de ventilatie-schuiven dicht gedaan, maar als ik drie kwartier later terug kom hangt er in de kleine slaapkamer toch een vrij zware rooklucht. De ventilatie-schuif was misschien niet goed gesloten of ik had beter het hele ventilatie-systeem uit kunnen zetten. Dit laatste blijkt toch nodig te zijn als er iets wind komt en ook de andere zijde [huiskamer] van het appartementencomplex wordt voorzien van de rookwolken uit de schoorsteen van een grote landelijke woning. Ventilatie-schuiven dicht en het hele ventilatie-systeem stilzetten kan voorkomen dat je in huis in de rook komt te zitten wat je dan ook voorlopig niet kwijtraakt vanwege de rook buiten.

Toch heb ik het geluk in deze woning over een eigen ventilatiesysteem te beschikken wat bij mijn vorige huurwoning [ook een appartementencomplex] niet het geval was want in die woning was het centraal geleid ventilatiesysteem en niet te beïnvloeden. Het gevolg was dat op Kerst avond van 2005 mijn slaapkamer, hal, douche en toilet vol pure rook stond omdat mijn overburen onverwachts hun open haard waren gaan stoken en mijn slaapkamer raam een eindje open stond. Door de aanzuigkracht van het centrale ventilatie-systeem werd de rook rechtstreeks vanuit de schoorsteen van de overburen mijn woning binnengezogen. In 2006 ben ik hiervoor dan ook naar mijn huidige woning verhuisd en mijn overbuurvrouw in de portiek is enkele maanden later ook vertrokken.

VROM gaf toen het advies om met je overburen te gaan praten maar dat bleek de oplossing niet want de hele wijk Norschoten en daarmee misschien wel heel Barneveld is een grote open haard/kachel aan het worden. Alleen de wijk Norschoten telt al tussen de tachtig en de honderd stookplaatsen voor open haarden/kachels en wie weet hoeveel in de hele gemeente. Van de vroege morgen tot laat in de avond hangt er maar al te vaak een zware rooklucht buiten. Als je de woning wilt luchten kan je dat maar het beste, of beter gezegd alleen maar doen tussen rond een uur in de nacht en zes uur in de morgen. De haarden/kachels zijn dan uit en de bewoners slapen dan nog.

Een direct stookverbod is natuurlijk niet haalbaar maar misschien is het wel doenlijk voor een verbod op langere termijn, bijvoorbeeld , een direct stookverbod voor de maanden mei, juni , juli en augustus. Doe daar beurtelings jaarlijks in het voor- en na-jaar een maand bij dan is met acht jaar Barneveld rookvrij en heeft een betere luchtkwaliteit, zowel binnen als buiten de woningen want overdag kan je dan ook normaal de woning luchten.

Of het ooit zover zal komen is misschien wel twijfelachtig zeker als ik de kinderen op het schoolplein heb zien spelen in de rookwolken van een { kennelijk een allesbrander } gestookt door het onderwijzend personeel in een bijgebouwtje van de school. Tussen de uitlaatopening van de pijp en de begane grond is het amper vier meter. Misschien maakt het allemaal wel niets uit want de kinderen zitten straks immers weer in frisse leslokalen? Of toch niet want het nieuwe schoolgebouw is voorzien van een centraal geleid ventilatiesysteem in een overig vaak zeer rokerige omgeving.

Hartelijk dank voor Uw zeer gewaardeerde aandacht.

Barneveld, 30 oktober 2008.

Hoogachtend


J. H. van Draanen.



Secretariaat: *Nederlandse Vereniging voor
Kindergeneeskunde*
Postbus 20059
3502 LB Utrecht
tel. 030 - 2823306
fax. 030 - 2823301
e-mail: nvk@nmsweb.nl

Secretariaat: *Nederlandse Vereniging van Artsen
voor Longziekten en Tuberculose*
Luybenstraat 15
5211 BR 's-Hertogenbosch
tel.: 073 - 612 61 63
fax. 073 - 612 61 54
e-mail: secretariaat@nvalt.nl



Inspraakpunt

Ingekomen: - 3 NOV. 2008

Aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
De weledelzeargeleerde Vrouwe dr. J.M. Cramer
Postbus 20951
2500 EZ DEN HAAG

Aan de Minister van Volksgezondheid Welzijn en Sport
de weledelzeargeleerde Heer dr. A. Klink
Postbus 20350
2500 EJ Den Haag

's- Hertogenbosch, 7 mei 2008

Kenmerk: BST/07/254

Excellenties,

De Nederlandse Vereniging van Artsen voor Longziekten en Tuberculose (NVALT) en de Nederlandse Vereniging voor Kindergeneeskunde (NVK) maken zich grote zorgen over de plannen van het kabinet omtrent het bouwbeleid in de buurt van snelwegen en drukke wegen, waarbij economische motieven op korte termijn als leidraad lijken te worden genomen en waaraan gezondheidsschade, bijvoorbeeld onder kinderen en ouderen, evenals economische schade op langere termijn ondergeschikt wordt gemaakt.

Overwegende:

De inhoud van het briefrapport 'Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan' dat in opdracht van het Directoraat-generaal Milieu van het Ministerie VROM is uitgebracht door het RIVM.

Dat géén grenswaarden bestaan voor luchtverontreiniging beneden welke géén gezondheidseffecten optreden.

Het rapport 'The effects of air pollution on children's health and development: a review of the evidence' van het WHO regional office for Europe (2005) waarin wordt gesteld: "Exposure of the developing lung to air pollution reduces the maximal functional capacity achieved as the child enters adulthood, and thus reduces the functional reserve. This could lead to enhanced susceptibility during adult years to the effects of ageing and infection as well as to other pollutants, such as tobacco smoke and occupational exposures".

De uitkomsten van de grote Nederlandse PIAMA (Prevention and Incidence of Asthma and Mite Allergy) cohort studie onder meer dan 4000 kinderen, die door de European Respiratory Society onder de aandacht worden gebracht: "This study provides clear evidence of the long-term effects of pollution on young children and shows the importance of reducing exposure levels in early infancy and even during pregnancy. Regulating emissions from car exhausts is essential, but it is even more crucial to keep major traffic arteries away from areas where people live and work."

De GGD richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtqualiteit, waarin advieswaarden zijn opgenomen voor de locatie van gevoelige ruimtelijke objecten zoals bijvoorbeeld woningen en scholen: minstens 300 meter van snelwegen. In het bijzonder bestaan gezondheidsrisico's voor kwetsbare groepen zoals patiënten met astma (500.000 in Nederland), met COPD (550.000 in Nederland) en ouderen.

Het schrijven van de provinciale milieufederaties d.d. 12 december 2007 gericht aan de leden van de vaste Commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer uit de Tweede Kamer der Staten Generaal, waarin een eenaluidende visie staat verwoord.

Het adviesrapport van de Gezondheidsraad 'Astma, allergie en omgevingsfactoren' dd 7-8-2007, waarin de adviescommissie stelt dat ook bij blootstellingwaarden onder de veiligheidsnormen luchtwegklachten en verminderde longfunctie bij kinderen optreden, en dat buitenluchtverontreiniging door verkeer kan leiden tot verergering van astma en andere luchtwegklachten, en aandringt op maatregelen die de verkeersuitstoot kunnen terugdringen.

Het antwoord van de Gezondheidsraad van 24 april 2008 op vragen van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer omtrent gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, waarin wordt gesteld dat ook ziekenhuizen en woningen het predicaat gevoelig verdienen en dat belangrijke nadelige effecten op de gezondheid zijn aangetoond bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen of naar school gaan.

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

Hoogachtend,
namens de voorzitter bestuur NVALT
Hoogachtend

dr. H.J. Pennings, secretaris

namens de voorzitter bestuur NVK



Prof. dr. W.P.F. Fetter

Klein, aber gefährlich

Rußpartikel moderner Dieselmotoren sind vermutlich gesundheitsschädlicher als die Rußteilchen aus älteren Motoren

Die Abgase von Dieselmotoren werden immer sauberer - und vermutlich trotzdem schädlicher für die Gesundheit. Tatsächlich töten die Nanopartikel, die ein moderner Dieselmotor ausstrahlt, mehr Zellen der menschlichen Immunabwehr als die Teilchen eines älteren Motortyps, dessen Abgase in dicken schwarzen Wolken aus dem Auspuff quellen. Wissenschaftler vom Fritz-Haber-Institut der Max-Planck-Gesellschaft sind vom Institut für Neurobiologie und Molekulare Medizin in Rom haben das jetzt erstmals für Dieselmotoren nachgewiesen, die der EuroIV-Abgasnorm genügen. Sie liefern damit auch einen weiteren Beleg für die Gefährlichkeit von Feinstaub. Gesundheitsschädlicher sind die fünf bis 20 Nanometer großen Partikel nicht nur, weil sie tiefer in die Lunge eindringen, sondern auch weil ihre Oberfläche relativ ist und Zellmembranen daher leichter angreifen. (Environmental Science and Technology, 25. Januar 2008)

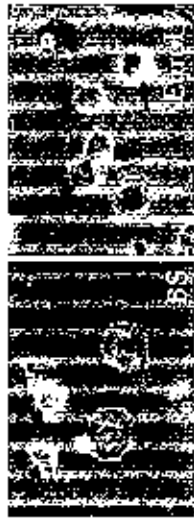


Abb.: Gefahr für Immunzellen: Rußpartikel aus einem EuroIV-Dieselmotor töten deutlich mehr Makrophagen als die Partikel aus einem Motor der schwarzen Qualm motor (Black Smoke - BS). Die roten Zellen sind mit schwarzen Pfeilen markiert.

Bild: Institut für Neurobiologie und Molekulare Medizin, Rom

Um die Menge der Rußpartikel zu reduzieren, die Dieselmotoren von Personewagen in die Atmosphäre blasen, verleiht die Europäische Union seit 1997 kontinuierlich die Abgasnormen für Partikel. Seit 2005 gilt die EuroIV-Norm, derzufolge ein Diesel-Pkw nur noch 50 Mikrogramm pro Kilometerunde Rußpartikel freisetzen dürfen. Das erreichen die Automobilhersteller, indem sie

die Verbrennungstechnik der Motoren verbessern. So entstehen immer weniger Rußpartikel, die zudem immer kleiner werden. Und das ist ein Teil des Problems.

Wissenschaftler des Fritz-Haber-Instituts der Max-Planck-Gesellschaft in Berlin und des Institute of Neurobiology and Molecular Medicine in Rom stellten jetzt nämlich fest, dass die Partikel eines modernen Dieselmotors, der die EuroIV-Norm erfüllt, ein enormes Einwirkungspotential besitzen und giftiger sind als die Teilchen älter Motoren. Sie haben in Tests an Zellkulturen festgestellt, dass Rußpartikel aus dem EuroIV-Dieselmotor signifikant mehr Makrophagenzellen aus menschlichen peripheren Blutmononukleären - dem ersten Netzwerk des Immunsystems - töten als Rußpartikel älterer Motoren. "Wir haben erstmals gezeigt, dass der Ruß von EuroIV-Dieselmotoren schädlicher ist als der älterer Fahrzeugtypen und können auch erklären, warum", sagt Robert Schlögl, Direktor am Fritz-Haber-Institut: "Wahrscheinlich lassen sich die Ergebnisse, die wir für den Nutzfahrzeug-Motor gewonnen haben, auf Motoren von Personewagen übertragen." Das hängt jedoch auch von dem genaue Emissionen des Motors ab, die für beide Motortypen unterschiedlich sind.

Der Grund für die Gefährlichkeit der EuroIV-Rußpartikel ist deren gleichlich andere Struktur und Größenverteilung, erklärt Deng Sheng Su, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fritz-Haber-Institut und Koordinator der Zusammenarbeit mit den italienischen Kollegen. Die Teilchen im Ruß moderner Dieselmotoren, die der EuroIV-Norm entsprechen, sind zwischen fünf und 20 Nanometern groß, die Partikel aus älteren Motoren erreichen im Schnitt fast die doppelte Größe. Die Rußteilchen aus EuroIV-Motoren haben zudem eine sehr defektierte, fullerenartige Struktur und sind viel reaktiver als die eher glatte Partikel früherer Motorgenerationen. Schließlich mögen sie auf ihrer Oberfläche chemische Anhängsel, die sie noch einmal reaktiver machen, so dass sie menschliche Zellen leichter schädigen können.

Politik und Industrie hatten sich zu sehr auf die Reduzierung von Rußemissionsraten (konzentriert", sagt Robert Schlögl. Dabei hätten sie jedoch übersehen, dass die moderne Verbrennungstechnik eine ganz andere Art Rußpartikel erzeugt, die gesundheitlich noch gefährlicher ist als die älteren Motoren. "Jetzt kommt es darauf an, die Rußfilter so zu entwickeln, dass sie diese kleinen, gefährlichen Rußpartikel vollständig vernichten, bevor sie in die Luft gelangen."

Verwendete Links:

[1] <http://www.gesundheit.de/inf.html>

Originalveröffentlichung

Deng Sheng Su, Annalisa Scanzio, Jess-Oliver Müller, Rolf E. Jessot, Robert Schlögl, and Silvia Fucito
Cytotoxicity and Immunogenic Potential of Soot Particles of Low-Emission Diesel Engines
Environmental Science & Technology online, 25. Januar 2008

Kontakt:

Dr. Dengsheng Su, Department of Ecological Chemistry
Max-Planck-Institut für Neurobiologie, Am Fassberg 11
Tel.: +49 30 8413 5406
E-mail: dengshengsu@fhn.mpg.de

Max-Planck-Gesellschaft
am Fassberg
Am Fassberg 11
D-37075 Göttingen
Germany

Kolippenstraße 1
80339 München

Postfach 10 15 63
80084 München

Tel: +49 (0)89 3106 - 1224
Fax: +49 (0)89 3106 - 1227
Postleitzahl 80333
Internet: www.mpg.de

Pressekontakt:
Dr. Bernd Würning (07776)

Cordula von Dörmel
Barbara Albrecht (0416)

ISSN 0176-4509



The effects of air pollution on children's health and development: a review of the evidence

Authors:

Blanka Brkova, Martin Bobak, Anvesh Chamiya, Anoop J. Chauhan, Jan Derymek, Douglas W. Dockery, Mark Everard, Francesco Forastiere, Frank Gilliland, Stephan Hagena, Sebastian Johann, Michal Kuznetsovski, Brigit Kunz-Dobbert, Robert Maynard, Ole Raaschou-Nielsen, Jonathan Smeeth, Jørgen Schneider, Patrick J. Scherer, Raimo J. Sillan, Debyed Wehara, Stephen K. Weiland, Gerhard Wirtzels

Contributors and reviewers:

Hugh Ross Anderson, Tom Bellander, Joseph D. Blain, Bert Brunnerzell, Erik Dyrang, Tony Fletcher, Klee Kobayashi, Bernd Siefert, Peter van den Hazel

Executive Summary

The accumulated evidence indicates that children's health is adversely affected by the pollution levels currently experienced in Europe. This report reviews and summarizes the results of the most recent research and presents an assessment and evaluation of the strength of evidence for different health outcomes.

This review has been conducted by the World Health Organization (WHO) as part of the "Systematic review of health aspects of air pollution in Europe" project¹, in support of air pollution policy development in Europe, and in particular of the European Commission's Clean Air for Europe (CAFE) programme. WHO invited experts to prepare synthesis papers of the epidemiological and toxicological literature published, for the most part, during the last decade. These were externally reviewed and subsequently discussed at a Working Group meeting. The meeting provided a consensus assessment of the strength of the evidence concerning the links between various health outcomes and air pollution. The review considered factors affecting children's susceptibility to air pollution, the effects on pregnancy outcomes, infant and childhood mortality, lung function development, asthma and allergies, neurobehavioural development and childhood cancer. The authors were asked to provide conclusions as to the likely causality of observed associations with air pollution and a multilevel scale was given: 1) evidence sufficient to infer causality; 2)

¹ The monograph will be published in Summer 2005. For further information please contact: M. Krzyzanowska, WED@WHO.EURO.int, info@who.int

evidence suggestive of causality; 3) evidence insufficient to infer causality; and 4) evidence showing no association.

The special vulnerability and susceptibility of children in respect to air pollution exposure are related to several differences between children and adults: the ongoing process of lung growth and development, incomplete metabolic systems, immature host defences and high rates of infection by respiratory pathogens. Furthermore, activity patterns specific to children can lead to higher exposure to air pollution and higher doses of pollutants reaching the lungs. The efficiency of detoxification systems exhibits a time-dependent pattern during pre- and post-natal lung development that in part accounts for increased susceptibility of young children to pollutants at critical time points.

The review highlights concern about the longer-term implications of lung injury during childhood. Exposure of the developing lung to air pollution reduces the maximal functional capacity achieved as the child enters adulthood, and thus reduces the functional reserve. This could lead to enhanced susceptibility during adult years to the effects of ageing and infection as well as to other pollutants, such as tobacco smoke and occupational exposures.

Some children are more susceptible than others. Individuals with underlying chronic lung disease, particularly asthma, are potentially at greater risk than children not having such conditions. Polymorphic variation in genes involved in processing against tissue injury or regulating tissue repair may explain some of the variation in individual susceptibility to the adverse health effects of pollutants. Furthermore, patterns of exposure to indoor pollutants vary among children and those receiving higher exposures (such as for example from tobacco smoke) are at greater risk of being affected by outdoor pollutants.

There is now substantial evidence concerning the adverse effects of air pollution on different pregnancy outcomes and infant health. The evidence is sufficient to infer a causal relationship between particulate air pollution and respiratory deaths in the post-natal period. For the association of birth weight with air pollution, the evidence is suggestive of causality although further studies are needed. For pre-term births and intrauterine growth retardation, the current evidence is insufficient to infer a causal relationship. Molecular epidemiological studies suggest possible biological mechanisms for the effect on birth weight, premature birth and intrauterine growth retardation, and support the view that the relation between pollution and these pregnancy outcomes is genuine. For birth defects, the evidence so far is insufficient to draw firm conclusions in terms of exposure to specific pollutants, evidence is strongest for the relationships between particulates and infant death. Otherwise, the existing evidence does not allow precise identification of the specific pollutants and the timing of exposure that can result in adverse pregnancy outcomes.

Evidence is sufficient to infer a causal relationship between exposure to ambient air pollutants and adverse effects on lung function development. Both reversible deficits of lung function as well as chronically decreased lung growth rates and lower lung function levels are associated with the exposure to air pollution, with clearer relationships for particulates and traffic related air pollution (indicated by nitrogen dioxide). Findings of various population-based studies are supported by animal exposure studies, indicating that intrauterine as well as postnatal exposures to pollutants can lead to impaired lung growth.

The available evidence is also sufficient to assume a causal relationship between air pollution exposure and aggravation of asthma (mainly due to exposure to particulate matter and ozone) as well as a causal link between increased prevalence and incidence of cough and bronchitis due to particulate exposure. There is little evidence for a causal association between asthma prevalence/incidence and air pollution in general, though the evidence is suggestive for a causal association between the prevalence/incidence of asthma symptoms and living in close proximity to traffic.

A significant body of evidence supports the explanation that much of the morbidity and mortality related to air pollution in children occurs via interactions with respiratory infections, which are very frequent among children. Evidence suggests a causal relationship between exposure to ambient air pollution and increased incidence of upper and lower respiratory symptoms (much of which are likely to be symptoms of infections).

Recent studies suggest that pollutants can enhance allergic sensitization in those genetically at risk, lending plausibility to the role of potential injurious effects of ambient air pollutants in the causation of paediatric lung disease including asthma. The suggested mechanisms of these effects need further research.

There is evidence of adverse effects of environmental contaminants such as certain heavy metals or persistent organic pollutants (POPs) on the development of the nervous system and behaviour in children. There is sufficient evidence for a causal relationship between exposure to lead indicated by blood-lead levels of 100 µg/l and below, and neurobehavioural deficits in children. There is evidence suggestive of a causal link between adverse health effects and exposure to mercury and to polychlorinated biphenyls (PCBs)/dioxins at current background levels in industrialized European countries. Concerning the effects of manganese, more studies are needed before reaching firm conclusions. Although inhalation is typically not the main exposure route to these contaminants, the emission of these pollutants to the air and their atmospheric transport is an important source of these pollutants.

Accumulated epidemiological evidence is insufficient to infer a causal link between childhood cancer and levels of outdoor air pollution as typically found in Europe. However, the number of available studies is limited and their results are not fully consistent. Future studies, considering exposure during different time windows from the time of child conception to the time of disease diagnosis, may help to support a clearer conclusion about the role of childhood exposures to air pollution in causation of cancers, both in child and adulthood.

There are as yet relatively few studies evaluating the effects of reductions in air pollution on children's health, but those that exist have shown that reduced exposure to air pollutants can lead to a decrease in hospital admissions due to respiratory causes, lower prevalence of bronchitis and respiratory infections and improvements of impaired lung function growth rates. Their results provide some direct evidence that decreasing exposures to air pollution will improve children's health.

Relative risk estimates for the health outcomes reviewed, are generally small. However, due to the widespread nature of the exposure and relatively high incidence of many of the relevant health outcomes in the population, attributable risks are high i.e. the amount of

ill-health attributable to air pollution among European children is high. More research studies are needed to determine the role of the specific air pollutants on health effects in children as well as these pollutants' interactions with other environmental insults such as respiratory virus infection or allergen exposures, with specific genetic factors affecting susceptibility and with diet. The studies require a careful monitoring of the environment allowing more precise exposure assessment as well as better understanding and consideration of host susceptibility.

While recognizing the need for further research, current knowledge about the health effects of air pollution is sufficient for a strong recommendation to reduce children's current exposure to air pollutants, in particular to the pollutants related to traffic. The experts who conducted this review consider that such reductions in levels of air pollution will lead to considerable children's health benefits.

Residential Exposure to Traffic Is Associated With Coronary Atherosclerosis
B. Hoffmann, S. Moebus, S. Möhlenkamp, A. Saug, N. Lehmann, N. Dragano, A. Schramm, M. Menzenhauer, K. Mann, R. Erbel, K.-H. Jöckel and for the Heinz Nixdorf Recall Study Investigative Group

Circulation published online July 16, 2007.
DOI: 10.1161/CIRCULATIONAHA.107.693622
Circulation is published by the American Heart Association, 7272 Greenville Avenue, Dallas, TX 75231
Copyright © 2007 American Heart Association. All rights reserved. Print ISSN: 0009-7322. Online ISSN: 1524-4539

The online version of this article, along with updated information and services, is located on the World Wide Web at:
<http://circ.ahajournals.org/>

Subscriptions: Information about subscribing to Circulation is online at:
<http://www.ahajournals.org/subscriptions>

Permissions: Permissions & Rights Desk, Lippincott Williams & Wilkins, a division of Wolters Kluwer Health, 351 West Camden Street, Baltimore, MD 21202-2436. Phone: 410-528-4050. Fax: 410-528-8550. Email: journalspermissions@lww.com

Reprints: Information about reprints can be found online at:
<http://www.lww.com/reprints>

Residential Exposure to Traffic Is Associated With Coronary Atherosclerosis

B. Hoffmann, MD, MPH, S. Moebus, PhD, MPH, S. Möhlenkamp, MD, A. Saug, MD, MPH, N. Lehmann, PhD, N. Dragano, PhD, A. Schramm, MD, M. Menzenhauer, PhD, K. Mann, MD, R. Erbel, MD, K.-H. Jöckel, PhD; for the Heinz Nixdorf Recall Study Investigative Group

Background—Long-term exposure to fine-particle-matter (PM_{2.5}) air pollution may accelerate the development and progression of atherosclerosis. We investigated the associations of long-term residential exposure to traffic and fine-particle matter with the degree of coronary atherosclerosis.

Methods and Results—We used baseline data on 4894 participants (age 45 to 74 years) from the German Heinz Nixdorf Recall Study, a population-based, prospective cohort study that started in 2000. To assess exposure differences, distances between residences and major roads were calculated, and annual fine-particle-matter concentrations, derived from a small-scale dispersion model, were assigned to each address. The main outcome was coronary artery calcification (CAC) assessed by electron-beam computed tomography. We evaluated the association between air pollution and CAC with logistic and linear regression analyses, controlling for individual-level risk factors of coronary atherosclerosis. Compared with participants living >200 m away from a major road, participants living within 50, 51, to 100, and 101 to 200 m had odds ratios of 1.63 (95% CI, 1.14 to 2.33), 1.34 (95% CI, 1.00 to 1.79), and 1.28 (95% CI, 0.93 to 1.79), respectively, for a high CAC (CAC above the age- and gender-specific 75th percentile). A reduction in the distance between the residence and a major road by half was associated with a 7.0% (95% CI, 0.1 to 14.4) higher CAC. Fine-particle-matter exposure was associated with CAC only in subjects who had not been working full-time for at least 5 years.

Conclusions—Long-term residential exposure to high traffic is associated with the degree of coronary atherosclerosis (Circulation. 2007;116:000-000).

Key Words: air pollution ■ atherosclerosis ■ epidemiology ■ particulate matter ■ coronary disease ■ traffic

Epidemiological studies have linked elevated levels of particulate matter (PM) air pollution to an increased risk of fatal or nonfatal cardiovascular events, but the underlying mechanisms are not clear. So far, robust studies on air pollution and cardiovascular health have been limited to the investigation of cardiovascular events like cardiovascular death or incidence of cardiovascular disease.¹⁻⁶ However, in investigations of cardiovascular events, it is not possible to differentiate between an acceleration of atherogenic effects and a long-term contribution to the underlying process of cardiovascular disease. Larger effect sizes in cohort studies, capturing effects both on the short-term risk of already diseased individuals and on the long-term risk of developing underlying diseases, compared with case-series studies, which capture only cases suggested by short-term increases of PM, suggest a role of PM in the underlying process of cardiovascular diseases.⁷ Animal experiments show that

long-term exposure to fine PM induces the development and progression of atherosclerosis, the major underlying pathologic of cardiovascular disease.⁸⁻¹⁰ One recent epidemiologic study indicates that long-term residential exposure to fine PM is associated with carotid intima-media thickness, a high of generalized atherosclerosis.¹¹ These findings suggest a role of PM in atherosclerosis, but epidemiological evidence is still scarce.

Clinical Perspective

Coronary atherosclerosis is a lifelong process and therefore reflects long-term past exposure. A method to detect coronary atherosclerosis, noninvasively, is the measurement of coronary artery calcification (CAC), derived from electron-beam computed tomography. This highly reproducible and accurate measure of coronary atherosclerosis correlates well with cardiovascular risk factors and predicts clinical events.^{12,13}

Received February 26, 2007; accepted May 28, 2007.
From the Institute for Medical Biometrics, Biometry and Epidemiology (B.H., S. Moebus, N.L., K.H.J.), West German Heart Center, Essen (S. Möhlenkamp, S. Schramm, R. Erbel, N. Lehmann, N. Dragano, A. Schramm, M. Menzenhauer, K. Mann, R. Erbel, K.-H. Jöckel), Institute for Environmental Health Research (N. Lehmann, N. Dragano, A. Schramm, M. Menzenhauer, K. Mann, R. Erbel, K.-H. Jöckel), and Institute for Environmental Research (N. Lehmann, N. Dragano, A. Schramm, M. Menzenhauer, K. Mann, R. Erbel, K.-H. Jöckel), University of Cologne, Cologne (N.M.M.), Germany.
Correspondence to Dr. Barbara Hoffmann, Institute for Medical Biometrics, Biometry and Epidemiology, University Hospital Essen, Hufelandstrasse 47, 45127 Essen, Germany. E-mail: barbara.hoffmann@uni-essen.de
© 2007 American Heart Association, Inc.

Ambient PM air pollution is a heterogeneous mixture of various components from different sources and with different spatial variability. Although PM of $2.5\ \mu\text{m}$ in aerodynamic diameter (PM_{2.5}) is distributed more homogeneously across urban areas, submicron particulate emissions from local traffic, a major source of urban PM, display high spatial variability, reaching background concentrations within 500 m along major roads [25]. It has been hypothesized that PM originating from local traffic is the most toxic, but few studies have investigated long-term cardiovascular effects of traffic-generated PM on a small scale [26–28].

In the present study, we investigated the association of long-term residential traffic exposure and PM_{2.5} exposure with the degree of CAC in a population-based cohort in Germany. A positive association would suggest a link between the experimental association for PM-induced atherosclerosis and the increased risk for cardiovascular events observed in the cohort studies and would contribute to our understanding of the underlying mechanisms involved in the effects of air pollution on cardiovascular health.

Methods

Study Design

We used baseline data from the ongoing population-based, prospective Bonn Road Study, which has been described in detail elsewhere [29]. Briefly, the study design was approved by the relevant institutional ethics committees. The study follows a cross-sectional study surveillance protocol. All subjects gave informed consent. Briefly, the survey comprised two sets of surveys 45 to 74 years of age from a large adjacent area (Cohort 1) and 45 to 74 years of age from a population-based, highly-recruited Berlin area in Germany. The study area covers a major part of a 6 × 2 km area in Bonn, Germany. The response rate was 60% for Cohort 1 and 68% for Cohort 2. The baseline examination took place from 1989 until 2003.

Exposure Assessment

We used a resident-based approach to characterize exposure to traffic-related air pollution. In brief, home addresses in Bonn were previously described in detail by the Bonn Road Study and were geocoded geographically using the German address system (Postleitzahl/Gebäude-Nummern, Damm). This procedure for the PM_{2.5} exposure assessment has been described in detail elsewhere [30]. In brief, for each year 2001 (midpoint of the baseline examination) a grid of 5 km was overlaid with the EURO4 dispersion model [31], which is used for the daily model output as well as mean values by comparing the daily model output with measured pollution data from official monitoring stations. Interpolated measurements of the daily mean output values were used to derive PM_{2.5} exposure in each grid cell. The concentration of the pollutant in each grid cell was based on a linear average of the daily model output values for the period from 2001 to 2003. The average of the daily model output values was used to derive the long-term PM_{2.5} exposure in each grid cell. The model output values were used to derive the long-term PM_{2.5} exposure in each grid cell. The model output values were used to derive the long-term PM_{2.5} exposure in each grid cell. The model output values were used to derive the long-term PM_{2.5} exposure in each grid cell.

Main Outcome

CAC derived from contrast-enhanced ultrasonography (CE-IMV) [32] was performed with a CE-150 system (GE Healthcare, Santa Clara, California) in the right parasternal space at a resolution of 100 cm, a vertical distance of 3 mm, and a sweep rate of 150 cm/s, a frame rate of 30 frames/s, and a frame size of 128 × 128 pixels. The CE-IMV system uses a contrast agent (Sonazot, Bracco Diagnostics, Konstanz, Germany) to enhance the echogenicity of the vessel lumen. The CE-IMV system uses a contrast agent (Sonazot, Bracco Diagnostics, Konstanz, Germany) to enhance the echogenicity of the vessel lumen. The CE-IMV system uses a contrast agent (Sonazot, Bracco Diagnostics, Konstanz, Germany) to enhance the echogenicity of the vessel lumen.

prospective ECG recording at 40% of the R-R term of QRS in a sinus of the 24-h recording. CAC was defined as hypertrapezoidal area of at least 4 contiguous pixels with a CT density >150 Hounsfield units. The area of the lumen was measured by the CAC score as determined by the method of Agatston et al. [33]. The CAC score was computed by summing the CAC scores of all 12 coronary vessels together.

Risk Factor Assessment

The health assessment included a self-administered questionnaire on lifestyle, current and previous employment, current and former smoking status, use of medication, and use of alcohol. Current smoking status was defined as active or former smoker, and former smoker was defined as a person who had smoked at least one cigarette per day for at least one year of his or her life. Current smoking status was defined as active or former smoker, and former smoker was defined as a person who had smoked at least one cigarette per day for at least one year of his or her life. Current smoking status was defined as active or former smoker, and former smoker was defined as a person who had smoked at least one cigarette per day for at least one year of his or her life.

Statistical Analysis

Analyses were performed on a subgroup of 4,409 of the study population for whom the exposure metric CAC and information on all risk factors were available and in the subgroup of 4176 individuals with incident CVD. Descriptive statistics were determined for the study population.

Linear regression models were used to assess the association between long-term PM_{2.5} exposure and CAC score. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index.

The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index.

The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index.

The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index. The model was adjusted for age, sex, educational level, smoking status, and body mass index.

TABLE 1. Baseline Characteristics of the 4,409 Analyzed Participants of the Bonn Road Study

Variable	Total Sample (n = 4,409)	High Traffic Exposure (n = 1,610) (37%)	Low Traffic Exposure (n = 2,799) (63%)
Age, mean (SD)	58 (11)	58 (11)	58 (11)
Male, % (n)	60 (2,648)	61 (1,018)	59 (2,630)
ACE, mean (SD)	23 (11)	23 (11)	23 (11)
Current heavy smoker, % (n)	20 (89)	21 (35)	19 (84)
Current moderate smoker, % (n)	20 (89)	21 (35)	19 (84)
Former smoker, % (n)	20 (89)	21 (35)	19 (84)
Never smoker, % (n)	20 (89)	21 (35)	19 (84)
Body mass index, mean (SD)	27 (5)	27 (5)	27 (5)
Education level, % (n)	100 (4,409)	100 (1,610)	100 (2,799)
Primary school, % (n)	28 (1,243)	28 (463)	28 (1,240)
Low secondary school, % (n)	31 (1,364)	31 (509)	31 (1,355)
High secondary school, % (n)	20 (894)	20 (332)	20 (862)
University, % (n)	21 (908)	21 (348)	21 (860)
Income, mean (SD)	1,461 (843)	1,461 (843)	1,461 (843)
Income $\le 1,000$, % (n)	14 (613)	14 (233)	14 (580)
Income >math>1,000</math>, % (n)	86 (3,796)	86 (1,377)	86 (3,419)
Occupation, % (n)	100 (4,409)	100 (1,610)	100 (2,799)
Manual, % (n)	27 (1,202)	27 (440)	27 (1,162)
Nonmanual, % (n)	73 (3,207)	73 (1,170)	73 (3,037)
Married, % (n)	70 (3,091)	70 (1,133)	70 (2,958)
Divorced, % (n)	15 (659)	15 (247)	15 (612)
Widowed, % (n)	12 (528)	12 (200)	12 (528)
Never married, % (n)	15 (659)	15 (247)	15 (612)

Abbreviations: ACE, angiotensin-converting enzyme; CAC, coronary artery calcium; SD, standard deviation.

Baseline characteristics of the study population are outlined in Table 1. Individuals living close to a major road were characterized by a higher level of cardiovascular risk factors and a higher CAC.

The traffic and PM_{2.5} exposures of the study participants are described in Figure 1. PM_{2.5} exposure and distance to a major road were not correlated (r = 0.01, p = 0.638). During the 5-year

Results

Baseline characteristics of the study population are outlined in Table 1. Individuals living close to a major road were characterized by a higher level of cardiovascular risk factors and a higher CAC. The traffic and PM_{2.5} exposures of the study participants are described in Figure 1. PM_{2.5} exposure and distance to a major road were not correlated (r = 0.01, p = 0.638). During the 5-year

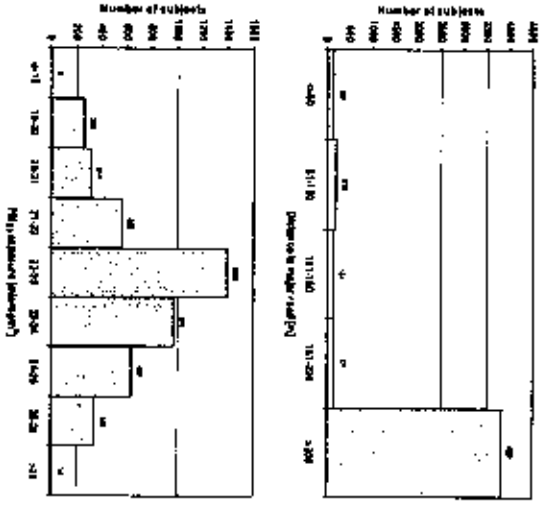


Figure 1. Distribution of distances to major roads and PM_{2.5} concentrations for 4641 participants. Quartiles of PM_{2.5} exposure were as follows: Q1, 21.54 µg/m³; Q2, 22.59 µg/m³; and Q3, 23.75 µg/m³.

before baseline reassignment, measured PM_{2.5} at 2 background monitoring stations within the study region decreased from 36 µg/m³ in 1997 to 19 µg/m³ in 2003 (Wilcoxon-Signed) and have 30 µg/m³ in 26 regions in Essex-County.
Results of the stratified and the adjusted linear regression analyses are presented in Table 2 in the unadjusted analysis, a reduction of the difference between the residence and a major

TABLE 3. Personal Changes and PM_{2.5} in CAC Associated With a Transition in the Distance to a Major Road by Year and a Cross-Sectional Difference to PM_{2.5} Exposure by the Distance to a Major Road (100 m and 200 m) (N=4641)

Personal Change	Reduction of Distance to Major Road		Increase in PM _{2.5} (100 m and 200 m)	
	PM _{2.5} (µg/m ³)	95% CI	PM _{2.5} (µg/m ³)	95% CI
Unadjusted model for PM _{2.5}	17.2	-1.0 (-2.6)
Adjusted model for distance	10.2	-1.0 (-1.9)
Model 1 (distance, PM _{2.5})	10.2	-1.0 (-1.9)	-2.1	1.3 (-0.3)
Model 2 (road, 1-way, no. of roadblock)	-0.1	-0.3 (-0.3)	2.9	0.2 (-0.2)
Model 3 (road, 1-way, no. of roadblock, road, 2-way)	0.1	0.1 (-0.1)	2.2	0.2 (-0.2)
Model 4 (road, 1-way, no. of roadblock, road, 2-way, road, 3-way)	0.1	0.1 (-0.1)	1.9	-0.2 (-0.4)
Model 5 (road, 1-way, no. of roadblock, road, 2-way, road, 3-way, road, 4-way)	0.1	0.1 (-0.1)	1.7	-0.2 (-0.4)
Model 6 (road, 1-way, no. of roadblock, road, 2-way, road, 3-way, road, 4-way, road, 5-way)	0.1	0.1 (-0.1)	1.6	-0.2 (-0.4)

Downloaded from <http://circ.aphapublications.org/> by guest on July 19, 2007

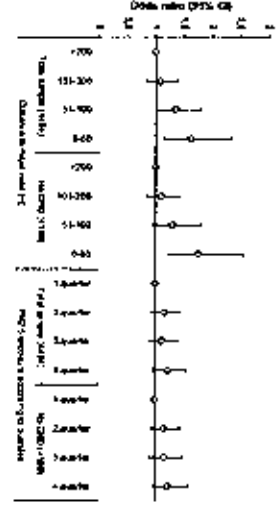


Figure 2. Adjusted PM_{2.5} and PM_{2.5} by the Association Between Daily Exposure (µg/m³) and Distance to a Major Road (m) (N=4641). The solid line represents the linear regression fit. The dashed lines represent the 95% confidence interval. The horizontal axis represents the distance to a major road (m) and the vertical axis represents the PM_{2.5} concentration (µg/m³).

Estimates for traffic exposure did not differ substantially in low- and high-PM_{2.5} regions (data not shown). We observed no meaningful change in the estimates given in model 1 when varying distance in different ways and restricting the sample to participants living within 200 m of a major road. In the subgroup with information on household income, education, and employment, income did not influence the results. Results of the logistic regression analyses are given in Figure 2. The OR for a CAC score above the age- and gender-specific 75th percentile was significantly elevated for subjects with a high residential traffic exposure. In the group of increasing traffic exposure, we found increasing effect sizes, consistent with a positive exposure-response relation after adjustment for all other variables when the variable was restricted to participants without CHD. ORs for quarters of

TABLE 2. Adjusted ORs and 95% CIs for the Association Between Daily Exposure (µg/m³) and Distance to a Major Road (m) (N=4641)

Distance to Major Road (m)	Adjusted OR	95% CI	Adjusted OR	95% CI
All (N=4641)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Men (N=2300)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Women (N=2341)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Age < 65	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Age 65-74	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Age ≥ 75	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Stroke	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Myocardial infarction	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Current smoker (n=1001)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Education level	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
High (n=1240)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Medium (n=1740)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54
Low (n=1661)	1.41	1.13 to 1.72	1.22	0.96 to 1.54

Downloaded from <http://circ.aphapublications.org/> by guest on July 19, 2007

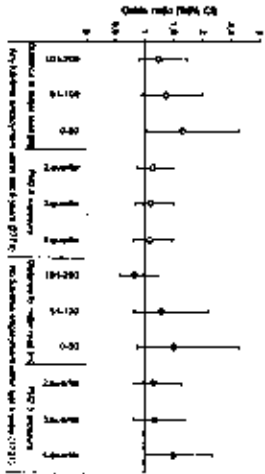


Figure 3. Acquired City and Bonn CAC for 25 CAC score over the age and gender-adjusted 75th percentile (normal) according to average annual traffic volume for very (blue), intermediate (green), and high (red) traffic volume. The CAC score is defined as the sum of the CAC scores in all 10 arteries. Error bars represent standard deviation. The CAC score is defined as the sum of the CAC scores in all 10 arteries. Error bars represent standard deviation. The CAC score is defined as the sum of the CAC scores in all 10 arteries.

effects, with a possible exposure-response relationship between PM_{2.5} and CAC (Figure 2). This also could be seen when the analysis was restricted to elderly participants (data not shown).

In a sensitivity analysis, we examined how different risk factors before the baseline examination (participants with a high CAC score) moved to less exposure categories. These results would have affected the results. Assuming that 10% of the study population has moved within the 10-year follow-up period and that half of the participants with a high CAC score had a low residential traffic exposure before the relocation, the OR is reduced by 5.5%, with the lower confidence limit above 1.

Discussion

The most important finding of our study is that residential exposure to traffic is a major source of urban air pollution, as assessed with various atmospheric models. A positive exposure-response relationship for increasing traffic exposure and arterial results independent of CHD risks and individual characteristics strengthen our findings.

We also found suggestive evidence for an association between PM_{2.5} and CAC, even though the maximum of PM_{2.5} was small in our study. Nevertheless, the magnitude of the effect estimate for PM_{2.5} was substantial, and the past estimates were consistently below 1 in all subjects. Moreover, with increasing PM_{2.5} exposure, we saw increasing effect sizes for participants who previously spent more time at home, thereby reducing exposure to outdoor air.

Our results generally agree with recent studies showing an increase in carpooling from median distances of 5.96 km to 4.96 km in urban areas. We examined small-scale differences in traffic exposure and used a different urban form, creating quantitative comparisons of emissions, traffic, and pollution and well-established quantitative measures of air pollution. Biological plausibility for a causal relationship between air pollution and atherosclerosis is implied by animal studies.¹⁸⁻²¹

Our study comprises several strengths. First, our exposure assessment comprised a small-scale dispersion model, assessing the small interurban differences in background PM_{2.5} concentrations within our study region. Misclassification of residential exposure is therefore likely to be smaller in our

study than in past studies, in which between-city comparisons from central air measurements have been used.²²⁻²⁴

Second, the high precision and very small scale of our disease measurement enabled us to capture differences in traffic exposure for individual living sites (highly frequented roads). Distance of the residence to a major road has been shown to be a useful proxy for long-term traffic exposure when assessed as a very small scale.^{25,26} The magnitude of traffic-related effects was further facilitated by the relatively homogeneous PM_{2.5} exposure throughout our study region.

Third, our residence-based exposure covers the longest daily exposure period (German 24-hr cycle of age group, on average of 14.4 h in 24 h) at home.²⁷ The generally higher effects and suggestive exposure-response relationships in participants who previously spent more time at home (in fact, more work during the 5 years before the baseline examination) point to the validity of the approach to a greater workload and enhance the plausibility of the results.

We were using a cross-sectional association with traffic exposure (year with PM_{2.5}). This finding agrees with earlier epidemiological and toxicological studies that have shown stronger relationships between traffic exposure and CAC. Short-term exposure to traffic has been associated with proinflammatory and prothrombotic responses.²⁸ Transport exposure to diesel exhaust impairs the regulation of vascular tone and endothelium.²⁹ These changes may be on the mechanistic pathway linking air pollution to atherosclerosis.

Several activities related to residential traffic exposure might be responsible for the association between traffic and CAC. Motor vehicle traffic is a major source of air pollution, contributing to higher levels than other sources.³⁰ The overall number of vehicles and the number of kilometers driven by cars are important variables. It has been hypothesized that urban centers with higher traffic density have larger numbers of vehicles and a more positive correlation with traffic flow size, although especially perceptually to the road and routes. Background levels between 30 and 300 cars per km² and between 20 and 200 km/h are typical. The number of kilometers driven is also highly dependent on the composition of the vehicle fleet, especially, on the proportion of diesel vehicles. Heavy-duty diesel engines and trucks, 20% of the power-plant fleet are high-duty diesel engines.

Downloaded from: <http://ahajournals.aphipublications.org/> by guest on July 19, 2007

Other possible pathogenic components of traffic-generated emissions include particulate matter emissions and traffic noise.³¹ We did not adjust for noise exposure because this information was not available at the baseline examination. However, we controlled for blood pressure, blocking out major sources of the noise effect.³² Further study is needed to assess the contribution of noise to the pathogenic study, as needed to clarify this question.

Living close to high traffic flow is associated with important individual risk factors for coronary atherosclerosis. The present study was designed specifically to investigate cardiovascular risk factors. Therefore, we were able to extensively control for all major known and suspected risk factors, including socioeconomic and lifestyle characteristics. However, because of the rather crude adjustment for some risk factors (ie, physical inactivity), residual confounding is possible. The inclusion of risk factors that may modify one of the plausible mechanistic pathways of the effect of air pollution in cardiovascular disease (such as low-density lipoprotein and blood pressure) might have led, on the other hand, to an underestimation of the true effect of air pollution.

A potential source of exposure misclassification is the use of a single baseline measurement to proxy for traffic exposure, which does not take into account exposure to multiple roads. Although almost all participants are exposed to multiple linear roads, the highly optimized report took very few are exposed to 2 or highly trafficked road within 200 m of their residence.

The task of a residential history is a limitation of our study. Risk factors, a change in traffic patterns, and a change in other anthropometric, metabolic, and lifestyle factors, such as smoking, before the baseline examination might lead to an exposure misclassification. In general, measured PM_{2.5} background concentrations decreased in our study area in the 5 years before baseline examination, whereas traffic density and the proportion of diesel-fueled vehicles have increased.

We believe misclassification bias resulting from relocations before the baseline examination to be relatively small because our study population was quite stable after baseline (1% relocations per year). Sensitivity analysis revealed that differential relocations before baseline would have affected the results only slightly.

Thus, the retrospective exposure assessment using the address of residence in this residentially stable population and using an outcome reflective long-term past exposure, all showed us to consider a temporal relationship between exposure and response in the present study.

Conclusions

We have demonstrated that the data used that residential exposure to highly trafficked roads is associated with coronary atherosclerosis in a population-based study. The data found suggestive evidence for an association between PM_{2.5} exposure and coronary atherosclerosis. Considering the current data on the mechanistic pathway and the promising, large findings, have again public health relevance and should be considered a prospective study.

Acknowledgments

We are grateful to the following members of the German Research Network for the Assessment of Biomarkers for the Assessment of the Effect of Air Pollution on the Cardiovascular System (Biomarkers for the Assessment of the Effect of Air Pollution on the Cardiovascular System) for providing the address and telephone of participants, as well as to Dr. Dorothea von Wichmann, Dr. Frank Rapp, and Dr. Frank Rapp for providing the questionnaire data. We are grateful to Dr. Frank Rapp for providing the questionnaire data. We are grateful to Dr. Frank Rapp for providing the questionnaire data. We are grateful to Dr. Frank Rapp for providing the questionnaire data.

Source of Funding

The present study was funded by the German Research Network for the Assessment of Biomarkers for the Assessment of the Effect of Air Pollution on the Cardiovascular System.

Disclosures

The present study was funded by the German Research Network for the Assessment of Biomarkers for the Assessment of the Effect of Air Pollution on the Cardiovascular System.

References

1. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 1999; 52: 1-24.
2. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2000; 53: 1-24.
3. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2001; 54: 1-24.
4. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2002; 55: 1-24.
5. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2003; 56: 1-24.
6. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2004; 57: 1-24.
7. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2005; 58: 1-24.
8. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2006; 59: 1-24.
9. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2007; 60: 1-24.
10. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2008; 61: 1-24.
11. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2009; 62: 1-24.
12. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2010; 63: 1-24.
13. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2011; 64: 1-24.
14. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2012; 65: 1-24.
15. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2013; 66: 1-24.
16. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2014; 67: 1-24.
17. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2015; 68: 1-24.
18. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2016; 69: 1-24.
19. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2017; 70: 1-24.
20. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2018; 71: 1-24.
21. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2019; 72: 1-24.
22. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2020; 73: 1-24.
23. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2021; 74: 1-24.
24. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2022; 75: 1-24.
25. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2023; 76: 1-24.
26. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2024; 77: 1-24.
27. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2025; 78: 1-24.
28. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2026; 79: 1-24.
29. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2027; 80: 1-24.
30. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2028; 81: 1-24.
31. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2029; 82: 1-24.
32. World Health Organization. *World Health Statistics Quarterly*. Geneva: WHO, 2030; 83: 1-24.

Downloaded from: <http://ahajournals.aphipublications.org/> by guest on July 19, 2007

13. Lerner DJ. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

14. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

15. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

16. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

17. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

18. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

19. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

20. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

21. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

22. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

23. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

24. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

25. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

26. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

27. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

28. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

29. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

30. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

31. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

32. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

33. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

34. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

35. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

36. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

37. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

38. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

39. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

40. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

41. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

42. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

43. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

44. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

45. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

46. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

47. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

48. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

49. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

50. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

51. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

52. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

53. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

54. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

55. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

56. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

57. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

58. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

59. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

60. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

61. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

62. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

63. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

64. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

65. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

66. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

67. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

68. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

69. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

70. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

71. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

72. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

73. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

74. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

75. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

76. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

77. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

78. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

79. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

80. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

81. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

82. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

83. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

84. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

85. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

86. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

87. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

88. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

89. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

90. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

91. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

92. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

93. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

94. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

95. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

96. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

97. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

98. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

99. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

100. O'Brien AD. Primary prevention of myocardial infarction. *N Engl J Med*. 1982;307:1239-43.

CLINICAL PERSPECTIVE

The coronary artery calcification score is an accurate and reliable measure of coronary atherosclerosis and has been shown to predict coronary events in patients. The present study shows an association between long-term residential exposure to high traffic and coronary artery calcification in the general population, indicating that traffic-related air pollution might be an additional risk factor for coronary events. Moreover, its combination with the evidence from long-term air pollution experiments, these data suggest that exposure to traffic might be able to influence the development and/or progression of coronary atherosclerosis and that traffic exposure should be considered in a comprehensive risk factor assessment in individuals. Our results have high public health relevance because substantial portions of the general population in industrialized countries are exposed to high and still-increasing levels of traffic with their homes close to major thoroughways. A threshold for a safe exposure to air pollution has not been identified yet, and the need of coronary events decreases even in regions with comparatively low levels of air pollution. Risk-reducers need to be made aware of the importance of adequate protection measures for the general population to prevent the harmful health effects of traffic and other sources of air pollution.

Themagroep Leefomgeving en Verkeer
Corr. Adres: Bertelindislaan 1
5581CS Waalre

Waalre, 31 oktober 2008.

Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Geachte dames en heren,

Betreft: zienswijze Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de bijdrage hieraan van de gemeente Waalre.

Graag maken wij, themagroep Leefomgeving en Verkeer, gebruik van de geboden mogelijkheid zienswijzen in te dienen met betrekking tot het NSL. De themagroep Leefomgeving en Verkeer bestaat uit een aantal verontruste inwoners van de gemeente Waalre en sympathisanten en is ontstaan naar aanleiding van publicatie, zomer 2006, van het alarmerende rapport Luchtkwaliteit Valkenswaard en Waalre. Zoals bekend zijn Valkenswaard en Waalre als enige gemeenten buiten de grotere steden in Noord-Brabant aangewezen als planplichtige gemeenten voor wat de luchtkwaliteit betreft. De themagroep maakt er sedert najaar 2006 werk van zoveel als mogelijk informatie te verzamelen over de luchtverontreiniging door fijn- en stikstof, deze te bestuderen en de lokale politiek en het gemeentebestuur, gevraagd en ongevraagd, van advies te voorzien. Naast de snelwegen A67 en A2 die langs de grenzen van de gemeente Waalre zijn gesitueerd, zijn de rijksweg N69 door de kern van Aalst en de Traverse, de gemeentelijke verbindingsweg Valkenswaard-Veldhoven in de woonkern van Waalre-dorp, verantwoordelijk voor de luchtverontreiniging en overschrijding van de geldende grenswaarden, door gemotoriseerd verkeer in de gemeente Waalre.

In het kader van het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) heeft de gemeente Waalre voorjaar 2008 input geleverd voor het NSL. Deze input is terug te vinden in het rapport van de provincie Noord-Brabant d.d. 15 april 2008. De voor gem. Waalre relevante pagina's van dit rapport zijn hierbij gevoegd. Verder is bijgevoegd de brief d.d. 1 oktober van het college van B&W van Waalre aan de gemeenteraad van Waalre. In deze brief, geschreven naar aanleiding van een door de raad op 10 juni ingediende Motie Luchtkwaliteit, gaat het gemeentebestuur van Waalre in op het totaal pakket aan maatregelen die het voornemens is te nemen teneinde tijdig binnen de grenswaarden voor fijn- en stikstofvervuiling te komen. Onlangs heeft de themagroep een gesprek gehad met twee leden van het college van B&W waarin zij heeft medegedeeld het pakket aan maatregelen zoals dat is geformuleerd onvoldoende en op onderdelen onrealistisch te vinden.

In de eerste plaats geven wij onze visie op het BSL en in het bijzonder op de maatregelen die voor de gemeente Waalre gelden.

- In het BSL/NSL wordt gesteld dat kilometerbeprijzing vanaf 2011 plaats vindt, volgens onze informatie is invoering hiervan eerst veel later voorzien.
- Taakstelling industrieel fijnstof in 2010: op invoering hiervan is nog geen zicht
- Strengere emissie eisen voor zwaar verkeer 2013: op invoering hiervan is nog geen zicht. Ter informatie geldt dat over de in ombouw zijnde A2/A67 (Randweg Eindhoven) volgens Rijkswaterstaat na gereedkoming zo'n 150.000 voertuigen/24u zullen rijden waarvan tenminste 30% (inter)nationaal vrachtverkeer. Woonwijk De Voldijn ondervindt hiervan de lasten.
- Tot nog toe werd de luchtverontreiniging berekend middels de methode CAR-II van TNO/VROM. Ook wij hebben diverse berekeningen conform deze methode gemaakt waarbij de uitkomsten negatief zijn. In het NSL wordt uitgegaan van een meetmethode op grotere

afstand van de weg, met als gevolg dat de uitkomsten minder ernstig lijken. Terwijl langs wegen met dichte, hoge, bebouwing, zoals langs de doorgaande routes in Aalst en Waalre-dorp, de vuile lucht extra lang blijft hangen.

- Het BSL stelt dat de Lage Heideweg in Valkenswaard en de Westparallel ten zuiden van Valkenswaard in 2010 gereed zijn. Zelfs in het meest optimistische scenario zijn deze wegen eerst in 2012 resp. 2015 aangelegd. Er is bovendien geen terugvalscenario voor het geval de Westparallel niet wordt aangelegd of een ander dan het voorkeurstracé wordt aangewezen. Zo'n terugvalscenario is één van de voornemens uit het rapport Luchtkwaliteit Valkenswaard en Waalre d.d. 24 aug. 2006.
- Ingeboekt is voorts dat over de N69 door de woonkern van Aalst geen busverkeer meer zal zijn. Dit houdt mogelijk verband met de wens te komen tot een HOV-lijn tussen Hasselt (B) en Eindhoven. Een tracé-keuze voor zo'n HOV-verbinding is echter nog niet gemaakt laat staan dat deze ideeën al tot planvorming hebben geleid. Realisatie van een HOV-verbinding is zeker later dan 2015.
- Het is niet realistisch te veronderstellen dat op de N69 en de Traverse een algeheel vrachtwagenverbod van kracht zal zijn in 2010, hoe wenselijk dit overigens ook is.
- De overige door de gem. Waalre te nemen maatregelen in het kader van het BSL/NSL dragen slechts in geringe mate bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is ook te herleiden uit het BSL.
- Zelfs na tijdige uitvoering van alle gefinancierde maatregelen blijft de gem. Waalre in de kritische zone v.w.b. de omvang van de luchtveronreiniging. Hierbij is gerekend middels een oudere versie van het CAR II-programma. De latere versie, CAR II 7.0, zou veel realistischer uitkomsten geven.

Naar aanleiding van de wens zo snel als mogelijk te komen tot een algeheel vrachtwagenverbod op de N69 vanaf de gemeentegrens Valkenswaard-Bergeyk richting Eindhoven (toeritten A67/A2), is door het bureau DHV in opdracht van de betrokken gemeenten een rapport gemaakt d.d. april 2008. De conclusies van dit rapport zijn verontrustend en bieden onvoldoende uitzicht op het oplossen van de luchtkwaliteitskwestie:

- Een vrachtwagenverbod op de N69 en de Traverse nog voordat de Westparallel is aangelegd ter gedeeltelijke vervanging van de huidige N69 betekent extra vrachtverkeer door de gemeenten Bergelyk en Eersel.
- Na aanleg van de Westparallel rijden er over de oude N69 door de kern van Aalst-dorp ca. 26.000 voertuigen/24u. Dit is hetzelfde aantal voertuigen dan nu het geval is. Het vrachtverkeer is dan weliswaar omgeleid via de Westparallel maar door het opvul-effect (1 vrachtwagen tegen 3 personenauto's) is het positief effect op de luchtkwaliteit veel minder dan nu wordt verondersteld. Waalre wil dit ondervangen door zowel de N69 als de Traverse na aanleg van de Westparallel af te waarderen. Erg realistisch is dit voornemen niet omdat beide wegen een belangrijke functie blijven vervullen als toegang tot de resp. de A2/A67 en de bereikbaarheid van o.a. het regionale ziekenhuis Maxima Med. Centrum in Veldhoven.

Zoals gemeld heeft het college van de gemeente Waalre in haar brief d.d. 1 oktober aan de gemeenteraad maatregelen gepresenteerd ter verbetering van de luchtkwaliteit. Op de punten die hierboven niet zijn behandeld binnen het raam van het BSL/NSL gaan we nader in.

- Het zo spoedig mogelijk *weren van het vrachtverkeer* door de kernen van Aalst en Waalre-dorp is een streven dat wij toejuichen. Het is echter niet realistisch te veronderstellen dat er een algeheel vrachtwagenverbod komt na aanleg van de Lage Heideweg maar vóór realisatie van de Westparallel. Met de Intentieverklaring N69 uit 2004 in de hand (een afspraak tussen de A2-gemeenten o.a. inhoudend dat oplossingen voor de ene gemeente niet tot extra last

voor andere gemeenten mogen leiden) zullen Eersel en Bergeyk waarschijnlijk geen extra vrachtverkeer binnen hun grenzen accepteren.

- *Verbetering van de verkeersdoorstroming* lijkt een middel om de luchtkwaliteit positief te beïnvloeden maar het betekent een verplaatsing van het probleem naar andere straten en niet in de laatste plaats naar het deel van de N69 op Eindhovens en Valkenswaard grondgebied.
- *Verbetering openbaar vervoer, studie naar HOV en fietspaden.* Bekend is dat in de optimale situatie méér en beter openbaar vervoer en fietsen hoogstens 10% bijdragen aan het afnemen van het autogebruik. In deze inschattingen door de gemeente Waalre is de verwachte verkeersgroei met 20 tot 40% voor de regio Eindhoven (bron RWS) niet meegenomen.
- *Groenvoorziening en project fijnstofneutraal Z/O Brabant.* Algemeen is bekend dat omvangrijk groen in de directe omgeving van de vervuilende bron, i.c. de wegen met veel gemotoriseerd verkeer, positief werkt op de gevolgen van uitstoot van fijn- en stikstof. De situatie langs de doorgaande routes in de gemeente Waalre laat vanwege de verdichte bebouwing echter niet toe dat ter plaatse dusdanig veel groen kan worden aangeplant dat sprake is van een significant positief effect op de luchtkwaliteit. De gemeente Waalre is met deze vooronderstelling ook niet oprecht: er zijn reeds plannen in ontwikkeling en uitvoering die de bebouwing langs de N69 in de kern van Aalst en de Traverse in Waalre-dorp verder doen verdichten. Bovendien is in verband met de verbreding van de A2/A67 (Randweg Eindhoven etc.) dermate veel groen verdwenen dat heraanplant nog niet voldoende is om in een situatie te geraken die vergelijkbaar is met de toestand van vóór de bomenkap.
- *Aanleg wegdek en aanpassing eigen wagenpark.* Prima initiatieven maar zonder voldoende positief effect van zwaardere maatregelen als vrachtwagenverbod en groenvoorziening niet doorslaggevend.
- *Actualisatie Luchtkwaliteitsplan* (rapport Luchtkwaliteit Valkenswaard en Waalre uit 2006). De aanleg van de Westparallel is noodzakelijk teneinde de luchtvervuiling door het vele doorgaande verkeer in de kernen van gemeenten ten zuiden van Eindhoven substantieel te verminderen. Berekeningen, voortschrijdend inzicht en niet in de laatste plaats het eerder aangehaalde rapport van DHV van april 08 tonen aan dat met name voor de gemeente Waalre de Westparallel een onvoldoende oplossend vermogen heeft v.w.b. het omleiden van verkeersstromen en dus het substantieel verminderen van de luchtvervuiling tot een voor inwoners veilig niveau t.o.v. de wettelijk geldende normen. Een in 2007 door de gemeente Waalre ingestelde Taskforce Luchtkwaliteit merkt in haar rapport van 6 juli 2007 diverse keren op (citaat): *verplaatsing van het verkeer, met name het doorgaande vrachtverkeer, naar een buitenweg kan in principe het luchtkwaliteitsprobleem oplossen zonder het te verplaatsen.*

De Themagroep Leefomgeving en Verkeer is van mening dat de maatregelen die de gemeente Waalre heeft voorgesteld ter voldoening aan de eisen die ten grondslag liggen aan het BSL/NSL, namelijk dat in 2010 (na verkregen derogatie vanuit Brussel in 2011) resp. 2015 voldaan moet worden aan de normen voor fijn- en stikstof, onvoldoende zijn om deze doelen te bereiken. Het betekent in ieder geval dat de status van de luchtverontreiniging in de periode 2010-2015 voor de inwoners van de gemeente Waalre veel slechter zal zijn dan het BSL van 15 april 08 veronderstelt.

Wij zijn graag bereid onze visie, op basis van stukken en mondeling, nader toe te lichten.

Hoogachtend,

Themagroep Leefomgeving en Verkeer,
Ben van Doormalen,
Ben Hiddinga, Wim Louwers en sympathisanten.

Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Meerjarenprogramma 2008-2014

Auteur

ing. E.G.A.H. Weijmons
drs. J.G.M. de Zoete

Datum

15 april 2008

Provincie N-Br	knelpuntkilometers		knelpuntkilometers	
	NO ₂		PM ₁₀	
Jaar	OWN	HWN	OWN	HWN
2006	53,3	386,8	88,7	413,9
2010	6,6	62,8	0,5	1,8
2015	1,0	5,6	0	0

Overzicht aantal knelpuntkilometers berekend met de saneringstool 2.2.1

De resultaten van de tabel laten zien dat de grootste problemen zich voordoen op het hoofdwegennet. Rijkswaterstaat (RWS) is voor het oplossen van deze knelpunten verantwoordelijk. De maatregelen die RWS neemt om de knelpunten op te lossen, is het plaatsen van schermen langs de A2 en A67 over een lengte van ca. 5,5 km. Ook voert RWS dynamisch verkeersmanagement in langs de A65 en A2. De kosten hiervan bedragen ca. € 25,5 miljoen en zijn voor rekening van RWS.

Daarnaast treden problemen op bij de N69 bij Valkenswaard en Waalre. Dit betreft ook een rijksweg. RWS gaf aan dat dit alleen kan worden opgelost door het realiseren van een wgomlegging. De kosten hiervoor zijn begroot op € 140 miljoen. RWS wil deze weg overdragen aan de provincie. RWS reserveert hiervoor € 70 miljoen aan rijksmiddelen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport Meerjaren (MIRT) 2009. Lagere overheden dienen dan de overige middelen op te brengen.

Op het onderliggend wegennet treden de meeste knelpunten op in de gemeenten Lindhoven, Tilburg, Breda, 's-Hertogenbosch, Helmond, Waalre en Valkenswaard. Zij zijn de 'planplichtige' gemeenten, gemeenten die in een eerder stadium al (verplicht) actieplannen opstelden voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De maatregelen die bovenstaande gemeenten gaan treffen, zijn opgenomen in het BSL.

Voor de financiering van de gemeentelijke actieplannen is een bedrag beschikbaar van ca. € 483 miljoen aan (zekere) maatregelen.

Het rijk heeft voor Brabant een bedrag beschikbaar gesteld van € 30,7 miljoen, waarvan € 25,8 miljoen voor het oplossen van verkeersgerelateerde knelpunten, € 4,8 miljoen voor algemene maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en € 115.000 voor proceskosten. In totaal wordt € 25,3 miljoen aan rijksmiddelen ingezet voor de planplichtige gemeenten via cofinanciering op basis van 50% rijksmiddelen- 50% gemeentelijk budget.

Overige maatregelen ten aanzien van het verkeer

Naast de aanpak van lokale knelpunten treffen andere (niet planplichtige) gemeenten ook maatregelen om ook op langere termijn een aanvaardbare luchtkwaliteit te kunnen garanderen. De gemeenten leggen dit aanvullende pakket van maatregelen vast in zogenoemde regionale luchtkwaliteitsplannen. Deze sluiten naadloos aan op de regionale meerjarenprogramma's in het kader van de GGA-regio's. Daarnaast stimuleert de provincie andere overheden en het bedrijfsleven tot projecten en initiatieven gericht op schoon, stil en zuinig vervoer en innovatie.

Voor het uitvoeren van de regionale luchtkwaliteitsplannen en overige luchtkwaliteitsmaatregelen in het kader van innovatie en schoon, stil en zuinig vervoer is een

Knelpunten	(Hoogste) overschrijding norm NO ₂ in 2015 (µg/m ³)	Maatregelen die op een concreet knelpunt aangrijpen, met eventueel tussen haakjes per maatregel een indicatie van het effect ter plekke	Knelpunt opgelost voor PM ₁₀ en NO ₂ ?																																																																																																																																																				
1 Luikerweg	1,3	schone bussen (-0,2), minder verkeer (-2,6)	Ja																																																																																																																																																				
2 Dommelseweg	1,6	schone bussen (-0,2), minder verkeer (-2,6)	Ja																																																																																																																																																				
Maatregelenpakket																																																																																																																																																							
<ul style="list-style-type: none"> - Typering van de maatregelen (zekere en onzekere), in de categorieën generiek (G), verkeer (V) en overdracht (O) - Beoogde effect van de maatregel ter hoogte van een maatgevend knelpunt bandbreedte voor NO₂ en PM₁₀ - Datum realisatie beoogd effect - Op welke knelpunten hebben deze maatregelen betrekking (alle, binnen milieuzone, specifiek)? - Is er directe samenhang met de realisatie van een project in Betrekkende Mate? - Is er samenhang met maatregelen die voor rekening komen van het rijk of de provincie? - Wat zijn de totale (meer)kosten van alle maatregelen die zijn toe te rekenen aan luchtkwaliteitsverbetering? - Welke kosten kunnen worden toegeschreven aan het BSL? 																																																																																																																																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Typering zekere maatregelen:</th> <th>Maatg. effect PM₁₀ 2010</th> <th>Maatg. effect NO₂ 2015</th> <th>Datum realisatie</th> <th>Knelpunt</th> <th>werking Alg IBM</th> <th>samenhang</th> <th>Totale Kosten (€ mln)</th> <th>Kosten BSL (€ mln)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V1 Aanleg west parallel en aanleg lage heideweg</td> <td>-2</td> <td>0,7-2,6</td> <td>2010</td> <td>1,2</td> <td>IBM</td> <td>ja</td> <td>70*</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>V2 Reconstructie Europalaan</td> <td>-2</td> <td>2,4-2,6</td> <td>2010</td> <td>1,2</td> <td>Nee</td> <td>ja</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>V3 Vrachtwiel Eindhoveneweg/Heikantlaan</td> <td>-2</td> <td>0,2</td> <td>2010</td> <td>1</td> <td>Nee</td> <td>nee</td> <td>0,035</td> <td>0,035</td> </tr> <tr> <td>V5 DVM op Eindhoveneweg</td> <td>-2</td> <td>1,1-6,9</td> <td>2010</td> <td>-2</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,035</td> <td>0,035</td> </tr> <tr> <td>G1 Schoon gem. wagenp.</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2007</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>G2 Schone bussen</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2008</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>G3 Aanleg fietspaden</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2010</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>1,1</td> <td>0,27</td> </tr> <tr> <td>G4 Stimuleren OV, pilotst</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2008</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,003</td> <td>0,003</td> </tr> <tr> <td>G5 Extra OV-verbinding</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2008</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>G6 Communicatie</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2007</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,004</td> <td>0,004</td> </tr> <tr> <td>G7 Monitoring Ikw</td> <td>-3</td> <td>-3</td> <td>2007</td> <td>-3</td> <td>Nee</td> <td>Nee</td> <td>0,005</td> <td>0,005</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>71,182</td> <td>14,302</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Typering onzekere maatregelen:</th> <th>Maatg. effect PM₁₀ 2010</th> <th>Maatg. effect NO₂ 2015</th> <th>Datum realisatie</th> <th>Knelpunt</th> <th>werking Alg IBM</th> <th>samenhang</th> <th>Totale Kosten (€ mln)</th> <th>Kosten BSL (€ mln)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V4 Snelheidsbeperking N69</td> <td>-1</td> <td>0,2</td> <td></td> <td>1,2</td> <td>Nee</td> <td>ja</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>				Typering zekere maatregelen:	Maatg. effect PM ₁₀ 2010	Maatg. effect NO ₂ 2015	Datum realisatie	Knelpunt	werking Alg IBM	samenhang	Totale Kosten (€ mln)	Kosten BSL (€ mln)	V1 Aanleg west parallel en aanleg lage heideweg	-2	0,7-2,6	2010	1,2	IBM	ja	70*	14	V2 Reconstructie Europalaan	-2	2,4-2,6	2010	1,2	Nee	ja	0,001	0,001	V3 Vrachtwiel Eindhoveneweg/Heikantlaan	-2	0,2	2010	1	Nee	nee	0,035	0,035	V5 DVM op Eindhoveneweg	-2	1,1-6,9	2010	-2	Nee	Nee	0,035	0,035	G1 Schoon gem. wagenp.	-3	-3	2007	-3	Nee	Nee	0,001	0,001	G2 Schone bussen	-3	-3	2008	-3	Nee	Nee	0,001	0,001	G3 Aanleg fietspaden	-3	-3	2010	-3	Nee	Nee	1,1	0,27	G4 Stimuleren OV, pilotst	-3	-3	2008	-3	Nee	Nee	0,003	0,003	G5 Extra OV-verbinding	-3	-3	2008	-3	Nee	Nee	0,001	0,001	G6 Communicatie	-3	-3	2007	-3	Nee	Nee	0,004	0,004	G7 Monitoring Ikw	-3	-3	2007	-3	Nee	Nee	0,005	0,005	Totaal							71,182	14,302	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Typering onzekere maatregelen:</th> <th>Maatg. effect PM₁₀ 2010</th> <th>Maatg. effect NO₂ 2015</th> <th>Datum realisatie</th> <th>Knelpunt</th> <th>werking Alg IBM</th> <th>samenhang</th> <th>Totale Kosten (€ mln)</th> <th>Kosten BSL (€ mln)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V4 Snelheidsbeperking N69</td> <td>-1</td> <td>0,2</td> <td></td> <td>1,2</td> <td>Nee</td> <td>ja</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>				Typering onzekere maatregelen:	Maatg. effect PM ₁₀ 2010	Maatg. effect NO ₂ 2015	Datum realisatie	Knelpunt	werking Alg IBM	samenhang	Totale Kosten (€ mln)	Kosten BSL (€ mln)	V4 Snelheidsbeperking N69	-1	0,2		1,2	Nee	ja	0,001	0,001	Totaal							0,00	0,00
Typering zekere maatregelen:	Maatg. effect PM ₁₀ 2010	Maatg. effect NO ₂ 2015	Datum realisatie	Knelpunt	werking Alg IBM	samenhang	Totale Kosten (€ mln)	Kosten BSL (€ mln)																																																																																																																																															
V1 Aanleg west parallel en aanleg lage heideweg	-2	0,7-2,6	2010	1,2	IBM	ja	70*	14																																																																																																																																															
V2 Reconstructie Europalaan	-2	2,4-2,6	2010	1,2	Nee	ja	0,001	0,001																																																																																																																																															
V3 Vrachtwiel Eindhoveneweg/Heikantlaan	-2	0,2	2010	1	Nee	nee	0,035	0,035																																																																																																																																															
V5 DVM op Eindhoveneweg	-2	1,1-6,9	2010	-2	Nee	Nee	0,035	0,035																																																																																																																																															
G1 Schoon gem. wagenp.	-3	-3	2007	-3	Nee	Nee	0,001	0,001																																																																																																																																															
G2 Schone bussen	-3	-3	2008	-3	Nee	Nee	0,001	0,001																																																																																																																																															
G3 Aanleg fietspaden	-3	-3	2010	-3	Nee	Nee	1,1	0,27																																																																																																																																															
G4 Stimuleren OV, pilotst	-3	-3	2008	-3	Nee	Nee	0,003	0,003																																																																																																																																															
G5 Extra OV-verbinding	-3	-3	2008	-3	Nee	Nee	0,001	0,001																																																																																																																																															
G6 Communicatie	-3	-3	2007	-3	Nee	Nee	0,004	0,004																																																																																																																																															
G7 Monitoring Ikw	-3	-3	2007	-3	Nee	Nee	0,005	0,005																																																																																																																																															
Totaal							71,182	14,302																																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Typering onzekere maatregelen:</th> <th>Maatg. effect PM₁₀ 2010</th> <th>Maatg. effect NO₂ 2015</th> <th>Datum realisatie</th> <th>Knelpunt</th> <th>werking Alg IBM</th> <th>samenhang</th> <th>Totale Kosten (€ mln)</th> <th>Kosten BSL (€ mln)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V4 Snelheidsbeperking N69</td> <td>-1</td> <td>0,2</td> <td></td> <td>1,2</td> <td>Nee</td> <td>ja</td> <td>0,001</td> <td>0,001</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> </tbody> </table>				Typering onzekere maatregelen:	Maatg. effect PM ₁₀ 2010	Maatg. effect NO ₂ 2015	Datum realisatie	Knelpunt	werking Alg IBM	samenhang	Totale Kosten (€ mln)	Kosten BSL (€ mln)	V4 Snelheidsbeperking N69	-1	0,2		1,2	Nee	ja	0,001	0,001	Totaal							0,00	0,00																																																																																																																									
Typering onzekere maatregelen:	Maatg. effect PM ₁₀ 2010	Maatg. effect NO ₂ 2015	Datum realisatie	Knelpunt	werking Alg IBM	samenhang	Totale Kosten (€ mln)	Kosten BSL (€ mln)																																																																																																																																															
V4 Snelheidsbeperking N69	-1	0,2		1,2	Nee	ja	0,001	0,001																																																																																																																																															
Totaal							0,00	0,00																																																																																																																																															

* De totale projecten bedragen € 140 miljoen, waarvan € 70 miljoen door RWS wordt bijgedragen

Overwegingen gemeenten met saneringsopgave	
-	Gemeente Valkenswaard/Waalre heeft - haar uitsnede uit - de landelijke saneringsopgave als vertrekpunt genomen voor het opstellen van dit maatregelenpakket dat via het kader van het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit/BSL) wordt ingebracht in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).
-	Gemeente Valkenswaard/Waalre heeft de invloed van de autonome groei en van projecten IBM in de periode 2005-2015 op de verkeersintensiteit en -samenstelling en andere invoergegevens van de saneringstool bij het opstellen van het maatregelenpakket betrokken.
-	Maatregelen die gemeente Valkenswaard/Waalre met ingang van 1 januari 2005 heeft getroffen of zal gaan treffen en die al zijn verwerkt in de saneringstool zijn verwerkt in dit overzicht.
-	Gemeente Valkenswaard/Waalre is zich bewust van het feit dat opname van bovenstaande maatregelen in het NSL een uitvoeringsplicht met zich mee brengt voor de voorgestelde maatregelen en het gemotiveerde verwachte effect. Indien de maatregel niet kan worden gerealiseerd is de gemeente als eerste gehouden een alternatieve maatregel te treffen met een zelfde effect op de luchtkwaliteit

Vooralsnog dienen de knelpunten op de N69 (rijksweg) door RWS tijdig te worden opgelost. Momenteel zijn onderhandelingen gaande tussen rijk/provincie/gemeenten over overdracht van de weg aan de provincie. Na overdracht aan de provincie zal deze verantwoordelijk zijn.

In bijlage 3b treft u een uitgebreid overzicht van de maatregelen en kosten van de gemeente Valkenswaard/Waalre op basis van het rapport van adviesbureau Tauw.

3.6.3 Maatregelen Tilburg

Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Maatregelen aanpak van de bijna knelpunten OVN Gemeente Tilburg

Bijna knelpunten op OVN in 2010 (PM ₁₀) gemeente Tilburg			
Toelichting			
-	uitkomsten Saneringstool versie 2.2.1 (29 februari)		
-	dit maatregelenpakket heeft betrekking op het OVN		
-	voor de bijna knelpunten op de 'kritische wegvakken'. Kritische wegvakken zijn wegvakken waarvan de concentratie zich bevindt in de bandbreedte van 30,0 tot 32,5 µg/m ³ . Een bijna knelpunt is opgelost wanneer de berekende concentratie lager is dan 30 µg/m ³ .		
-	zichtjaar 2010 (PM ₁₀)		
Bijna knelpunten	Hoogste waarde PM ₁₀ in 2010 (µg/m ³)	Maatregelen die op een concreet knelpunt aangrijpen, met eventueel tussen haakjes per maatregel een indicatie van het effect ter plekke	Bijna knelpunt opgelost in 2010?
1 Berglandweg	30,0	schone bussen (-0,1)	Ja
2 Ringbaan-Oost	31,9	schone bussen (-0,1)	Nee
3 Hart van Brabant	31,4	schone bussen (-0,1), milieuzone (-0,3)	Nee
4 Blaakweg	30,0	schone bussen (-0,1), milieuzone (-0,3)	Ja
5 Hilvarenbeekseweg	30,6	Schone bussen (-0,1)	Nee
6 Ringbaan West	30,9	Schone bussen (-0,1)	Nee

Aan de raad van de gemeente Waalre

Uw brief van	Uw kenmerk	Afdeling/Ambtenaar E. en U. / A. Burggraaff Doorkiesnr.: 2282817 (040) -
Onderwerp Motie Luchtkwaliteit van 18 juni 2008	Ons kenmerk	Datum 1 oktober 2008

Geachte heer/mevrouw,

Op 18 juni 2008 heeft de Raad van de gemeente Waalre het College opgedragen:

- om een lijst met concrete korte-termijnmaatregelen te presenteren met daarbij de datum van inwerkingtreding van de maatregel
- geïntegreerde maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit te nemen in alle beleidszaken.

Door middel van deze brief informeren wij u over bovengenoemde opdracht, de voorgenomen korte-termijnmaatregelen en vervolgacties in het kader van de te verbeteren luchtkwaliteit in de gemeente Waalre.

Stand van zaken korte-termijnmaatregelen

In 2007 is op initiatief van de Raad de Taskforce Luchtkwaliteit ingesteld. De opdracht van de Taskforce bestond uit het onderzoeken van alle mogelijke korte termijn maatregelen en advisering aan het college omtrent de haalbare maatregelen voor de korte termijn. Medio 2007 is het eindrapport van de Taskforce opgeleverd. Dit heeft geleid tot het advies aan het college om de volgende maatregelen door te voeren:

- I. Weren van vrachtverkeer;
- II. Verbeteren van de doorstroming;
- III. Bevorderen alternatief vervoer;
- IV. Overige maatregelen.

Hieronder worden de korte termijn activiteiten die in het kader van bovenstaande maatregelen tot nu toe zijn uitgevoerd nader toegelicht.

I. Weren van vrachtverkeer in de kom van Aalst en Waalre

1a. Vrachtverkeerverbod na realisatie Lage Heideweg

Voor het weren van het vrachtverkeer is gezamenlijk opgetrokken met andere gemeenten. Gebleken is dat deze maatregel onvoldoende draagvlak heeft bij betrokken partijen omdat de problemen zich verplaatsen naar andere gemeenten.

De rapportage "Analyse effecten vrachtverbod N69 en Heikantstraat" van DHV van april 2008 is daartoe op 25 juni 2008 ter discussie voorgelegd aan de gezamenlijke gemeenteraden van Veldhoven, Eindhoven, Waalre, Bergeijk, Eersel, Valkenswaard en Heeze-Laan. Hierbij is geconcludeerd dat in overeenstemming met de intentieverklaring er een vrachtverkeerverbod, met bijkomende maatregelen, kan worden gerealiseerd op het moment dat de Lage Heideweg in gebruik is genomen. Daarnaast blijft het college streven naar een zo spoedig mogelijke invoering van een nachtelijk vrachtverkeerverbod op de N69. Dit geldt overigens ook voor de Traverse (Heikantstraat-Wollenbergstraat-Bergstraat-Onze Lieve Vrouwendijk) tussen Valkenswaard, Waalre en Veldhoven.

Planning

Afhankelijk van realisatie Lage Heideweg door de gemeente Valkenswaard in 2011.

1b. Afsluiting toerit A67 richting Antwerpen/Tilburg/Den Bosch

Hoewel op dit moment het volledig weren van vrachtverkeer door de kom van Aalst en Waalre nog niet realiseerbaar is, is al wel een deel van deze maatregel doorgevoerd. Om te voorkomen dat doorgaand zuid-noord vrachtverkeer op de A67 de N69 als sluiproute gebruikt, is de toerit tot de A67 richting Antwerpen/Tilburg/Den Bosch afgesloten voor vrachtverkeer. Dit is mede ingegeven door de omleiding die is ingesteld ten behoeve van de werkzaamheden aan de A67. De bedoeling is dat dit verbod blijft gelden. In ieder geval tot er een algehele vrachtverkeerverbod van kracht is.

Planning

Sinds mei 2008.

II. Verbeteren van de doorstroming

Een verbeterde doorstroming leidt een verbeterde verkeersafwikkeling en leidt zo tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Belangrijkste maatregel is de verbetering van de doorstroming van het verkeer door de kom van Aalst en Waalre. Op advies van de Taskforce is door DHV is een Dynamisch Verkeersmodel voor de gemeenten Valkenswaard en Waalre opgesteld en recent opgeleverd. Het Dynamisch Verkeersmodel wordt ingezet voor het zoveel mogelijk verbeteren van de luchtkwaliteit. Concreet betekent dit:

- fijnafstemming van de huidige verkeersregelinstallaties (VRI's) waardoor de doorstroming wordt geoptimaliseerd;
- een verbeterd onderzoek naar de effectiviteit van doseerlichten;
- een zo gunstig mogelijke doorstroming bij omleidingen;
- actualisatie van het luchtkwaliteitsplan.

Planning

Uitvoering: eind 2008.

III. Bevorderen van alternatief vervoer

IIc. Oefening aan de pilot Goedkoop Openbaar Vervoer (GOV)

In 2007 is binnen de gemeente een pilotproject uitgevoerd waarin het gebruik van het openbaar vervoer werd bevordert door het openbaar vervoer goedkoop aan te houden. Deze pilot heeft 4 maanden gelopen en is op 31 december 2007 afgesloten. Tijdens de evaluatie van de pilot is gebleken dat ondanks de stimulering het openbaar vervoer niet meer reizigers trok. Op basis hiervan is dan ook de conclusie getrokken om de pilot GOV geen vervolg te laten hebben.

IIIc. Studie naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Er wordt veel verwacht van HOV zuid-noord en er wordt actief geparticipeerd in het project Doorstroomassen/HOV van het SRE. Door het SRE is het visierapport "Structuur Doorstroom- en HOV-assen in de regio Zuidoost Brabant" opgesteld. Hierin komen twee HOV-varianten voor Waalre aan de orde: de oude spoorbaan en de N69. Eind 2008 wordt deze rapportage verder uitgewerkt en er volgt dan nadere besluitvorming in de Regioraad.

De gemeente Waalre draagt hieraan bij door het instellen van een onderzoek naar het doortrekken van de huidige HOV-lijn van de kom van Aalst tot het centrum van Eindhoven. De aanbesteding voor het uitvoeren van dit onderzoek start in het najaar van 2008.

Planing

Uitvoeren maatregel: afhankelijk van het besluit van de Regioraad

Uitvoeren onderzoek: begin 2009

IIIc. Bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer

Het realiseren van fietspaden leidt pas tot verbetering van de luchtkwaliteit als de fietspaden zijn aangelegd en de overstap van auto naar fiets ook daadwerkelijk wordt gemaakt. De Taskforce Luchtkwaliteit heeft geadviseerd om de mogelijkheid van een fietspad over de oude spoorbaan te onderzoeken. Daarnaast is ook geadviseerd om te kijken naar de mogelijkheden van een fietspad om Waalre heen.

Op grond van dit advies zijn twee haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd.

1. haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheid van een fietspad langs de Oude Spoorbaan
2. haalbaarheidsonderzoek ten aanzien van de verbetering van de fietspaden ten westen van Waalre-Dorp

Ad 1. Haalbaarheidsonderzoek fietspad langs de Oude Spoorbaan

Een belangrijk voordeel bij deze optie is dat de grond binnen het tracé grotendeels eigendom is van de gemeente Waalre. Hierdoor zal het fietspad eenvoudiger en in een korter tijdsbestek kunnen worden gerealiseerd. Ook de kosten voor de aanwerving van grond zullen hiermee beperkt blijven.

Daarnaast zal dit fietspad een groter effect op de luchtkwaliteit hebben. Dit komt met name omdat het gaat om een uitbreiding van het fietspaden netwerk waardoor de keuzemogelijkheid om de overstap van auto naar fiets te maken, wordt vergroot. Daarbij komt dat dit tracé nauwelijks gekruist zal worden door autoverkeer waardoor een extra impuls wordt gegeven aan de veiligheid en dus uitnodigt tot het maken van de overstap naar de fiets.

Aanleg van dit fietspad heeft op dit moment de hoogste haalbaarheid maar is wel afhankelijk van de uitvoering. Type bestrating, verlichting, toegankelijkheid (zoals aansluitingen op het bestaande netwerk) en beveiliging (zoals wegbewijzing, afzettingen) zullen sterk bepalend zijn voor de financiële haalbaarheid. Besloten is om een vervolgonderzoek naar deze optie uit te voeren in de vorm van een tracéverkenning.

Ad 2. Haalbaarheidsonderzoek verbetering van de fietspaden ten westen van Waalre-Dorp

In tegenstelling tot optie 1 betreft het hier meerdere grondeigenaren. Kosten voor het aanwerven van grond zullen hierdoor aanzienlijk hoger zijn. Ook zullen hiendoor de te voeren procedures een langere doorlooptijd kennen.

Om luchtkwaliteit wordt niet verwacht dat deze veel toevoegt aan een fietspad langs het Oude Spoorbaantracé. Wel is een duidelijke behoefte aan een fietsroute aan de westkant van Waalre als recreatief fietspad..

In het kader van de verbetering van de luchtkwaliteit zetten wordt er verder in op een fietspad langs het Oude Spoorbaantracé met een aansluiting op Dommelen. Ook wordt er gestart met onderzoek naar een recreatief fietspad ten westen van Waalre, echter niet als een maatregel in het kader van de luchtkwaliteit.

Planning

Uitvoering tracéverkenning langs oude spoorbaan: eind 2008.

Resultaat: voorstel begin 2009.

III. Luchtkwaliteit in de 'Week van de Vooruitgang'

De 'Week van de Vooruitgang' is een landelijk initiatief dat elk jaar in september wordt georganiseerd en waarin mobiliteit, klimaat en gezondheid centraal staan. Dit jaar is deze week expliciet ingezet op bewustwording met betrekking tot klimaat en luchtkwaliteit, gekoppeld aan concrete acties. In die week zijn de volgende concrete acties uitgevoerd:

- Bewustwordingsactie alternatief vervoer met bedrijven in Waalre.
 - Stimuleren van werknemers om vaker voor alternatief vervoer te kiezen zoals de fiets. Werknemers die per fiets naar het werk gingen kregen op het bedrijf een ontbijt aangeboden.
- Beloning fietsende bezoeker.
 - Bezoekers van het gemeentehuis in Waalre die per fiets arriveerden kregen een presentje. Bezoekers werden verder geattendeerd op de voordelen van de fiets en ander alternatief vervoer met betrekking tot het effect op de luchtkwaliteit.
- Uitdelen bandenspanningsmeters
 - Gedurende de week werden op diverse locatie bandenspanningsmeters uitgedeeld om de bandenspanning te controleren. Met een juiste bandenspanning is het brandstofverbruik van auto's lager wat een positief effect heeft op de luchtkwaliteit.
- Actiedag 'Op Voeten en Fietsen naar School'
 - Twee basisscholen hebben hun leerlingen gestimuleerd te voet of op de fiets naar school te komen. De gemeente heeft voor de leerlingen die hier aan meewerkten voor een presentje gezorgd. Verder is een prijs uitgelooft aan de basisschool met het grootste aantal deelnemende leerlingen.

Planning

Uitvoering: jaarlijks in september

IV. Overige maatregelen

IVa. Monitoring

In het kader van monitoring is een meetstation geplaatst bij de N69 tegenover het Poortgebouw in Aalst. Het station zal tot januari 2009 metingen verrichten en heeft dat dan één jaar lang gedaan. Door middel van de meetresultaten worden de berekeningsresultaten van onder andere het dynamisch verkeersmodel getoetst. Omdat de meetwaarden jaargemiddelde waarden betreffen, kunnen geen tussentijdse resultaten worden verstrekt.

Door de verbreding van de A2/A67 is de N69 deels afgesloten geweest voor (vracht-)verkeer. De effecten van deze maatregelen (i.a. het weren van vrachtverkeer) zal op de metingen terug te vinden zijn. Verwacht wordt dat de meetresultaten het positieve effect van deze maatregel zullen aantonen.

Planning

Meting: tot januari 2009

Verwachte resultaten: februari 2009

IVb. Algemens groenvoorzieningen

Er wordt gekeken naar de mogelijkheden om met groenvoorzieningen een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Om een positieve werking van groenvoorzieningen te realiseren, is een juiste wijze van aanbrengen van groot belang. Op dit moment worden resultaten van onderzoeken naar groen en luchtkwaliteit actief gevolgd en bij bewezen effect wordt groenaanplant meegenomen in het geactualiseerde luchtkwaliteitsplan.

Planning

Uitvoering: vanaf eind 2008.

IVc. Directe groenvoorzieningen langs wegen

Op advies van de Taskforce Luchtkwaliteit worden de geluidsschermen en -walen langs de A2/A67 beplant met klimop en bomen. Rijkswaterstaat zal beginnen met de aanplant zodra de geluidsschermen zijn opgeleverd.

Planning

Uitvoering: conform planning Rijkswaterstaat

IVd. 'Fijnstof neutraal Zuid Oost Brabant'

Waalre neemt deel aan het project 'Fijn stof neutraal Zuid Oost Brabant' dat door Fontys Hogeschool met steun van de Provincie Noord-Brabant is opgezet. Het algemene doel van dit project is om groenbeheer als integraal onderdeel binnen de diverse beleidsvelden in te brengen zodat groenvoorziening gemeentebreed kan worden ingezet als maatregel voor verbetering van luchtkwaliteit. Voor de gemeente Waalre is het specifieke doel om door middel van groenvoorzieningen de luchtkwaliteit in de directe woon- en leefomgeving van de bewoners te verbeteren. Op basis van voortschrijdend inzicht zal binnen de pilot ook onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheid voor absorberende voorzieningen langs de N69 voor het afvangen van fijnstof en NO_x ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Op 2 oktober 2008 heeft Wethouder Hazelaar de intentieverklaring ondertekend, samen met de gemeenten Eindhoven, Helmond, Deurne en Bladel.

Planning

Initialisatie pilotproject: najaar 2008

III. Aanleg wegdek

Daar waar mogelijk worden wegdekken uitgevoerd met Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) bij aanleg of onderhoud. Naast het feit dat ZOAB een geluiddempende werking heeft, wordt in de poreuze structuur van het materiaal fijnstof hierin beter wordt afgevangen en vastgehouden. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit. Enkele van de wegen die hiermee al (deels) zijn voorzien, zijn: Willibrorduslaan, Juliana de Lannoyslaan, Burgemeester Mollaan.

IV. Aanpassen eigen wagenpark

Het komende jaar zullen de 4 bedrijfsauto's van de gemeentewerf worden vervangen. Op dit moment wordt nagegaan welk type wagen en welke brandstof het best aansluit bij de luchtkwaliteitsdoelstelling van de gemeente. De verwachting is dat de bedrijfsauto's geschikt zullen worden gemaakt voor aardgas waarmee een duidelijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit kan worden gegeven. Ook in toekomstige aanbestedingen die betrekking hebben op het eigen wagenpark zullen luchtkwaliteitscriteria worden meegenomen.

Actualisatie luchtkwaliteitsplan

Om verbetering van de luchtkwaliteit structureel aan te pakken is een luchtkwaliteitsplan opgesteld, dat definitief is vastgesteld in januari 2007. Daarin is opgenomen dat de meest doeltreffende en duurzame maatregel voor de luchtkwaliteitsknelpunten de aanleg van de Westparallel is. Alle inzet van de gemeenten, regio en provincie is erop gericht om de Westparallel in 2015 gerealiseerd te hebben. Dan zullen ook nog aanvullende afwaarderingsmaatregelen volgen op de oude N69 en de Traversa.

Op basis van voorschrijdend inzicht ten aanzien van de knelpunten en de mogelijk nieuwe maatregelen wordt het luchtkwaliteitsplan momenteel geactualiseerd. De actualisatie wordt gedaan samen met de gemeente Valkenswaard. Allereerst zullen (nieuwe) maatregelen worden ontwikkeld waarvan vervolgens het effect zal worden doorberekend. Verder zal op basis van het geactualiseerde luchtkwaliteitsplan de verdeling van de beschikbaar gestelde financiële middelen tussen Waalre en Valkenswaard wordt besproken en de ook inzet van deze middelen.

Planning

Eerste concept: eind 2008

Definitief: maart 2009

Stand van zaken BSL

De provincie Noord-Brabant is één van de programmegebieden in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarom hebben de Brabantse overheden het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) voorbereid. Vanwege de N69 zijn zowel Waalre als Valkenswaard planplichtige gemeenten in Noord-Brabant onder het BSL.

Als voortvloeisel uit de gerichte inspanningen en actieve werkwijze van de gemeente Waalre is vanuit het BSL een gezamenlijk budget van €1.000.000,- toegekend aan de gemeenten Waalre en Valkenswaard om in de periode tot 2015 de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze toekenning van de eerste en tweede tranche is in september 2008 bevestigd. Vanuit de toegekende gelden kunnen de bovengenoemde maatregelen worden medegefinancierd.

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN WAALRE.

de secretaris,

de burgemeester,

mw. mr. A.G.M. van der Knaap

mr. H.E.R.M. de Wijkerslooth



Inspraakpunt

Ingekomen: - 3 NOV. 2008

Vereniging Stedelijk Leefmilieu
Dennenstraat 124
6543 JW NIJMEGEN
(024) 3780384
postbus: 1770432
e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
internet: www.leefmilieu.nl

053

Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Nijmegen, 30 oktober 2008

Geachte heer/mevrouw,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) worden grootschalig overschreden.

De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan.

Onderstaand zijn onze bezwaren de volgende, na de samenvatting worden ze stuk voor stuk nader toegelicht.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. Uitstel van het voldoen aan normen is het uitgangspunt van dit plan, gezondheid op tweede plaats
3. Uitgangspunt dat normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd
4. Ten onrechte nadruk buitenlandse bronnen van luchtverontreiniging

5. Grote hoeveelheden bouwprojecten zijn ten onrechte gekoppeld aan dit plan zonder dat beroepsgang mogelijk is
6. Balans tussen maatregelen en bouwplannen is zoek
7. In derogatieperiode
8. Ten onrecht is het halen van de normen uitgangspunt
9. Modellen die gebruikt worden geven alleen best case geen worst case.
10. Gemeentelijke en provinciale rapportages uit 2006 geven onbetrouwbaar beeld van de huidige situatie m.b.t. luchtverontreiniging
11. Veehouderijen nieuw en onderschat milieuprobleem, concrete aanpak blijft achterwege
12. Meetnet RIVM lijkt niet adequaat
13. Garanties voor uitvoering ontbreken
14. Afname binnen steden blijft achter op landelijke trend
15. Bescherming kwetsbare groepen
16. Aftrek zeezoutaftrek

De toelichting

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid¹. Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitleat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO₂². De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op

1 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.

2 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat www.verkeerenwaterstaat.nl.



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
 Derunenstraat 124
 6543 JW NIMEGEN
 (024) 3780384
 postbank: 1770432
 e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
 internet: www.leefmilieu.nl

dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek³.

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals walstroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

2. Uitstel van het voldoen aan normen is het uitgangspunt van dit plan, gezondheid op tweede plaats

Hoewel men in dit stuk op veel plaatsen lippendienst bewijst aan de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging door fijn stof en NOx wordt uitgegaan van het feit dat de normen zullen worden overschreden en de uitstel moet worden aangevraagd. Terwijl als je naar de maatregelen kijkt die worden opgenomen deze veelal veel eerder genomen hadden kunnen worden.

Voorwoord citaat blz. 2; " Het Kabinet en de decentrale overheden zetten zich maximaal

³ Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

in om de grenswaarden alsnog te halen, hierbij rekening houdend met de flexibiliteit (de mogelijkheid voor zgn. derogatie) die de nieuwe Europese richtlijn voor luchtkwaliteit en schonere lucht biedt."

3. **Uitgangspunt dat normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd**

Voorwoord citaat blz. 2: "Het einddoel zelf staat echter niet ter discussie: Nederland zal bij verkregen derogatie overal tijdig voldoen aan de grenswaarden!"

Dat de normen tijdig gehaald worden is een loze bewering die nergens concreet wordt onderbouwd. Sterker nog men veronderstelt dat een heel scala van maatregelen van Europese voertuigenregelgeving tot en met rekening rijden tijdig wordt ingevoerd. Daarbij wordt nergens duidelijk gemaakt wat iedere maatregel oplevert. Het heel stuk ademt een sfeer van naïef optimisme die niet past bij de aanpak van een van de hardnekkigste milieuproblemen. Het "track record" van de Nederlandse overheid tot nu toe op dit dossier geeft geen vertrouwen.

Citaat 6.1.2 blz. 98: "De Europese Commissie is verantwoordelijk voor het Europese maatregelenpakket. Mocht blijken dat de effecten hiervan legenvallen, dan zijn alle partijen verantwoordelijk. Op zo'n moment wordt gezamenlijk gekeken naar mogelijke alternatieven en financiering."

Op blz. 9 wordt gesteld dat de verbetering met name het gevolg is van de effecten van het voorgenomen EU beleid. Op blz. 3 wijst het kabinet er wel op dat voortvarende Europese beleidsmaatregelen noodzakelijk blijven om de ambities van dit plan te realiseren. Het Europees beleid is niet zeker maar men gaat dus wel uit van de positieve effecten van voorgenomen Europese beleidsmaatregelen.

4. **Ten onrechte nadruk buitenlandse bronnen van luchtverontreiniging**

Op verschillende plaatsen wordt de indruk gewekt dat buitenlandse bronnen verantwoordelijk zijn voor het niet tijdig halen van de normen. Echter Nederland is een netto exporteur van luchtverontreiniging.

Samenvatting citaat blz. 4: "De ligging van Nederland, in het hart van het dichtstbevolkte gebied van Europa, tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Duitsland, is hier debet aan. Ook de internationale zeescheepvaart op de Noordzee vormt een belangrijke bron van verontreinigende stoffen."

Verder is het al tientallen jaren zo dat Nederland in een dichtbevolkt gebied ligt en dat de zeescheepvaart veel luchtvervuiling veroorzaakt. Als je als regering de verantwoordelijkheid neemt voor het gezondheid van je inwoners dan had je daar allang rekening mee kunnen houden in plaats van je erachter te verschuilen.

5. **Grote hoeveelheden bouwprojecten zijn ten onrechte gekoppeld aan dit plan zonder dat beroepsgang mogelijk is**

Uitgangspunt van het NSL moet zijn: hoe halen we tijdig de normen en zo mogelijk zonder uitstel. Echter in het NSL worden een enorme lijst grote bouwplannen opgenomen. Daarbij



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
 Dennenstraat 124
 6543 JW NIJMEGEN
 (024) 3780384
 postbank: 1770432
 e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
 internet: www.leefmilieu.nl

wordt gesteld dat deze doorgang kunnen vinden omdat de grenswaarden tijdig gehaald worden met uitstel. Maar als deze plannen niet worden uitgevoerd halen de normen dan niet gemakkelijker en op tijd!

Samenvatting blz. 5: "Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert. Het zorgt er op deze manier voor dat de luchtkwaliteitsnormen tijdig (bij verkregen derogatie) worden gehaald."

Samenvatting blz. 5: "Projecten kunnen doorgang vinden doordat het NSL laat zien hoe – rekening houdend met de effecten van een project – de grenswaarden tijdig worden gehaald."

Het NSL maakt niet duidelijk in hoeverre een beroepsgang naar de Raad van State mogelijk is bij een mogelijk toekomstig in werking treden van het NSL. Burgers dienen in beroep te kunnen gaan als er normoverschrijding plaatsvindt. Hierbij verwijzen wij naar de uitspraak van het Europese Hof in Luxemburg (dd 26 juli 2008; zaak Dieter Janecek uit Munchen). In haar uitspraak bepaalde het Hof dat direct betrokken burgers bij gevaar voor overschrijding van de geldende milieunormen een actieplan tegen luchtverontreiniging kunnen eisen. Met betrekking tot de inhoud van zo'n actieplan oordeelde het Hof, dat de EU-landen niet verplicht zijn tot maatregelen die elke overschrijding van de normen uitsluiten. Maar ze zijn – bij terechte klachten van individuele burgers – wel verplicht op korte termijn maatregelen te treffen die de risico's van overschrijding tot een minimum beperken en die stapsgewijs leiden tot een situatie waarin de concentratie fijn stof binnen de toegestane hoeveelheid blijft.

Belanghebbenden kunnen tegen het NSL/RSL alleen een zienswijze indienen. Ten onrechte is een beroepsgang niet mogelijk.

6. Balans tussen maatregelen en bouwplannen is zoek

De bouwplannen zijn hard verankerd in dit plan, maar de maatregelen die het moeten compenseren zijn of boterzacht of moeten nog Europees en op rijksniveau genomen worden.

Samenvatting blz. 8: "Voor de generieke rijksmaatregelen is 554 miljoen uitgetrokken. Bij deze maatregelen gaat het bijvoorbeeld om het versneld schoner maken van het dieselwegverkeer door subsidiëring van roetfilters, om stimuleringsmaatregelen voor de landbouw en een innovatief onderzoeksspoor naar effectieve maatregelen rondom snelwegen en in de landbouw."

Maatregelen als stimulering en onderzoek leveren altijd ongreepbare resultaten op, wat we wel zeker weten is dat het langdurige processen zijn dus is het zeer onzeker of ze tijdig effect zullen hebben.

Ook op andere plaatsen in het stuk wordt duidelijk dat het NSL belangrijk is voor het bouwen.

Citaat uit 2.2. blz. 17: "Het kabinet heeft gezocht naar een effectievere aanpak op een groter schaalniveau, die zowel de saneringsopgave als de ontwikkelingsopgave ten goede zou komen. Er was behoefte aan een nationale aanpak, waarbij de grenswaarden tijdig worden gehaald én de blokkades voor projecten worden opgeheven."

7. In derogatieperiode worden normen verhoogd

Citaat 3.2.2 blz 29: "In beide gevallen geldt de maximale overschrijdingsmarge als bovengrens voor de [tijdelijke] overschrijding tijdens de periode waarvoor derogatie geldt.

De normen dus worden verhoogd in de derogatieperiode. In het vervolg wordt gesteld dat de gemiddelde concentratie voor PM10 tijdens de derogatieperiode niet hoger mag zijn dan 48 mg/m³ en niet meer dan 35 dagen per jaar de 75 mg/m³ mag overschrijden. Deze normen waren zoals bekend 40 mg/ m³ en een daggemiddelde overschrijding van 50 mg/ m³. Feitelijk leidt de derogatie tot een verruiming van de normen die schadelijk is voor de gezondheid. Hetzelfde geldt voor de grenswaarde van NO₂

8. Ten onrecht is het slechts het halen van de normen uitgangspunt

In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade oploopt. Preventieve maatregelen om maximale gezondheid voor kinderen, zieken en ouderen te bewerkstelligen vormen geen onderdeel van dit plan. Dicht bij drukke wegen mogen nog steeds scholen, e.d. gebouwd worden terwijl bekend is dat dit ongezond. Een gemiste kans.

De betrouwbaarheid van de saneringstool onduidelijk. Pas in de toekomst als maatregelen geoperationaliseerd worden, wordt door luchtmetingen duidelijk of het rekenmodel valide is. Op dit moment zijn er geen gegevens over de voorspellende waarde van het model.

9. Modellen die gebruikt worden geven alleen best case geen worst case.

Uitgangspunt van de metingen is het jaar 2006. In dat jaar was door meteorologische oorzaken de luchtkwaliteit goed. Dit betekent dat het straks best mogelijk is dat bij een veel slechter jaar de normen alsnog niet gehaald worden. Hier is geen ruimte voor opgenomen in de plannen. In het NSL is men voorzichtig optimistisch over de aanpak. De toekomst zal uitwijzen of dat optimisme terecht is, maar er da is in ieder geval duidelijk geen ruimte voor *worst case* denken.

Citaat par. 4.3. blz. 56: " Fluctuaties in meteorologische omstandigheden leiden ertoe dat voorzichtig moet worden omgegaan met uitspraken op basis van één jaar. Hoewel 2006 een extreem warm jaar was, passen de gemeten concentraties PM10 en NO2 goed in de trend van de voorafgaande jaren. Dit zou kunnen betekenen dat de berekende aantallen personen die blootgesteld zijn aan te hoge concentraties luchtverontreiniging ook een goed beeld geven van de problematiek.

10. Gemeentelijke en provinciale rapportages uit 2006 geven onbetrouwbaar beeld van de huidige situatie m.b.t. luchtverontreiniging

Citaat 4.3 blz. 56: "De daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ is op veel meer lokaties overschreden. Het RIVM schat het aandeel van de bevolking dat in 2006 aan een overschrijding van deze grenswaarde werd blootgesteld op 5% van de bevolking. Dit komt overeen met circa 800 duizend personen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er geen correctie voor natuurlijke bronnen heeft plaatsgevonden, wat een drukkend effect op het aantal personen zou hebben gehad.

De gemeentelijke en provinciale rapportages vermelden in totaal 140 duizend personen die aan een overschrijding van deze grenswaarde zijn blootgesteld. Echter: niet alle gemeenten hebben volledig gerapporteerd, waardoor dit getal als ondergrens moet worden beschouwd.

Deze rapportages van gemeenten en provincies zijn verankerd in Europese richtlijnen en Nederlandse wetten. Waarop is het optimisme gebaseerd dat de verplichtingen van gemeenten en provincies door hen nu wel uitgevoerd worden?

11. Veehouderijen nieuw en onderschat milieuprobleem, concrete aanpak blijft achterwege

In het NSI blijkt op heel veel plaatsen dat men zich pas zeer recent bewust is geworden van de invloed van de intensieve veehouderijen op de luchtkwaliteit. Kennelijk is het meetnet van het RIVM niet in staat gebleken dit probleem in kaart te brengen. Echter de reactie is niet om maatregelen te nemen, maar om meer onderzoek te doen... te weinig en te laat...

Citaat samenvatting blz. 5: "In de landbouwsector veroorzaken circa 330 intensieve veehouderijen (met name pluimveebedrijven) zeer waarschijnlijk overschrijdingen van de grenswaarde voor PM₁₀. Dit wordt de komende tijd per bedrijf nader onderzocht."

Citaat 4.2.3.2. blz. 50: "De problematiek van PM₁₀ normoverschrijding rondom agrarische bedrijven (stallen voor intensieve veehouderij) is pas recentelijk onderkend en was voor 2005 nog geen issue voor beleid (zie ook paragraaf 4.2.5)."

Citaat 4.2.5 blz. 54: "Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀) in de veehouderij is recent in kaart gebracht⁴⁵. De problematiek van fijn stof uit de veehouderij is nog nieuw, waardoor hierover nog weinig kennis aanwezig is. Het in kaart brengen van het aantal overschrijdingen heeft plaatsgevonden in drie stappen, de werkwijze daarbij is van grof naar fijn."

Tabel 4.11 Aantal bedrijven waarvan met vrij grote zekerheid kan worden verondersteld dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarde in 2006 en in 2010.

	2006		2010	
	Aantal	%	Aantal	%
Limburg	156	18.3 %	32	9.7 %
Noord-Brabant	481	56.4 %	207	62.8 %
Overijssel	70	8.2 %	41	12.4 %
Utrecht	25	2.9 %	7	2.1 %
Gelderland	121	14.2 %	43	13 %
Totaal	853	100 %	330	100 %

Het gaat in 2010 om 330 pluimveehouderijbedrijven, waarbij voor Noord Brabant het probleem het hardnekkigst is. Daarbij gaat men er vanuit dat in de landbouw de hoeveelheid fijn stof die daar vrijkomt blijft groeien!! Waarom krijgt de landbouw als enige sector deze ruimte. Het slaat in schril contrast met de druk die er op de industrie gelegd werd en wordt.

Tabel 6.1 De verwachte ontwikkeling in de Nederlandse emissies van PM₁₀ (in kton) van 2004 tot in 2020, rekening houdend met vastgesteld en voorgenomen beleid (MNP, 2008)

Sector	2004	2010	2015	2020
Industria	8,7	8,2	7,3	6,5
Raffinaderijen	2,0	0,5	0,5	0,6
Energiesector	0,4	0,6	0,9	1,1
Afvalverwerking	0,1	<0,1	<0,1	<0,1
Verkeer	13,8	10,5	8,6	7,4
Landbouw	8,5	9,7	10,0	10,3
Huishoudens	3,4	3,6	3,5	3,5
HDO, Bouw	2,3	2,8	2,8	2,9
TOTAAL	39,2	35,9	33,6	32,3
Zeescheepvaart	10,4	11,5	12,6	13,6

- * - emissie zeescheepvaart valt buiten het nationale emissietotaal
- internationale maatregelen zeescheepvaart in 2008 zijn nog niet meegenomen

12. Meetnet RIVM lijkt niet adequaat

In het NSL blijkt op heel veel plaatsen dat men zich pas zeer recent bewust is geworden van de invloed van de intensieve veehouderijen op de luchtkwaliteit. Kennelijk is het meetnet van het RIVM niet in staat gebleken dit probleem in kaart te brengen. Als dergelijke grote bronnen van Nederlandse luchtverontreiniging anno 2008 nog te ontdekken zijn, is het de moeite waard verder te kijken naar mogelijke andere bronnen. Een fijnmaziger meetnet dat ook zwarte rook meet is dan een prioriteit.

13. Garanties voor uitvoering ontbreken

Het grootste manco van het hele plan is dat het een veelheid aan maatregelen bevat waaraan door zeer veel lokale en provinciale overheden moet worden gewerkt, willen ze slagen. Echter hoe wordt gegarandeerd dat ze dat zullen uitvoeren. Er wordt gesteld dat het NSL kracht van wet heeft.

Citaat blz. 13 "Het NSL is de kern van titel 5.2 van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)"

Citaat 1.2 blz. 13/14: "Het rijk coördineert de totstandkoming en uitvoering van het nationale programma en maakt ten behoeve van de uitvoering afspraken met provincies en gemeenten over toetsbare resultaten.

.....

Door middel van een jaarlijkse monitor houdt het rijk in samenwerking met de decentrale overheden een vinger aan de pols....."

Maar dat is natuurlijk niet voldoende. Niemand houdt zich aan een lastige wet als die niet afgedwongen kan worden.

Citaat 2.4 blz. 20 Als discipline in de uitvoering achterwege blijft, kan dit gevolgen hebben voor het doorgaan van een project. In die zin vereist het systeem nauwkeurige monitoring en zonodig bijstelling van maatregelen en plannen. Hierbij komt nog de wettelijke

uitvoeringsplicht voor maatregelen en de doorzettingsmacht voor de minister van VROM. Dat laatste wil zeggen dat de minister bevoegd is om een aanwijzing te geven in geval van nalatigheid. Desnoods kan de minister zelf, ten laste van het betrokken bestuursorgaan, voorzien in het gevorderde.

We weten werkelijk men niet hoe zich dit voorstelt in de Nederlandse verhoudingen. Voorzien in het gevorderde... Hoe vorder je vage maatregelen als: Aanpak fijn stof knelpunt landbouw, provinciaal wagenpark op aardgas, stimuleren openbaar vervoer enz. Als men zich werkelijk druk had gemaakt over de gezondheid dan had men bij de knelpunten ook een inventarisatie gemaakt van gevoelige bestemmingen en een maatregelenpakket vastgesteld om op die plaatsen een beduidend lagere concentratie te bereiken dan de Europese grenswaarden.

14. Afname binnen steden blijft achter op landelijke trend

Citaat 4.1.2. blz. 38 De gemeten NO_2 -concentraties zijn bij binnenstedelijke straten relatief minder sterk gedaald dan op de rurale meetlocaties (1% per jaar). De laatste jaren beperkt de overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde zich dan ook slechts meer tot de directe omgeving van snelwegen en drukke stedswegen.

De vraag is of de CAR-modellen die de toekomst modelleren en daarmee de nieuwe projecten mogelijk maken wel rekening houden met dit recente inzicht dat de binnenstedelijke effecten van de luchtvervuiling hardnekkiger zijn dan eerst gedacht. Kortom gaan alle verbeteringen zich uiteindelijk niet op het platteland verder manifesteren en blijft de stad met de overschrijdingen zitten. Vooral omdat veel projecten ook daar gepland zijn!

Citaat 4.2.2. blz. 43: "De opbouw van de concentraties van NO_2 en PM_{10} uit de diverse bronnen is niet overal hetzelfde. De regionale verschillen kunnen groot zijn. Dat is vooral voor NO_2 het geval, met voor de zeer stedelijke agglomeraties een achtergrondconcentratie die 10 tot 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ hoger kan zijn dan elders."

Het NSL gaat uit van een sterke verbetering van de luchtkwaliteit in de periode 2005-2010 voor fijn stof en NO_x . Grafieken laten dit zien (zie samenvatting NSL pagina 05 en 06, figuur 1a en 1b). Echter metingen van de GGD Amsterdam (Trends in concentraties PM_{10} en NO_2 in Amsterdam periode 1999-2007, dd 12 juni 2008) laten zien dat in de periode 1999-2007, sprake is van stagnerende trends. Het rapport stelt dat niet alleen in Amsterdam sprake is van stagnerende trends, maar dat dit ook landelijk en in andere Europese landen speelt. Het RIVM geeft in de rapportage van de jaarcijfers 2003-2006 aan dat de voorheen dalende trends in de laatste 7 jaar niet meer waar te nemen is. Het European Environment Agency (EEA) geeft als mogelijke verklaring voor deze stagnerende trends 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 uitstoot toenemen.

15. Bescherming kwetsbare groepen

In het NSL komen geen maatregelen voor om kwetsbare groepen extra te beschermen. Nederland gaat voorbij aan mogelijkheden om juist ook voor kinderen passende maatregelen



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
Dennenstraat 124
6543 JW NIJMEGEN
(024) 3780384
postbank: 1770432
e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
internet: www.leefmilieu.nl

056

te nemen. De bescherming van de gezondheid voor kwetsbare groepen speelt geen rol in het NSL, terwijl de Europese richtlijn 2008/50/EG daar expliciet aandacht voor vraagt.

Citaat artikel 23 van de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG : "In geval van overschrijding van grenswaarden waarvoor het uiterste tijdstip voor naleving reeds is verstreken, worden in de luchtkwaliteitsplannen passende maatregelen genoemd, zodat de periode van overschrijding zo kort mogelijk kan worden gehouden. De luchtkwaliteitsplannen kunnen bovendien maatregelen omvatten die gericht zijn op de bescherming van kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen.

16. Aftrek zeezoutaf trek


Citaat artikel 20 van de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG "De lidstaten verstrekken de Commissie, voor een bepaald jaar, een lijst van zones en agglomeraties waar overschrijdingen van grenswaarden voor een bepaalde verontreinigende stof toe te schrijven zijn aan natuurlijke bronnen. De lidstaten verstrekken gegevens over de concentraties en bronnen en het bewijsmateriaal dat aantoont dat de overschrijdingen aan natuurlijke bronnen zijn toe te schrijven".

Bij het vaststellen of een gebied voldoet aan de Europese grenswaarde wordt in Nederland een vaste aftrek voor zeezout meegenomen. Zowel voor het jaargemiddelde als voor het bepalen van het aantal overschrijdingsdagen van het daggemiddelde. Deze zeezoutaf trek mag alleen worden toegepast als de overschrijding op de betreffende locatie ook daardoor wordt veroorzaakt. Wij vragen ons af of de methode waarop op dit moment de nauwkeurigheid van de zeezoutaf trek wordt bepaald wel overeenkomst met de Europese richtlijn 2008/50/EG.

Wij zijn er ons van bewust een lange lijst van bezwaren en opmerkingen te hebben bij uw omvangrijke en ingrijpende programma. Voor een nadere toelichting zijn wij natuurlijk beschikbaar.

Met vriendelijke groet,


Marga Jacobs
Voorzitter Leefmilieu


H. de Blaauw
Bestuurslid

Inspiraakpunt

057

Ingekomen: - 4 NOV. 2008

Handtekeningenlijst

behorende bij de brief van de vereniging Leefmilieu over de inspraak op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van 30 oktober 2008

Ik onderschrijf de brief en verzoek die als ook door mij ingebracht te beschouwen:

Naam	Adres + postcode + woonplaats	Handtekening
C. de Vries	Wolvenstroot 10 6531 KB Nijmegen Bewonerscomité Hazenkamp en Groen Spilveld	
B. de Vries	Alindestroot 11 6531 KG Nijmegen Bewonerscomité Hazenkamp en Groen Spilveld	
B. P. J. H. J. M.	HEIDE PARKSE WEG 470 Nijmegen	B. P. J. H. J. M.
D.L. VAN DEN BOOM	SCHOOTENBURG STRAAT 28 2341 VZ OEGSTGEEST	
H. van Die	Schantenberg Str. 28 2341 UZ Oegstgeest	
Behorende bij Inspiraakbrief van Vereniging op Leefmilieu te Nijmegen, Deunevster. 124. behorende bij Inspiraak op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dkt/nv. 2008.		

Aangetekend met handtekening retour
De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordening en Milieu
P/a inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

mr. J.C. van Oosten
advocaat

Advocaten en notarissen
Strawinskylaan 2001
Postbus 75640
1070 AP Amsterdam
Nederland
T +31 20 546 06 62
F +31 20 546 07 10
jan.vanoosten@stibbe.com
www.stibbe.com

Onze ref
MK/JvO 1021691-4615885
Datum
31 oktober 2008

**Zienswijze Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (uitbreiding capaciteit
asfaltcentrale Heijmans Sextantweg 1 te Amsterdam)**

Excellentie,

Namens cliënte, Heijmans Wegenbouw B.V., voor wie ik in dezen als raadsman en gemachtigde optreed, bericht ik u als volgt.

Cliënte heeft kennisgenomen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL), zoals dat van 24 september 2008 tot en met 4 november 2008 ter inzage ligt. Gedurende deze periode kunnen op het NSL zienswijzen worden ingediend. Van deze gelegenheid maakt cliënte graag gebruik.

Cliënte heeft in eigendom een asfaltcentrale gesitueerd aan de Sextantweg 1 te Amsterdam. De vergunde capaciteit van de asfaltcentrale is thans 350.000 ton asfalt per jaar. Cliënte beoogt de capaciteit uit te breiden tot 500.000 ton asfalt per jaar (hierna: de Uitbreiding) en bereidt daartoe thans een aanvraag om revisievergunning ingevolge de Wet milieubeheer voor. Tot de aanvraag zal ook behoren een rapport waarin de gevolgen van de uitbreiding voor de luchtkwaliteit inzichtelijk worden gemaakt.

Cliënte heeft de Uitbreiding niet aangemeld voor opname in het NSL, omdat zij er in eerste instantie vanuit ging dat de titel 5.2 van de Wet milieubeheer niet aan revisievergunningverlening in de weg zou kunnen staan. Hoewel het luchtkwaliteitsrapport ten behoeve van de aanvraag om revisievergunning nog niet is afgerond, lijkt uit de eerste bevindingen echter te volgen dat de Uitbreiding in de directe omgeving van de centrale mogelijk toch kan leiden tot een in betekende mate bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Dit kan ertoe leiden dat het bevoegd gezag niet tot revisievergunning zal overgaan.

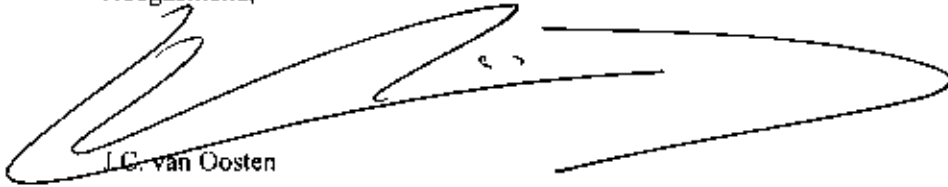
Cliënte meent dat de Uitbreiding behoort tot het soort omvangrijke projecten dat het NSL beoogt mogelijk te maken. Ten einde de Uitbreiding te kunnen realiseren verzoekt cliënte U, met het oog op artikel 5.16 lid 1 onder d van de Wet milieubeheer, voornoemde Uitbreiding op te nemen in het NSL en het NSL met inachtneming van deze zienswijze gewijzigd vast te stellen.



Stibbe

Vanzelfsprekend is cliënte graag bereid deze zienswijze mondeling en schriftelijk toe te lichten.

Hoogachtend,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

J.C. van Oosten

Inspiraakpunt

Ingekomen: - 3 NOV. 2008

Stichting Bewonerscomité Eikendreef.

Secretariaat: Eikendreef 21, 5707 BN Helmond

Tel. 0492-477222

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspiraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Helmond, 31 oktober 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De Stichting Bewonerscomité Eikendreef te Helmond probeert onder andere te bereiken dat de luchtkwaliteit in de woonstraat Eikendreef te Helmond beter wordt. Wij, bestuursleden van de Stichting Bewonerscomité Eikendreef, maken hierbij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 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.

Aan de volgende 6 zaken betreffende kwaliteit wordt te weinig aandacht besteed.

1. mogelijkheden om "calculerende" gemeenten (gemeenten die al jaren lang rekenen op derogatie) ervan te overtuigen dat de luchtkwaliteit best sneller verbeterd mag worden dan de derogatie toe zal staan.
2. het uitbannen van het idee dat er nog wel een tweede derogatie mogelijk zal zijn.
3. de wenselijkheid van een verplichting van gemeenten om de behandeling/afhandeling van een zo belangrijk iets als luchtkwaliteit niet meer over te laten aan het college alleen, maar netjes samen met de gemeenteraad en in de gemeenteraadsvergaderingen met discussie en eventueel stemming.
4. mogelijkheden voor de burger om de input van de gemeenten voor de berekeningen aan te doen passen aan de werkelijkheid.
5. de controle op de robuustheid en planning van de maatregelen, aangeleverd door de gemeenten.
6. de controle op de effecten en planning van projecten, aangeleverd door de gemeenten.

Project en maatregelen in onze omgeving

Volgens de gemeente Helmond ligt sinds 2003 de luchtkwaliteit (Fijn Stof en NO2) in onze woonstraat de Eikendreef ver boven de grenswaarden. Helaas is de situatie nog veel ernstiger dan gerapporteerd omdat de input van de berekeningen (verkeersintensiteit, wegtype etc.) geflatteerd is. Al met al hebben de bewoners al ca. 10 jaar in lucht van slechte kwaliteit geleefd en kunnen ze dus rekenen op een korter leven. Dit terwijl de gemeente in staat was op eenvoudige wijze het vrachtverkeer te dwingen gebruik te maken van een andere aangewezen en aangegeven route. Deze maatregel zou opgeheven kunnen worden als de luchtkwaliteit gegarandeerd kan worden in de Eikendreef.

Luchtkwaliteitplan 2006 maakte duidelijk zelfs in 2010 en 2015 de luchtkwaliteit niet aan de normen zou voldoen.

Wij zijn er van overtuigd geraakt met een calculerende gemeente te maken te hebben met weinig hart voor milieu en "blootgestelde" bewoners. Een gemeente, die al lange tijd speculeert op het doorgaan van de derogatie. Het valt dan ook niet te verwachten dat de eerder genoemde (tijdelijke) maatregel om de luchtkwaliteit in onze straat op korte termijn drastisch te verbeteren uitgevoerd zal gaan worden.

Nu geeft het NSL aan dat de normen voor fijn stof en NO2 in onze straat gehaald zullen worden, zij het in respectievelijk 2011 en 2015. Inderdaad is het zo dat de situatie verbeterd is door het naar voren halen van het project Cortenbachtracé (gerealiseerd in 2011 in plaats van na 2015), maar daarmee wordt volgens ons nog niet het gestelde doel bereikt. Dit komt omdat:

1. in de berekeningen de invloed van maatregelen als toevergroen, VRI, aanpassen kruispunt, vervoersmanagement, overmatig beloond worden met administratieve verlagen van de berekende intensiteit etc., terwijl sommige maatregelen juist de luchtkwaliteit doen afnemen.
2. in de komende jaren evenals in de afgelopen jaren de gemeente Helmond meerdere projecten in de stad zal realiseren. Per project geeft dat een *tijdelijke* toename van vrachtverkeer (werkverkeer van zand-en puinwagens) in onze straat. Alle projecten samen leveren een *constante* vermeerdering van vrachtverkeer op waarmee volgen onze stichting geen rekening gehouden is. Ook omleidingen etc. verhogen de verkeersintensiteit bijna continu. Helaas vinden de verkeersstellingen plaats in de schaarse perioden waarin er geen omleidingen zijn en er geen projecten het verkeer beïnvloeden.

Ook een punt van zorg is dat de procedure voor het project Cortenbachtracé nog maar pas gestart is en wij betwijfelen zeer of dit tracé in 2011 klaar is.

Samenvatting

Algemeen: De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Nederland in het algemeen verslechteren. Naar onze mening zijn de opgevoerde compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering tegen te gaan.

Aan 6 zaken betreffende kwaliteit wordt te weinig aandacht besteed.

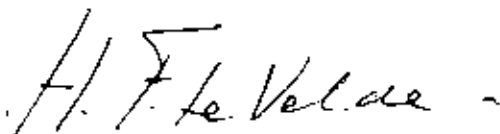
Eikendreef: Het in het NSL opgenomen ruimtelijke project Cortenbachtracé zal de luchtkwaliteit in onze straat wel verbeteren, maar niet in die mate dat samen met de compenserende maatregelen uit het NSL de luchtkwaliteit in onze straat in 2011 resp. 2015 aan de normen van PM10 resp. NO2 zullen gaan voldoen. Wij dringen aan op het onmiddellijk invoeren van een totaal verbod van (zwaar) vrachtverkeer in onze straat om de luchtkwaliteit drastisch te verbeteren. Deze maatregel kan eventueel opgeheven worden als de doelen van het NSL in Helmond bereikt zijn. Wij vragen u om met de gemeente Helmond hierover te overleggen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken we als Stichting Bewonerscomité Eikendreef, bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. We gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

De bestuursleden van de Stichting Bewonerscomité Eikendreef,

Namens deze de secretaris,



H.F. Le Velde,

Eikendreef 21,

5707BN HELMOND

Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Milieudefensie
P/a van Hasseltstraat 112
6821 AR Arnhem

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Arnhem, 29 oktober 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maken wij namens Milieudefensie onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL. Een machtiging van Milieudefensie is bijgevoegd.

Algemeen

Het NSL is eerder geschreven om uitstel aan te vragen voor het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen dan dat het geschreven is om daadwerkelijk problemen op te lossen. Sterker nog, 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 die leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit 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.

Kortom: Milieudefensie heeft grote twijfels over het plan. Concreet voor Arnhem willen wij 2 punten specifiek noemen.

1. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten overblijven. Het NSL biedt hiervoor geen concrete oplossingen. In Arnhem gaat het wat betreft fijn stof en NO₂ om ondermeer de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg en de Velperbuitensingel. Milieudefensie ziet graag een oplossing voor deze hardnekkige knelpunten, zodat ook op deze locaties aan de normen voldaan wordt.

2. Door uitbreiding van het wegennet verergeren de milieuproblemen

In het NSL staan plannen om het hoofd- en onderliggend wegennet uit te breiden. Concrete plannen zijn o.a. de verbreding van de A12 en capaciteitsuitbreiding aansluiting Velperbroek. Milieudefensie vindt dat geen oplossing! Het is bewezen dat meer wegen meer verkeer aantrekken. Het uitbreiden van het wegennet is dus een achterhaalde oplossing.

Daarbij staat het NSL niet op zichzelf, het maakt deel uit van een veel omvattend milieubeleid. Het moet dan niet zo zijn dat de uitvoering van het NSL het klimaatbeleid om zeep helpt. Het beleid op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit zou elkaar juist moeten versterken. Uitbreiding van wegen draagt niet bij de aan de oplossing van het klimaatprobleem. Integendeel.

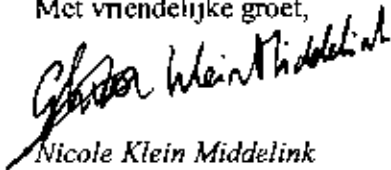
Milieudefensie ziet graag dat er meer geïnvesteerd wordt in goede fietsvoorzieningen en aantrekkelijk en goedkoop openbaar vervoer.

Conclusie

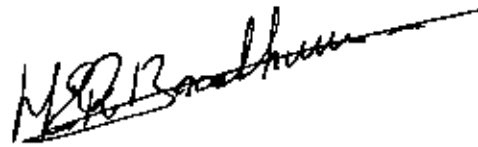
De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Arnhem in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in Arnhem tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van onze zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met vriendelijke groet,



Nicole Klein Middelink
Namens de Vereniging Milieudefensie te Amsterdam



Riemer Broekhuizen

Bijlage: machtiging

Milieudefensie. Een wereld te winnen.



FRIENDS OF THE EARTH NETHERLANDS

POSTBUS 19199

1000 GD AMSTERDAM

T 020 6262 620 F 020 5507 310

SERVICE@MILIEUDEFENSIE.NL

WWW.MILIEUDEFENSIE.NL

GIRO 18650

Betreft: Juridische machtiging

Amsterdam, 29 oktober 2008

Machtiging

Ondergetekenden treden op namens de Vereniging Milieudefensie gevestigd te Amsterdam. Zij vertegenwoordigen deze vereniging rechtsgeldig conform de statuten. Zij verklaren namens deze vereniging een volmacht gegeven te hebben, tot 1 november 2009 aan:

Nicole Klein Middelink, wonende aan de Van Hasseltstraat 112, 6821 AR te Arnhem

en

R. Broekhuisen, wonende aan Van Hasseltstraat 112, 6821 AR te Arnhem

om alle mogelijke rechtsmiddelen aan te wenden in verband met de vaststelling van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarvan het ontwerp-besluit is gepubliceerd op 23 september 2008

en om al het nodige conform de doelstelling van de Vereniging in verband hiermee te doen.

T. Geurink
Adjunct-directeur

B. Jurg
Hoofd Fondsenwerving

Milieudefensie. Een wereld te winnen.



FRIENDS OF THE EARTH NETHERLANDS

POSTBUS 19199

1000 GD AMSTERDAM

T 020 6262 620 - F 020 5507 310

SERVICE@MILIEUDEFENSIE.NL

WWW.MILIEUDEFENSIE.NL

GIRO 18650

Betreft: Juridische machtiging

Amsterdam, 30 oktober 2008

Machtiging

Ondergetekenden treden op namens de Vereniging Milieudefensie gevestigd te Amsterdam. Zij vertegenwoordigen deze vereniging rechtsgeldig conform de statuten. Zij verklaren namens deze vereniging een volmacht gegeven te hebben, tot 1 november 2009 aan:

Johan Overvest, Prauw 22; 3904 ZV Veenendaal

en

Ton Ezendam, Kamgras 43; 3902 BB Veenendaal

om alle mogelijke rechtsmiddelen aan te wenden in verband met de vaststelling van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarvan het ontwerp-besluit is gepubliceerd op 23 september 2008

en om al het nodige conform de doelstelling van de Vereniging in verband hiermee te doen.

F. Köhler
Algemeen directeur

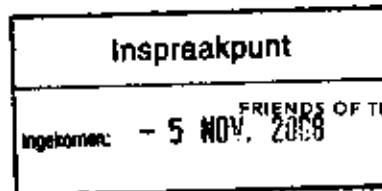
T. Geurink
Adjunct-directeur

Milieudefensie. Een wereld te winnen.



Datum poststempel

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG



FRIENDS OF THE EARTH NETHERLANDS
POSTBUS 19199
1000 GD AMSTERDAM
T 020 6262 620 - F 020 5507 310
SERVICE@MILIEUDEFENSIE.NL
WWW.MILIEUDEFENSIE.NL
GIRO 18650

Betreft: zienswijze ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Amsterdam, 4 november 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

(I) Wij stellen voorop, dat wij de keuze voor het NSL als instrument om de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit te halen juridisch aanvechtbaar achten. Ons inziens voldoet het niet aan de eisen die eraan gesteld mogen worden op grond van Europese regelgeving en algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Naar ons oordeel is het ontwerp-NSL voorts op twee essentiële punten ondeugdelijk. (II) Wij kunnen ons niet vinden in de technische onderbouwing van het programma, waaronder de gehanteerde salderingsmethodiek en uitgangspunten. (III) Daarnaast hebben wij grote twijfels over de correcte toepassing van de Saneringstool, het model waarmee het NSL is doorgerekend. Alvorens in te gaan op deze punten bespreken wij (0) – als onmisbare achtergrond – de ineffectiviteit van het thans gevoerde luchtkwaliteitsbeleid, en de consequenties daarvan voor het NSL en het ingediende derogatieverzoek.

Milieudefensie verzoekt u tevens de inhoud van de door Vereniging Stedelijk Leefmilieu ingediende bedenkingen, waarvan hier een kopie bij gaat (bijlage 1) als hier ingelast te beschouwen. Ter toelichting willen wij noemen dat in het specifiek de bezwaarpunten 1,2, 4, 6, 10, 11, 12, 13, 15 en 16 van deze ingelaste zienswijze bezwaren verwoorden over het NSL die wij op identieke wijze met de Vereniging Stedelijk Leefmilieu delen, maar welke wij hier niet hebben willen herhalen teneinde onze zienswijze niet nodeloos lang te maken.

0. NSL miskent de ineffectiviteit van het huidige luchtkwaliteitsbeleid

De afgelopen jaren heeft de Nederlandse regering, in indirecte samenwerking met diverse lagere overheden, een begin gemaakt met het voeren van specifiek luchtkwaliteitsbeleid. Eén en ander als direct gevolg van met name de Europese vaststelling van luchtkwaliteitsnormen voor fijn stof en

stikstofoxiden in 1999. Ondanks dat beleid en ondanks de heftige maatschappelijke discussie over luchtkwaliteit in Nederland is de luchtkwaliteit gedurende de afgelopen zeven jaar nauwelijks verbeterd (zie bijlage 2). Het is Nederland niet gelukt tijdig aan de Europese normen te voldoen, ook niet na de afzwakking ervan door invoering van o.a. de zeezout-correctie en het toepasbaarheidsbeginsel, welke afzwakkingen overigens vooral door Nederland bij de Europese Commissie bepleit zijn.

Tegen deze achtergrond van falend luchtkwaliteitsbeleid missen wij in het NSL een kritische beschouwing van de effectiviteit van de (beperkte) maatregelen die zijn genomen. Dit is van belang, omdat het NSL mede dient ter onderbouwing van het Nederlandse verzoek aan de Europese Commissie tot uitstel ('derogatie') van de Europese luchtkwaliteitsnormen. Harde voorwaarde voor het verkrijgen van deze derogatie is echter dat Nederland aantoot de afgelopen jaren alles te hebben gedaan om de luchtkwaliteit te verbeteren wat redelijkerwijze kan worden gevergd.

Een dergelijke kritische beschouwing is temeer van belang daar de in het NSL voorgestelde maatregelen zeer sterk lijken op de in het verleden vastgestelde maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit. Deze in het verleden vastgestelde maatregelen zijn zelfs met terugwerkende kracht als zijnde NSL-maatregelen aangemerkt. Oftewel, de (falende) praktijk van gisteren beslaat een groot deel van dit programma van morgen. De vraag waarom deze maatregelen in het verleden niet hebben gewerkt, en waarom een effectieve werking dan wel voor de toekomst verwacht mag worden, blijft in het NSL onbesproken.

Het programma kan om deze reden niet worden gezien als een voldoende onderbouwd verzoek om uitstel en vrijstelling aan de Europese Commissie om op de vastgestelde datum te voldoen aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide, zoals vastgelegd in de Richtlijn van het Europees Parlement.

Wanneer men de situatie van ieder individueel project met een negatief effect op de luchtkwaliteit toetst aan de grenswaarden (de situatie onder het besluit luchtkwaliteit 2001) leidt dat tot een strakke bewaking van het pad naar het halen van de grenswaarden. Er is nadien voor gekozen die koppeling los te laten. Daarbij is – gezien de betekenis van Europese grenswaarden: terecht – nimmer door kabinet of wetgever bij aangegeven, dat met deze ontkoppeling het behalen van de grenswaarden minder dwingend zou zijn. De Europese eisen zijn ook niet versoepeld of veranderd in een inspanningsverplichting (zie art. 23 van Richtlijn 2008/50/EG van het Europees parlement en de raad (hierna: richtlijn 2008/50/EG), thans nog (tot 11 juni 2010) art. 7 lid 3 richtlijn 96/62). Wij menen, dat het NSL onvoldoende garanties bevat dat de grenswaarden aan het eind van de door Nederland gevraagde periode van "derogatie" ook overal worden gehaald.

Verg.: HvJ 25 juli 2008, C-237/07 (Actieplan luchtkwaliteit Beieren), TBR 2008, p. 840 (m.nt. Nijmeijer), AB 2008, 283 (m.nt. Backes) en M&R 2008, p. 511, JM 2008/88 m.nt. Douma, Wildeboer, Jurisprudentie luchtkwaliteit: afdwingbaarheid maatregelen en overgangsrecht, TO oktober 2008, p. 102.

Aan de noot van Jans onder deze uitspraak (die uiteraard nog is gedaan onder Richtlijn 96/62, art. 7 lid 3) ontlenen wij het volgende over de eisen, die aan de inhoud van het NSL dienen te worden gesteld:

"Uit rechtsoverweging 46 blijkt het Hof van mening te zijn dat de lidstaten bij het nemen van concrete maatregelen ter invulling van de actieplannen weliswaar over een ruime beleidsmarge beschikken, maar dat de grenzen van deze vrijheid wel degelijk aan rechterlijke toetsing zijn onderworpen. De in de actieplannen omschreven concrete maatregelen moeten rekening houdend met het evenwicht dat moet worden bewaard tussen de verschillende betrokken openbare en particuliere belangen –'afdoende zijn met het oog op de doelstelling van verkleining van het risico van overschrijding en beperking van de duur ervan.' [cursivering toegevoegd]. De toets van het afdoende moeten zijn lijkt overigens intensiever te zijn dan de door de Afdeling uitgevoerde toets in Haagse Veerkaden." (bijlage 3, p. 515)

Op twee manieren behoort het NSL daartoe te worden aangevuld:

A) Er moet een mechanisme zijn waarin tijdig – tenminste jaarlijks – wordt verantwoord of de planning van het NSL naar een toereikende luchtkwaliteit nog wordt gehaald en wat de effecten zijn van nieuwe projecten en ontwikkelingen. Het is ons voorts niet duidelijk hoe zal worden omgegaan met omvangrijke projecten (met een significant negatief effect op de luchtkwaliteit), die niet genoemd zijn in het NSL. Kunnen die alleen worden vergund na verwerking in het NSL of bestaat er ook de mogelijkheid van vergunning bij een ongewijzigd NSL, na individuele toetsing?

B) Het NSL bevat tal van maatregelen waarvan ofwel onduidelijk is of ze zullen worden uitgevoerd of waarvan het effect onzeker is. Een duidelijk voorbeeld van het laatste zijn maatregelen die bestaan uit onderzoek. Het einddoel – het binnen de “derogatietermijn” halen van de grenswaarden – dient daarom te worden geborgd door de opname in het NSL van een set reserve (terugval) maatregelen. Die kunnen worden opgenomen onder de opschortende voorwaarde van het niet halen van te specificeren tussentijdse doelen op tussenliggende data. Zonder zo'n set maatregelen wordt het te makkelijk voor de huidige minister om ter vermindering van weerstand te volstaan met halve maatregelen en voor het kabinet dat aan het einde van de derogatieperiode wordt geconfronteerd met het niet halen van de grenswaarden om niet meer te doen dan constateren dat er in een eerdere regeerperiode te makkelijk is gedacht over het halen van de grenswaarden.

C. Aanvullend overwegen wij dat voor dergelijke (terugval) maatregelen niet kan worden volstaan met maatregelen welke ook nu reeds, volgens het hierboven besproken Janacek-arrest van het Europese Hof van Justitie, onderdeel behoren te zijn van een actieplan met enerzijds 'de doelstelling van verkleining van het risico van overschrijding en beperking van de duur' (van overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen) en anderzijds 'rekening houdend met het evenwicht dat moet worden bewaard tussen de verschillende betrokken openbare en particuliere belangen'. Naar ons oordeel voldoet bijvoorbeeld een maatregel tot het verlagen van maximumsnelheden op het hoofdwegennet aan beide voorwaarden. De effectiviteit van deze maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit is aangetoond in de 'Evaluatie 80km zones' van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (Bokma, Havermans, Martens, Stoelhorst en Tillema, 6 september 2007). De geconstateerde, beperkte toename van files op slechts twee van de tien onderzochte 80 km zones lijkt ons na lezing van genoemde evaluatie niet onlosmakelijk samen te hangen met de invoering van de 80 km zones zelf. Bovendien weegt zwaar dat volgens dezelfde evaluatie een verbetering is geconstateerd van de verkeersveiligheid en geluidhinder als gevolg van de instelling van de 80 km zones. De invoering ervan lijkt in het algemeen dus niet te leiden tot onredelijke schade aan openbare en particuliere belangen. Wij concluderen dan ook dat zolang een dergelijke maatregel niet overal is ingevoerd waar overschrijdingen van de luchtkwaliteit voorkomen, niet kan worden gesteld dat 'al het redelijke' is ondernomen om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen, zoals dit in het NSL wordt gesteld ter verkrijging van derogatie. Een analoge redenering geldt voor de overige locatiespecifieke maatregelen zoals voorgesteld op pagina 111 van het NSL. Wij zien niet in waarom deze maatregelen in het licht van het zwaarwegende belang van een acceptabele luchtkwaliteit niet onverwijld worden uitgevoerd (en eigenlijk ook niet waarom deze maatregelen niet reeds lang uitgevoerd zijn). In tegenstelling zijn door de minister van Verkeer en Waterstaat de afgelopen maanden juist diverse voorstellen gedaan de maximumsnelheid op veel plaatsen te verhogen, waaronder op bestaande 80 km zones en op delen van het onderliggend wegennet.

I. Besluit is in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Wij zijn van mening dat het ontwerp-NSL zich niet verdraagt met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals de beginselen van zorgvuldigheid, motivering, evenredigheid en rechtszekerheid (artt. 3:2, 3:4 Algemene wet bestuursrecht, en bestendige jurisprudentie). Wij motiveren dit voor diverse bestuursrechtelijke aspecten. Daarbij verwijzen wij eveneens naar het kritische advies van de Raad van State van 1 juni 2006 over de opzet en methodiek van het NSL. Naar onze mening is onvoldoende tegemoet gekomen aan de door de Raad van State bekritiseerde aspecten, waaronder diverse van de

hierondergenoemde bezwaren. Voor de overwegingen van de Raad van State op de oorspronkelijke opzet en methodiek van het NSL, welke naar onze mening nauwelijks is aangepast in het uiteindelijke concept-NSL, verwijzen wij naar bijlage 4 van deze zienswijze.

1. Toetsing door de rechter wordt omzeild en democratische controle beperkt

Ingevolge art. 5.12 Wet milieubeheer kan in dit stadium het oordeel van de bestuursrechter niet over het (ontwerp)besluit NSL worden gevraagd omdat het geen (voldoende) concreet besluit vormt in de zin van de Awb (zie artikel 20.2, eerste lid onder b Wet milieubeheer). Het lijkt de bedoeling, dat ook grote vergunningplichtige projecten vermeld in het NSL in het kader van de vergunningverlening niet op hun gevolgen voor de luchtkwaliteit getoetst kunnen worden, aangezien die gevolgen geacht worden te worden opgevangen in het NSL. Ook de negatieve effecten van (de som van) projecten die de luchtkwaliteit "niet in betekenende mate" beïnvloeden worden geacht te zijn opgevangen in het NSL.

In situaties, waarin redelijkerwijze getwijfeld kan worden aan de effectiviteit van het NSL menen wij, dat het NSL – in het kader van de individuele vergunningverlening voor een project – wel degelijk aan de rechter zal kunnen worden voorgelegd op grond van mogelijke strijd met Richtlijn 2008/50/EG en – afhankelijk van de situatie – de planologische eis, dat de locatie van het project voldoet aan de eisen van een "goede ruimtelijke ordening". Wij vernemen in het kader van deze procedure graag Uw bevestiging van de juistheid van deze opvatting.

Zou U deze opvatting niet onderschrijven dan kan geen toetsing meer plaatsvinden aan de eisen van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in het kader van de procedure tot vergunningverlening van projecten, die zijn opgenomen in het NSL. Daarmee wordt een dergelijk besluit, althans de betekenis ervan voor de luchtkwaliteit, onttrokken aan de democratische controle én aan rechterlijke toetsing. Wij verwijzen voor dit punt met instemming naar het advies van de Raad van State van 1 juni 2006 onder C.6 (bijlage 4).

Wij zouden het onbegrijpelijk vinden als u de gezondheid van de Nederlandse burger op deze wijze op het spel zou zetten. Wij zijn van mening dat elk project op zichzelf getoetst moet (kunnen) worden aan de luchtkwaliteitseisen van de Wm, omdat pas op het moment van vaststelling van het besluit met betrekking tot dat project vaststaat wat daarvan de consequenties voor de luchtkwaliteit zal zijn, ook in samenhang met andere projecten in de omgeving en het resultaat van getroffen maatregelen tot verbetering van de luchtkwaliteit. Pas op dat moment is voldoende zeker welke inspanningen nodig zijn om de geldende normen niet te overschrijden. De methode die nu door u gekozen is, een alomvattend programma van vijf jaar, leidt tot een onoverzichtelijk, onzeker, ontoetsbaar, ondemocratisch, en onverstandig besluit.

2. Het besluit is onvoldoende gemotiveerd

Het NSL is het enige toetsingskader omtrent luchtkwaliteit voor veel te verwachten, vaak ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen in de komende vijf jaar. Het NSL maakt een onderscheid tussen projecten die 'in betekenende mate' (IBM) bijdragen aan nieuwe luchtverontreiniging en projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan nieuwe luchtverontreiniging.

Voor wat betreft IBM-projecten geeft het NSL een limitatieve opsomming van globaal omschreven plannen, waarover de verschillende overheden verwachten in de komende vijf jaar een besluit te nemen. Die plannen staan dus nog niet vast, net zomin als hun definitieve omvang. Het is dan ook niet mogelijk om aan te geven wat precies de verwachte verslechtering van de luchtkwaliteit zal zijn als gevolg van deze plannen. De nu opgenomen plannen kunnen bovendien ook nog wijzigen, bijvoorbeeld als gevolg van inspraak of economische en politieke ontwikkelingen (zoals de -hernieuwde- Spoedwet Wegverbreding en een toenemend aantal ministeriële verklaringen om met 'daadkracht' werk te maken van allerlei wegverbredingsprojecten, zowel voor het hoofdwegennet als voor het onderliggend wegennet).

Voor wat betreft NIBM-projecten wordt geen opsomming gegeven. De effecten van deze projecten worden geacht te zijn beschouwd in de 'autonome ontwikkeling'. Het is echter geheel onmogelijk om voor de komende vijf jaar te voorspellen wat het cumulatieve effect van alle NIBM projecten zal zijn. Het betreft immers niets minder dan de effecten van de volledige ruimtelijke ordening van het gehele grondgebied van Nederland, een aantal grote projecten daargelaten, voor een periode van maar liefst vijf jaar. Hoewel NIBM projecten op individuele basis per locatie slechts een gering percentage van de totale luchtverontreiniging veroorzaken, wordt lokale luchtverontreiniging op de meeste locaties in Nederland bepaald door het cumulatieve effect van een systeem aan ruimtelijke ordening dat grotendeels middels NIBM-achtige beslissingen uit het verleden is vastgelegd. Er bestaat bovendien veelal een direct verband tussen NIBM-projecten (zoals aanleg en vergroting van lokale wegen, bedrijventerreinen, nieuwbouwwijken of parkeervoorzieningen) en de toename van vervuiling als gevolg van IBM-projecten (zoals aanleg en verbreding van snelwegen). Het zijn niet alleen de grote projecten die een effect op luchtverontreiniging hebben, maar het hele systeem van ruimtelijke ordening heeft dat. Ook NIBM projecten dienen om deze reden concrete beschouwing. In het NSL worden NIBM projecten echter niet eens genoemd. Dat is natuurlijk ook geheel onmogelijk, laat staan dat hun effecten kunnen zijn doorgerekend. Het NSL is dus ook voor NIBM projecten niet voldoende gemotiveerd.

Ook onvoldoende gemotiveerd blijft de grens van 3% tussen IBM en NIBM projecten. Zoals hierboven aangegeven beoordelen wij het onderscheid als onnodig, maar zo een grens dient te worden getrokken, beschouwen wij de gekozen grens als arbitrair en onvoldoende gemotiveerd vanuit gezondheidkundige overwegingen.

Wij gaan in het tweede deel van deze zienswijze verder in op de inhoud van het NSL. Daarin lichten wij verder ons standpunt toe dat het NSL inhoudelijk geen deugdelijk besluit is.

3. Het besluit heeft onevenredig zware gevolgen voor veel Nederlanders

Het NSL maakt een einde aan de tot op heden gevolgde praktijk dat besluiten van de overheid op hun integrale gevolgen voor de luchtkwaliteit dienen te toetsen. In het recente verleden uitgevoerde toetsingen hebben bewezen dat de bouw van diverse wegen, nieuwbouwwijken en bedrijventerreinen ter plaatse zou leiden tot een onacceptabele verslechtering van de lokale luchtkwaliteit. Projecten die om deze reden dan ook in gewijzigde vorm, met aanvullende maatregelen of in het geheel niet zijn uitgevoerd. Verwacht kan worden dat deze handelwijze de gezondheid voor een groot aantal Nederlanders heeft beschermd. Niet duidelijk is met welk doel voor ogen deze toetsingsplicht op gezondheidseffecten door het NSL wordt gestaakt. Indien dit slechts economische belangen dient, of zelfs louter en alleen de vermindering van administratieve lasten betreft, achten wij deze afweging in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

4. Het besluit is onoverzichtelijk, complex en onbegrijpelijk

Het NSL is een omvangrijk document, met liefst 35 bijlagen van elk gemiddeld 100 pagina's, is gebaseerd op een complex stelsel van onderling samenhangende richtlijnen, wetten, AMvB's, politieke overwegingen en vaste jurisprudentie, strekt zich uit over vrijwel het gehele Nederlandse grondgebied, strekt zich uit over een multidisciplinair werkveld, dit alles bovendien voor een moeilijk te overziene termijn van vijf jaar en doorgerekend met een complex samenspel van achterliggende aannames, salderingsmethodiek, rekenprogramma's en modellen. Niet voor niets heeft de totstandkoming ervan ruim twee jaar in beslag genomen. Binnen deze wirwar van documenten, bepalingen, modellen, tijdslijnen en locaties is voor individueel belanghebbenden niet op te maken waar, wanneer, hoe en met welke kans hun belangen mogelijkerwijs worden aangetast, laat staan dat duidelijk zou zijn welke rechtsbescherming hiertegen openstaat. Dit is des te erger nu slechts een eenmalige gelegenheid van zes weken geboden wordt om op het NSL in te spreken, en wel binnen het kader van een inspraakprocedure welke sterk afwijkt van het gangbare inspraakproces.

Wij constateren dat de geboden inspraakmogelijkheid vooral van symbolische waarde is. Terwijl de gevolgen daarvan voor het merendeel van de Nederlanders in talloze jaren hierna ondervonden zullen worden. Hierin dient eveneens te worden overwogen dat het concept-NSL reeds enkele maanden

vóór de eerste en enige inspraakmogelijkheid naar de Europese Commissie is verzonden ter onderbouwing van het door Nederland ingediende derogatieverzoek. Aard en reikwijdte van de betreffende luchtkwaliteitsproblematiek vereisen bovendien niet noodzakelijkerwijs een dergelijk onoverzichtelijk, complex en onbegrijpelijk luchtkwaliteitplan. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit volstond de tot op heden gevoerde, eenvoudige bestuurspraktijk immers even goed.

5. NSL is een besluit met rechtsgevolgen, zonder dat hiertegen beroep open staat

Projecten die uitdrukkelijk zijn opgesomd in het NSL kunnen – zo lijkt de bedoeling – zonder toetsing aan hun effecten op de luchtkwaliteit worden vergund. Voorts is het NSL een voorwaarde voor derogatie. Daarmee heeft het NSL – anders dan in de wetsgeschiedenis van de Wet luchtkwaliteitseisen is uitgesproken, concreet rechtsgevolg.

6. NSL-systematiek in strijd met subsidiariteitsbeginsel

Het NSL beoogt nationaal te regelen wat feitelijk een lokale aangelegenheid is: het beoordelen van de lokale luchtkwaliteitseffecten (en daarmee lokale gevolgen voor de volksgezondheid) als gevolg van grotendeels lokale projecten. Met deze aanpak erodeert het NSL naar onze mening de bevoegdheden van lokale overheden op een essentieel sturingselement: dat van de ruimtelijke ordening.

De aanpak verstoort de mogelijkheden van lokale overheden om luchtkwaliteitsbeleid vorm te geven, en hierop democratisch beoordeeld te worden, door de eis, dat deze overheden hun beleid op een van rijkswege bepaald tijdstip voor een periode van vijf jaar dienen vast te leggen. Bovendien worden lokale overheden de bestaande rechtsmiddelen ontnomen om op basis van het door hen te behartigen belang van een goede lokale luchtkwaliteit te reageren op projecten welke deze luchtkwaliteit bedreigen. Zij kunnen voortaan noch reageren op individuele plannen welke door het NSL als IBM of NIBM project benoemd zijn, noch staan deze overheden tegen het NSL rechtsmiddelen open.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat de meeste lokale overheden überhaupt geen weet hebben van wat in het NSL is vastgelegd. Als voorbeeld verwonderden diverse bij het fietsbeleid betrokken ambtenaren in een recente uitgave van het Fietsberaad zich erover dat lokale fietsmaatregelen zonder hun medeweten onderdeel bleken te zijn van het NSL. Daarbij stelden zij bovendien vast dat het grotendeels maatregelen betroffen waarover reeds in het verleden was besloten, welke naar hun mening volledig onafhankelijk van het NSL doorgang zullen vinden en waarvan het effect op de luchtkwaliteit tot slot niet concreet is vast te stellen (zie bijlage 5). Dat dergelijke maatregelen desondanks een plek hebben gevonden in het NSL is in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur.

7. Achterwege blijven van beoordeling luchtkwaliteit bij NIBM-projecten in NSL is in strijd met beginselen van goede ruimtelijke ordening

Vereniging Milieudefensie, Stichting Natuur en Milieu, de GGD's en anderen hebben meerdere malen aangegeven dat het wegvallen van een luchtkwaliteitstoets voor NIBM-projecten in voorkomende gevallen in strijd is met beginselen van goede ruimtelijke ordening. Dit oordeel is ook vervat in de conclusies van het advies van de Gezondheidsraad over 'gevoelige bestemmingen' van 24 april 2008. Hier stelt de Gezondheidsraad dat grote gezondheidseffecten kunnen worden verwacht tot 1000 meter afstand van drukke wegen, dat te beschouwen 'gevoelige bestemmingen' zowel scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen, verzorgings- en verpleegtehuizen, ziekenhuizen alsmede woningen beschouwd dienen te worden, dat PM_{10} geen goede maat is voor de gezondheidseffecten van lokale, verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en dat om deze redenen een beoordeling van de lokale luchtkwaliteit een onderdeel is van goede ruimtelijke ordening. (zie bijlage 6).

Ook op pagina 35 van het NSL wordt vastgesteld dat een locatiekeuze voor gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen 'goed gemotiveerd' dient te worden in de context van 'goede ruimtelijke ordening'. Wij gaan er dan ook primair vanuit, dat ruimtelijke besluiten die moeten voldoen aan de eis van een "goede ruimtelijke ordening" (dat wil zeggen: besluiten, waarbij planologisch enige beleids- en/of beoordelingsruimte bestaat) wel degelijk in een rechterlijke toets kunnen sneuvelen wegens

(onvoldoende gemotiveerde) afwijking van wat een goede ruimtelijke ordening vereist, ook al bestaat er geen grond om ze direct aan de grenswaarden van afdeling 5.2 van de Wet milieubeheer te toetsen.

Wordt deze opvatting niet gevolgd, dan vervalt door het NSL voor NIBM-projecten en in het NSL opgesomde projecten de bestaande motivatieplicht (in de vorm van een verplicht onderzoek naar luchtkwaliteit). Nu in het NSL zelf wordt geoordeeld dat een motivatie benodigd is voor ruimtelijke besluitvorming over gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen 'in de context van goede ruimtelijke ordening', maar ditzelfde NSL juist de bestaande verplichting tot een dergelijke motivatie geheel laat vervallen, is het NSL op dit onderdeel in de hier bestreden opvatting zelf in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Hierbij is van belang dat de Gezondheidsraad onder gevoelige bestemmingen ook woningen rekent, als afstand tot een drukke weg minimaal 1000 meter beschouwt, en aangeeft PM_{10} (en dus ook overschrijding van de betreffende fijn stof-normen) niet als goede maat voor gezondheidseffecten te beschouwen. Een uitgebreide motivatieplicht dient om deze reden dus voor minimaal een groot deel van de totale ruimtelijke besluitvorming in Nederland te gelden.

II. Doorrekening van besluit in strijd met vereiste zorgvuldigheid

Voor het NSL zijn de effecten van alle luchtkwaliteitsmaatregelen samen met de IBM-projecten doorgerekend. Deze doorrekening is vervolgens getoetst aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze toetsing is vervolgens weer vergeleken met een doorrekening van de toekomst zonder luchtkwaliteitsmaatregelen en IBM-projecten, het zogenaamde 'autonome' scenario.

Zowel voor de gehanteerde grenswaarden als het doorgerkende autonome scenario geldt echter dat deze niet de juiste zijn voor de politieke en juridische beoordeling van het NSL. Daarmee is het NSL in strijd met de eisen van zorgvuldigheid van bestuur. Hieronder lichten wij onze bezwaren toe.

8. 'Autonoom' scenario voldoet niet aan luchtkwaliteitsnormen, en kan dus niet dienen als referentie-scenario

In het 'autonome' scenario worden de luchtkwaliteitsnormen niet overal gehaald, zo is op diverse plekken in het NSL te lezen. Echter, juist om deze reden kan het 'autonome' scenario zoals dit voor het NSL is gedefinieerd niet dienen als referentiescenario. Op de overheid rust immers de verplichting te voldoen aan de Europese luchtkwaliteitsnormen, zoals dit onder andere volgt uit het Janecek vonnis van het Europese Hof van Justitie van 25 juli 2008. Hieruit volgt automatisch dat een scenario dat niet aan deze eis voldoet, om deze reden ook niet kan dienen ter referentie voor een plan (hier het NSL) dat toetsing aan de Wet milieubeheer vereist. Omdat de overheid volgens het Janecek vonnis verplicht is -desnoods met geheel andere (actie)plannen dan het NSL- ervoor zorg te dragen dat aan de geldende luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan, kan ook slechts als referentiescenario ter beoordeling van een integraal luchtkwaliteitsplan (zoals het NSL) worden gekozen een scenario waarin geen overschrijdingen meer voorkomen.

In vergelijking met een referentiesituatie zoals hierboven beschreven, dus zonder overgebleven overschrijdingen van de luchtkwaliteit, voldoet het NSL niet langer aan het gestelde in artikel 5.2 Wm, en zou daarmee zelf in strijd zijn met de Wet milieubeheer. Dat voor een ander referentiescenario is gekozen, namelijk een referentiesituatie met volop overschrijdingen en zonder de opname van juridisch geborgde maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, is in strijd met de vereiste zorgvuldigheid van bestuur.

9. Autonoom scenario negeert nationale beleidsmaatregelen van na 1 januari 2005.

Het NSL-referentiescenario bevat alleen de nationale beleidsmaatregelen die voor 1 januari 2005 zijn getroffen. Sinds die datum zijn echter verschillende nationale beleidsmaatregelen vastgesteld welke niet gekoppeld zijn aan het wel of niet uitvoeren van het NSL. Voorbeelden zijn de instelling van milieuzones in diverse binnensteden, de instelling van 80 km zones op delen van de A10, A12 en A20 en het subsidiëren van roetfilters. Het achteraf koppelen van de getroffen maatregelen aan het NSL

056

druist naar onze opvatting in tegen algemene principes van behoorlijk bestuur. Wij gaan er dan ook vanuit dat in het verleden (maar na 1 januari 2005) vastgestelde beleidsmaatregelen voor een betere luchtkwaliteit onverminderd worden geïmplementeerd, ongeacht het al dan niet uitvoeren van het NSL.

Zorgvuldigheid van bestuur vereist dan ook dat de effecten van de sedert 1 januari 2005 getroffen nationale beleidsmaatregelen onderdeel zijn van zowel de doorrekening van het 'autonome' scenario als van het NSL-scenario. In de doorrekening van het NSL is het eerste ten onrechte nagelaten, waardoor de projectvariant er te positief uitkomt ten opzichte van de referentievariant.

10. Autonoom scenario heeft identieke uitgangspunten als NSL-scenario

Voor de doorrekening van het autonome scenario worden diverse aannames gemaakt welke onwaarschijnlijk zijn indien alle IBM-projecten uit het NSL géén doorgang zouden vinden. Zo hanteert het autonome scenario als uitgangspunten: een zeer hoge economische groei (2.8% per jaar, terwijl het kabinet en de Nederlandsche Bank momenteel voor alleen al 2009 een groei van 0% voorspellen), een bouwprogramma voor hoofdwegeninfrastructuur voor een bedrag van EUR 14,5 miljard en een groei van het wegverkeer voor personenauto's met 43%, voor bestelauto's met 20% en voor vrachtwagens met 44% in 2020 ten opzichte van 2000 (zie bijlage 7).

Deze uitgangspunten zijn ook aangenomen voor doorrekening van het NSL-scenario. Verwacht mag echter worden dat al deze aannamen anders zullen uitvallen onder de referentievariant ten opzichte van de NSL-variant (waaronder alle IBM-projecten). Door desondanks identieke uitgangspunten te hanteren voor beide scenario's is het autonoom scenario te negatief ingeschat, dan wel het NSL scenario te positief ingeschat op de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het resultaat in beide gevallen is een overschatting van de positieve effecten van de uitvoering van het NSL. Ook deze handelwijze in het opstellen van het referentiescenario is in strijd met beginselen van zorgvuldigheid van bestuur.

11. NSL berekent slechts of luchtkwaliteit aan elsen voor een gemiddeld jaar voldoet

De voor de gezondheid van burgers belangrijkste Europese grenswaarde is de daggemiddelde grenswaarde van 50 microgram/m³ voor fijn stof. Zoals de naam al zegt, het betreft een daggemiddelde concentratie, dit in tegenstelling tot het jaargemiddelde van 40 microgram/m³. Omdat zich binnen een jaar uitzonderlijke omstandigheden kunnen voordoen, zoals een hittegolf of een grote calamiteit, wordt een beperkt aantal zogenaamde 'overschrijdingsdagen' van de daggemiddelde grenswaarde per jaar door de Europese wetgever gebillijkt.

Het NSL gaat echter één grote stap verder. Alle berekeningen van het NSL betreffen gemiddelde waarden voor gemiddelde jaren voor zeer grote gebieden, voor zowel NOx als voor fijn stof. Het absolute aantal van toegestane overschrijdingen van de daggemiddelde norm wordt hiermee zelf tot een 'gemiddelde' norm gemaakt. Hiermee wordt de daggemiddelde norm fors verzwakt, zonder dat daarvoor een juridische basis bestaat.

De marges tussen de - volgens het NSL - vastgestelde luchtkwaliteit en de toegestane normen^{1 2} zijn immers op veel plaatsen minimaal. Met andere woorden, op veel locaties wordt het aantal van 35 overschrijdingsdagen per jaar precies gehaald, dan wel benaderd. In combinatie met de standaard te verwachten natuurlijke spreiding boven en onder het gemiddeld vastgestelde aantal jaarlijkse overschrijdingsdagen, leidt dit automatisch tot het overschrijden van de daggemiddelde grenswaarde

- 1 Relevant in dit kader is dat het NSL 'wegens afronding' feitelijk rekent met hogere normen dan de werkelijke normen, bijvoorbeeld 40.5 microgram/m³ in plaats van 40.0 microgram/m³
- 2 Ook vermeldenswaardig is dat door verkeers- en luchtkwaliteitsbureaus steeds meer gebruik wordt gemaakt van het begrip 'milieuruimte'; een eenheid die gebruikt wordt om aan te geven hoeveel 'ruimte' er voor de toekomst nog bestaat tussen de norm en de verwachte concentraties, met als doel deze 'milieuruimte' te minimaliseren, bijvoorbeeld door het afzien van luchtkwaliteit bevorderende maatregelen en/of het doorzetten van vervuilende projecten waar milieuruimte bestaat.

in 5 van de 10 jaren (50 procent van de spreiding rond het gemiddelde licht boven het gemiddelde).

Naar onze mening kan een dergelijk hoog jaarlijks overschrijdingsrisico van de geldende normen niet het beoogde doel van de (Europese) wetgever zijn geweest. Hoewel een dergelijk jaarlijks overschrijdingsrisico niet expliciet geformuleerd is, kan wel worden verwezen naar de bovengenoemde norm waarin overschrijdingsdagen per jaar zijn toegestaan. Dit betreft voor bijvoorbeeld fijn stof 35 dagen per jaar, oftewel minder dan 10 procent van het totaal aantal dagen in een jaar.

De toegestane luchtkwaliteitsnormen zijn grenswaarden, oftewel maximaal toelaatbaar geachte waarden, en geen streefgetallen. Niet te vereisen is dat bij overschrijding van de daggemiddelde norm reeds op de volgende dag ingrijpende maatregelen worden bedacht en geïmplementeerd. Bij een jaarnorm speelt dit praktische bezwaar echter een stuk minder. Op een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen dient volgens de Europese Kaderrichtlijn te worden gehandeld, onafhankelijk van het feit of het een meteorologisch iets ongunstiger jaar zou zijn dan gemiddeld. Dit houdt naar onze opvatting ook in dat, indien een toekomstige gemiddelde luchtverontreiniging wordt voorspeld voor om en nabij de norm, een maatregelenpakket dient te worden voorbereid en tevens wettelijk dient te worden verankerd dat bij snelle invoering ongunstige, maar regelmatig terugkerende, omstandigheden kan compenseren.

Met andere woorden, het oprekken van de (absoluut) te handhaven, jaarlijks vast te stellen daggemiddelde norm tot een norm die slechts in om en nabij 50 procent van de jaren gehandhaafd zal worden is slechts te billijken indien tegelijkertijd sprake is van een in de praktijk uitvoerbaar en juridisch gewaarborgd maatregelenkader dat op korte termijn ingezet kan worden bij (dreigende) overschrijdingen als gevolg van terugkerende ongunstige omstandigheden, zoals meteorologisch ongunstige condities. Ter referentie bestaat in België en Duitsland bijvoorbeeld een gefaseerd 'luchtalarm'systeem waarin maximumsnelheden strikter worden gehandhaafd, toegestane maximumsnelheden tijdelijk worden gereduceerd en/of geslotenverklaringen worden afgekondigd indien de luchtkwaliteit onvoldoende is. In het NSL ontbreekt een dergelijk pakket aan snel uitvoerbare maatregelen om - ook in de 50% van de jaren die onder het gemiddelde meteorologische jaar vallen - te voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen.

Dit is in strijd met de vereiste (materiële) zorgvuldigheid. Deze vereist immers dat - bij afwezigheid van een terugvalscenario - een zekere marge onder maximaal toelaatbare normen gehandhaafd dient te worden wegens jaarlijks te verwachten fluctuaties.

12. Verbetering dient voor verslechtering te komen, niet andersom

Het NSL beschouwt in haar analyse niet de opvolging van projecten en maatregelen in de tijd. Het NSL beschouwt eigenlijk slechts of aan het eind van het programma in 2015 een neutrale balans in luchtkwaliteit zal bestaan. Van belang is echter naar onze mening ook dat een dergelijke neutrale balans voor luchtkwaliteit op elk tussentijds moment zal gelden. Het lijkt ons immers in strijd met de geest van het aan het NSL ten grondslag liggende artikel 5.12 Wm en de achterliggende Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit dat het mogelijk zou zijn op dag 1 van het in werking treden van het NSL alle vervuilende projecten uit te voeren, doch met de uitvoering van de luchtkwaliteitverbeterende maatregelen te wachten tot vijf jaar daarna. Voor een dergelijke handelwijze biedt het NSL echter ruimte. Een dergelijke implementatie zou ook voor de gehanteerde berekening geen gevolgen hebben.

Op lokaal niveau is echter wel degelijk te verwachten dat de doorwerking van luchtkwaliteitverbeterende maatregelen pas veel later gerealiseerd zal worden dan de vervuilende werking van IBM en NIBM projecten welke op basis van het NSL doorgang vinden. Uitgangspunt van het NSL zou daarom dienen te zijn dat vervuilende projecten pas uitgevoerd kunnen worden indien de lokale luchtkwaliteit hiertoe voldoende verbeterd is, niet andersom. Het NSL bevat een dergelijke borging niet.

III. NSL gebaseerd op ondeugdelijk toetsingsinstrument: de Saneringstool

De Saneringstool is het rekeninstrument ter doorrekening van het NSL. Milieudefensie heeft grote kritiek op de door dit model gehanteerde aannames, de in dit model gebruikte invoer en de absolute wijze waarop de resultaten van het rekeninstrument zijn geïnterpreteerd.

13. Uitkomst toepassing Saneringstool ten onrechte "enig en doorslaggevend criterium"

In een beoordeling van de Saneringstool oordeelde het MNP onlangs dat de achterliggende systematiek zich op fundamentele wijze slechts leent tot het maken van verkennende en inventariserende analyses. Zij oordeelde dat de Saneringstool niet 'als enig en doorslaggevend criterium' gebruikt mag worden 'om te bepalen waar en van elke aard lokale maatregelen getroffen moeten worden.' (zie bijlage 8).

Hierbij dient overigens te worden opgemerkt dat de Saneringstool een rekeninstrument is dat niet gevalideerd is. Het instrument betreft een samenvoeging van bestaande modellen met een groot aantal nieuwe uitgangspunten, modelleeraannames en een sterk vergroot toepassingsbereik. Deze grootschalige samenvoeging en de toepassing op vrijwel het gehele Nederlandse grondgebied zijn nooit in de praktijk gevalideerd met bijvoorbeeld een uitgebreid meetprogramma en het - enkele jaren - proefdraaien. Dit zou toch een minimale eis voor een dergelijk omvattend instrument als de Saneringstool behoren te zijn. De noodzaak hiertoe wordt nog versterkt door het feit dat waar een beperkte validatie (door externen uitgevoerd) wel mogelijk was, deze exercitie de Saneringstool in de huidige vorm als een betrouwbaar instrument lijkt te verwerpen. In de navolgende overwegingen gaan wij hier nader over in.

Desondanks is de Saneringstool als 'enig en doorslaggevend criterium' gebruikt ter toetsing van de effecten van het gehele NSL. Dat de beoordeling van het MNP zich daarbij richtte op een iets andere versie van de Saneringstool dan de uiteindelijk voor het NSL toegepaste versie, is daarbij van geen belang. De verschillen tussen de betreffende versie 2.1 en versie 2.2.2 zijn immers gering in het licht van deze kritiek over de fundamentele aard van de Saneringstool. De doorslaggevende toetsing door de Saneringstool is in het licht van dit MNP-oordeel in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur.

14. GCN-prognoses zijn onrealistisch gunstig

Grondslag van de met de Saneringstool opgestelde luchtkwaliteitsprognoses zijn de zogenaamde GCN-prognoses (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland). De GCN-prognoses bepalen tussen de 70 en 100 procent van de met de Saneringstool voorspelde luchtkwaliteit op concrete toetsingslocaties.

De GCN-prognoses betreffen echter een 'best-case' scenario: ze gaan ervan uit dat alle geplande maatregelen voor een betere luchtkwaliteit voor de volle 100% worden uitgevoerd en voor de volle 100% tot de verwachte effecten zal leiden. Helaas is dit geen realistische aanname voor toekomstig nationaal en Europees milieubeleid. In de praktijk is vast te stellen dat milieubeleid vaak neerwaarts wordt bijgesteld. Dat zal zeker gelden voor de optelsom van een zeer groot aantal milieumaatregelen zoals voor de GCN-prognoses zijn ingevoerd. Voor een belangrijk deel van de maatregelen welke door het GCN geacht worden in 2015 reeds volledig te zijn uitgevoerd volgens de oorspronkelijke planning, geldt helaas al dat deze alleen al in de tijd van het opstellen van dit NSL fors neerwaarts zijn bijgesteld, of naar een veel later datum zijn doorgeschoven. Europese voorbeelden zijn de afzwakking en uitstel van eisen aan auto's ten opzichte van de oorspronkelijke plannen, de revisie van de NEC-directive (National Emission Ceilings) in het kader van het zesde Environmental Action Programme (EAP), de afzwakking van opname van luchtvaart en zeescheepvaart in het EU-Emission Trading System (EU-ETS). Nederlandse voorbeelden zijn de waarschijnlijk uitgestelde invoering van de kilometerheffing en het recent afzwakken van doelstellingen in mobiliteitsmanagement.

Met andere woorden, de aanname dat alle voorziene Nederlandse en Europese

luchtkwaliteitsmaatregelen voor de volle 100 procent zullen worden geïmplementeerd is (helaas) onrealistisch. Zorgvuldigheid van bestuur vereist dat bij een dergelijk groot aantal onzekerheden een gedegen risico-analyse wordt uitgevoerd en de resultaten hiervan ook in de lange-termijn prognoses worden verdisconteerd. Ook het NSL dient immers rekening te houden met het falen of het beperkt effect hebben van sommige maatregelen, zeker nu blijkt dat reeds gedurende het opstellen van het NSL een fors aantal grootschalige luchtkwaliteitsmaatregelen in betekenende mate zijn teruggeschroefd of uitgesteld.

Het gevolg van het hanteren van dit principe van 'best-case' scenario kan worden geïllustreerd met GCN-prognoses en luchtkwaliteitsmetingen uit het verleden. Waar de GCN-prognoses een sterk dalende trend lieten zien tussen 1999 en 2007 en waar deze ook verwacht wordt voor de jaren tot 2020, blijken de metingen in de periode 1999 tot 2007 een nagenoeg constante tot slechts licht stijgende trend te vertonen (bijlage 2). De dalende GCN-trend uit het verleden is niet bevestigd door metingen uit het verleden, maar wordt desondanks onverminderd sterk naar de (verre) toekomst geëxtrapoleerd.

15. De Saneringstool schat locatiespecifieke maatregelen op de betroffen locaties te gunstig in, en negeert bovendien negatieve (verplaatsings)effecten naar andere locaties

Uit hoofdstuk 9 van de Technische Achtergronddocumentatie Saneringstool valt op te maken dat met grote positieve effecten wordt gerekend voor locatiespecifieke maatregelen, ook waar geheel open wordt gelaten wat de ordegrrootte en locatiekeuze van deze maatregelen betreft. De effecten zijn naar onze mening te algemeen en te positief ingeschat. Bovendien zijn eventueel verbonden negatieve verplaatsingseffecten in het geheel niet beschouwd. Als willekeurige voorbeelden noemen we dat:

- de invoering van 'DVM' volgens de Saneringstool leidt tot 5% minder uitstoot voor fijn stof en stikstofdioxiden. Maar wat voor type DVM maatregel, binnen welke omgeving van de DVM ingreep, en binnen welke omstandigheden?
- de invoering van een milieuzone met een verbod voor Euro 3 vrachtauto's leidt tot 7% minder uitstoot fijn stof en maar liefst 15% minder uitstoot stikstofoxiden. Deze effecten worden verwacht ongeacht de geografische omvang en de soort locatie.
- plaatsing van schermen maar liefst voor 40% minder uitstoot zorgt voor fijn stof en stikstofdioxiden. Dat schiet lokaal natuurlijk lekker op, maar waar waaiert de vervuiling dan naar uit?
- instellen van een parkeerring op het onderliggend wegennet levert direct 5% minder uitstoot voor fijn stof en stikstofdioxiden op. Idem voor de instelling van een groene golf, het routeren van bus- en vrachtverkeer. Volgens de Saneringstool maakt het niets uit hoe strikt, binnen welke verkeerskundige omstandigheden deze maatregelen worden toegepast en wat de negatieve neveneffecten zijn. Wat is bijvoorbeeld het gevolg van de gewijzigde concurrentiepositie van langzaam verkeer ten opzichte van auto, of van lokaal verkeer op doorstromend verkeer bij deze groene golven? En waarheen gaat dat gerouteerde bus- en vrachtverkeer?

16. Saneringstool houdt ten onrechte geen rekening met de ontwikkeling van regionale luchthavens

In het NSL wordt geen specifieke aandacht besteed aan de emissies als gevolg van de (te verwachten groei van de) regionale luchtvaart. Op basis van berekeningen uit 'recente luchtkwaliteitsstudies' wordt zelfs aangevoerd dat de emissies van het vliegverkeer buiten het terrein van de luchthavens 'bescheiden' is en daarom geen bijzondere aandacht verdient (NSL bijlagerapport, bijlage 5 pag. 60). Eén van de recente luchtkwaliteitsstudies die als basis voor dit standpunt wordt gegeven, betreft het rapport 'Luchtkwaliteit Maastricht Aachen Airport, Luchtkwaliteit berekeningen in het studiegebied rond de luchthaven MAA' van adviesbureau Adecs, d.d. 5 januari 2006 (bijlage 34 bij het NSL).

Op 13 februari 2008 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State juist over dit

luchtkwaliteitsonderzoek geoordeeld dat het 'wegens strijd met de vereiste zorgvuldigheid' vernietigd diende te worden en wel op basis van een veelvoud aan overwegingen.

Desondanks is het rapport, dat dus reeds zes maanden geleden als onzorgvuldig is beoordeeld is door de Raad van State, integraal opgenomen als onderdeel van het NSL. Zowel de integrale opname van dit rapport voor het NSL als de overname van de conclusie over luchtkwaliteit uit het rapport, zijn in flagrante strijd met het beginsel van zorgvuldigheid van bestuur. Dit wordt - zo mogelijk - nog versterkt door de omstandigheid dat het betreffende Adecs-onderzoek is aangevuld met vier afzonderlijke luchtkwaliteitsrapporten van drie verschillende adviesbureaus. Ook over al deze aanvullingen op het oorspronkelijke onderzoek, oordeelde de Raad van State vernietigend in het kader van een beroepsprocedure aangespannen door Vereniging Milieudefensie en diverse lokale partijen, waaronder de gemeenten Margraten, Meerssen, Gulpen-Witten en Valkenburg. Bijvoorbeeld:

'Voorts is onduidelijk of in de etmaalintensiteiten ook het extra verkeer van en naar de luchthaven door de verwachte toename van het passagiersverkeer en vrachtvervoer is verwerkt. Daarnaast zijn het aanvullende rapport en de notitie door appellanten ook op andere punten gemotiveerd bestreden, onder meer ten aanzien van de locaties waar de te verwachten luchtkwaliteit is onderzocht en de afstand tot de weg, de toegepaste dubbel telling op de Europalaan en het gehanteerde bebouwings- en snelheidstype. Ten slotte staat vast dat daarin, evenals in het rapport van 5 januari 2006, wordt uitgegaan van de niet door verweerders aannemelijk gemaakte veronderstelling dat de bijdrage van het luchtverkeer na 2010 constant blijft.' (nr. 200606822/1, overweging 2.19)

Over het samenraapsel aan luchtkwaliteitsrapporten dat voor deze zaak door de ministers van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM is ingebracht oordeelde de Afdeling bovendien expliciet:

'De Afdeling overweegt ten overvloede dat het wenselijk is dat verweerders bij het nemen van een nieuw besluit op bezwaar de resultaten en de conclusies van de verschillende onderzoeken naar de luchtkwaliteit voor zover mogelijk weergeven in één rapport.' (nr. 200606822/1, overweging 2.19.1)

Uit de diverse voor deze zaak ingediende (aanvullende) luchtkwaliteitsrapporten en het gegronde beroep hierop kan voorts worden afgeleid dat de bijdrage van regionale luchthavens op veel locaties aanzienlijk groter kan zijn dan 1 microgram/m³ (zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof), en dat zowel in de nabije omgeving als in de verre omgeving van regionale luchthavens saneringslocaties bestaan waarbij de overschrijding deels is toe te schrijven aan de luchthaven. In het NSL wordt een tegengestelde conclusie getrokken op bladzijde 60 van het bijlagenrapport, op basis waarvan regionale luchthavens niet in de Saneringstool zijn beschouwd.

Concreet, een direct gevolg van (de groei van een) een regionale luchthaven is bijvoorbeeld de toename van verkeer in de wijde omgeving, alsmede de vaak gekoppelde ontwikkeling van omliggende bedrijventerreinen. Tot slot speelt dat maar liefst drie van de vier voor deze conclusie overige aangehaalde luchtkwaliteitsrapporten zijn opgesteld door hetzelfde bureau Adecs, en wel met een vergelijkbare methodiek als voor Maastricht Aachen Airport, waarin eerdergenoemde effecten genegeerd worden.

De conclusie dat een regionale luchthaven slechts tot bescheiden gevolgen voor de luchtkwaliteit buiten het luchthaventerrein zal leiden, is kortom in strijd met de vereiste zorgvuldigheid van bestuur. De Saneringstool heeft de ontwikkeling van deze luchthavens ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Deze onterechte beschouwing van de groei van regionale luchthavens als NIBM-projecten is te meer van belang nu zich meer en meer politieke steun lijkt te ontwikkelen voor een forse groei van de regionale luchthavens, onder andere als uitkomst van de 'Tafel van Alders'.

17. Saneringstool blijkt structureel te schone luchtkwaliteitsprognoses te maken

Uit een doorrekening van het Amsterdamse wegennet in CAR II en de Saneringstool bleken zeer grote verschillen. Indien met dezelfde gegevens voor hetzelfde jaar 2006 en voor dezelfde stad Amsterdam werd gerekend met CAR II en de Saneringstool, bleek dat waar CAR II voorspelde dat langs 125 kilometer stadsweg niet aan de NO₂ norm voldaan zou worden, dit volgens de Saneringstool slechts 53 kilometer zou zijn. Op vergelijkbare wijze voorspelde CAR II een overschrijding langs 151 kilometer stadsweg van de fijn stof-norm, maar de Saneringstool kwam slechts tot 72 km stadsweg.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor hetzelfde jaar, 2006, is gebleken dat óók de met CAR II berekende luchtkwaliteitsconcentraties voor 2006 gemiddeld 12 procent lager uitkwamen dan de voor dat jaar gemeten concentraties op een meetnet van 21 locaties in Amsterdam. De verschillen tussen meetnet en CAR II varieerden van (slechts) 10% overschatting tot (maar liefst) 39% onderschatting door CAR II. Kortom, er is voldoende reden te twijfelen aan de correctheid van toepassing van CAR II voor het jaar 2006; de concentraties werden door dit model met gemiddeld 12% te laag ingeschat. Voor datzelfde jaar voorspelde de Saneringstool echter nog eens 50 tot 70 procent kleinere overschrijdingsvlakken dan CAR II dat deed. (bijlage 2)

18. NSL en Saneringstool zijn gebaseerd op verouderd lokaal beleid

Hierboven is reeds beargumenteerd dat het onmogelijk is een overzicht te geven van de ontwikkelingen in het dynamische beleidsveld van (onder andere) ruimtelijke ordening, verkeer, en luchtkwaliteit. Dit uit zich ook in de opname van allerlei lokaal beleid in het NSL dat reeds ten tijde van publicatie van het NSL achterhaald was.

- Zo wordt voor Amsterdam het integrale programma 'Voorrang voor een gezonde stad' aangehaald, ondanks dat door de gemeente Amsterdam herhaaldelijk is aangegeven dat zonder medewerking van het Rijk uitvoering onmogelijk is - een medewerking die momenteel niet verleend wordt, zoals medewerking voor invoering van een 80 km zone op de A10 en ondersteuning voor het weren van vervuilende personenauto's.
- Ook voor andere steden zijn plannen voor invoering van een milieuzone opgenomen in het NSL. De Nederlandse overheid blokkeert echter ook voor deze steden invoering daarvan, zowel voor personenauto's als voor vrachtauto's. Dit laatste bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de uniformiteit van milieuzones en het verplichte onderzoek dat dient plaats te vinden voordat een milieuzone kan worden ingesteld.
- Het momenteel ter inspraak liggende Utrechtse luchtkwaliteitsplan ALU 2008 is uitgekleeft ten opzichte van de lijst aan maatregelen welke in het NSL staan genoemd.
- Voor Waalre genoemde maatregelen zoals het voor 2012 respectievelijk 2015 gereed komen van een omleidingsroute voor de N69, het vervallen van busverkeer op dezelfde N69 en het invoeren van een vrachtwagenverbod op dezelfde N69 worden door politieke ontwikkelingen en recente studies als onhaalbaar betiteld. Desondanks zijn deze maatregelen onderdeel van het NSL.

Deze lijst aan lokale maatregelen op basis waarvan het NSL verwacht dat de lucht schoner zal worden, welke maatregelen echter op lokaal niveau inmiddels zijn teruggetrokken, door recente studies of door recente ontwikkelingen ernstig worden bedreigd of welke juist door tegenwerking van het Rijk onmogelijk wordt gemaakt is waarschijnlijk het topje van de ijsberg. Het heeft er alle schijn van dat een identiek verhaal opgaat voor de meerderheid aan Nederlandse gemeenten en provincies en door hen in het verleden voor het NSL ingediende maatregelen. De inspraakperiode van zes weken op dit buitengewoon omvangrijke plan volstond voor ons helaas niet een uitgebreider overzicht op te stellen over de actualiteit en realiseerbaarheid van de in het NSL opgenomen lokale maatregelen.

19. Saneringstool niet verifieerbaar

CAR II was door een ieder te downloaden en in te vullen; het model was transparant in invoer en uitvoer juist door de beperkte schaalgrootte en de overzichtelijke mogelijkheden om lokaal voor de luchtkwaliteit van belang zijnde effecten te kunnen invoeren. In de Saneringstool is hieraan een veelvoud aan invoerparameters toegevoegd (naast het gehandhaafde CAR II), er is bovendien alle ruimte gegeven aan diverse 'handmatige instellingen'. Door deze complexiteit is de inzichtelijkheid van de Saneringstool sterk verminderd voor belanghebbenden. Ook voor de invoer door bevoegde

overheden vergroot de toegenomen complexiteit echter de kans op fouten. Die kans wordt nog groter doordat de invoer in tegenstelling tot CAR II centraal aangestuurd is.

Als gevolg van een groot aantal rechtszaken met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit is gebleken dat door overheden in een groot aantal gevallen onrealistische aannames zijn gedaan binnen het veel simpelere CAR II. In genoemde zaken leidde dit tot rechtsgevolgen en heeft de verifieerbaarheid van het model dus tot effectieve rechtsbescherming bijgedragen. De complexiteit van de Saneringstool doet deze rechtsbescherming teniet.

20. Saneringstool negeert verkeersaantrekkende werking

Grootschalige investeringen in het hoofdwegennet bevorderen de aantrekkelijkheid van de auto ten opzichte van andere vervoerwijzen. In de aan het NSL ten grondslag liggende verkeersmodellen wordt dit effect doorgaans goed gemodelleerd. Grootschalige investeringen bevorderen echter ook de (relatieve) aantrekkelijkheid van lange-afstandsverplaatsingen ten opzichte van een keuze voor meer dichtbij gelegen alternatieven. Ook stimuleren zij de keuze van huishoudens en individuen voor afstands-intensieve activiteitenpatronen ten opzichte van leefwijzen en leefstijlen die een geringer beslag op 'afstand' leggen. Als gevolg daarvan leiden grootschalige investeringen in infrastructuur reeds op middellange termijn tot gewijzigde keuzen door individuen voor woonplaats, werkplaats, autobezit, vrijetijdspatronen en/of gewijzigde bestemmingskeuzes.

Tot slot leiden grootschalige investeringen in infrastructuur een grotere (relatieve) economische aantrekkelijkheid van productieprocessen met een grote afhankelijkheid van transportbewegingen ten opzichte van productieprocessen met een geringere afhankelijkheid van transport. Dit kan zich uiten in gewijzigde keuzes van bedrijven en organisaties voor vestigingslocatie, voor logistieke bedrijfsvoering, voor productiestrategie, leverancierskeuze, en/of de mate van centralisatie. Concrete voorbeelden van dergelijke keuzes voor transport-extensieve productie zijn het overschakelen op productie volgens het zogenaamde Just In Time (JIT)-concept, het sluiten van nevenvestigingen, het vervuilen van lokale leveranciers door centrale aankoop, het geografisch uitbesteden van (deel)productie, enzovoort.

Bovengenoemde effecten resulteren stuk voor stuk in een groei van het verkeer *als gevolg* van de grootschalige investeringen in het wegennet. Ten opzichte van een te beschouwen referentievariant dient de beschikbare infrastructuur kortom een grotere hoeveelheid verkeer te verwerken. In de voor het NSL aangeleverde verkeersprognoses zijn dergelijke verkeersaantrekkende effecten als gevolg van grootschalige investeringen in infrastructuur niet beschouwd. Dit leidt er toe dat de hoeveelheid verkeer die dient te worden afgewerkt als gevolg van deze investeringen als te laag wordt ingeschat. Voor luchtkwaliteit leidt dit tot een te gunstige inschatting van toekomstige effecten.

21. Saneringstool gebaseerd op achterhaalde aannamen

De Saneringstool hanteert een groot aantal harde uitgangspunten in het voorspellen van toekomstige verkeersgroei welke ofwel politiek te beïnvloeden zijn (bijvoorbeeld in het kader van dit NSL) ofwel welke door de realiteit achterhaald zijn. Als voorbeelden noemen wij de volgende politiek beladen aannamen, gemaakt voor de doorrekening van zowel het autonome scenario als het NSL scenario:

- Vervoermanagement wordt verondersteld geen effecten te hebben. Dit, ondanks de ambitie van het ministerie op dit gebied en de recente aanbevelingen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement
- Een kwaliteitsverbetering in het OV wordt niet geacht de komende vijf jaar niet op te treden
- Een uitbreiding van betaald parkeren wordt tot en met 2015 voor overal in Nederland uitgesloten
- De gemiddelde kosten van reizen met de trein worden geacht met gemiddeld 16.5% te stijgen tussen 2000 en 2020. Treinkosten voor woon-werkverplaatsingen tijdens de spits worden zelfs geacht met 19% te stijgen in dezelfde periode.
- De gemiddelde autokosten worden juist geacht in dezelfde periode met 7% per kilometer te dalen. In werkelijkheid zijn deze kosten door de gestegen brandstofprijzen sinds 2000 fors

opgelopen.

- Het treinnet wordt na 2010 constant geacht, ondanks de diverse regeringsambities op het spoor.
- Het internationaal verkeer wordt geacht fors te groeien: met een index 160% in 2010 ten opzichte van 2000 en een index van 180% in 2020. Naar onze mening is dit een buitensporig hoge groei, welke in werkelijkheid lager zal uitvallen, en gegeven dat het reeds 2008 is, inmiddels lager is uitgevallen.
- Verder is bepaald dat slechts 70% van de te verwachten effecten van prijsbeleid gerealiseerd zullen worden. Een onderbouwing van deze politiek omstreden aanname ontbreekt.
- Gerekend is met een brandstofprijzen in 2010 van EUR 1,15 per liter benzine, EUR 0,83 per liter diesel en EUR 0,43 voor LPG.
- Ook voor 2020 worden vrijwel identieke prijzen verwacht van respectievelijk EUR 1,16, EUR 0,83 en EUR 0,44.
- Dergelijke brandstofprijzen werden wellicht in 2001 nog aan de pomp betaald (de prognoses zijn in dit jaartal opgesteld), maar deze prijzen hebben weinig tot niets meer van doen met de werkelijke brandstofprijzen anno 2008 en waarschijnlijk ook niet met de prijzen anno 2010 tot 2015.

Deze en andere hoogst discutabele aannames staan bijvoorbeeld vermeld op pagina 28 van bijlage 26 bij het NSL

IV. Tot slot

Het is een gemiste kans dat het NSL slechts inzet op het wegwerken van overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Hierboven is op basis van een groot aantal overwegingen uiteengezet waarom wij betwijfelen dat het NSL hierin zal slagen. Maar hoe dan ook is te betreuren dat de ambitie van het NSL niet verder strekt dan tot de bestrijding van overschrijdingen van de normen. Naar onze mening vraagt de in het algemeen slechte luchtkwaliteit in Nederland om een veel bredere ambitie: doelstelling moet zijn om *overal* de luchtkwaliteit daadkrachtig te verbeteren.

In Nederland overlijden als gevolg van de slechte luchtkwaliteit jaarlijks waarschijnlijk 18.000 mensen gemiddeld 10 jaar voortijdig³. Dat zijn gemiddeld vijftig mensen elke dag opnieuw. Bovendien is becijferd dat per jaar vier miljard euro aan gezondheidskosten is toe te schrijven aan de slechte luchtkwaliteit (zie bijlage 10, pagina 1). Deze sterfgevallen en deze gezondheidskosten worden slechts voor een minimaal gedeelte beïnvloed door de met dit NSL te saneren overschrijdingslocaties. Het grote merendeel van de sterfgevallen en gezondheidskosten is namelijk te relateren aan de in het algemeen slechte luchtkwaliteit in Nederland, dat wil zeggen ook op alle locaties waar de luchtkwaliteit (net) iets beter is dan de uiterste, maximaal toelaatbare norm. Voor al deze locaties heeft het NSL echter nauwelijks aandacht. De gezondheidkundige effecten van de maatregelen zoals deze voornamelijk binnen het NSL zijn opgenomen worden in dit kader door een medewerkster van het Kenniscentrum Luchtkwaliteit omschreven als 'eigenlijk een grootschalig ongecontroleerd experiment' (zie bijlage 9, overwegingen 5 en 10).

Met al zijn vrolijke blauwe-lucht-plaatjes, opgewekte retoriek en onrealistisch gunstige scenario's straalt het NSL uit dat het allemaal wel goed komt met de slechte luchtkwaliteit in Nederland. Het geeft daarmee aan burgers, lokale overheden en individuele politici het signaal af dat het luchtkwaliteitsprobleem spoedig opgelost zal zijn.

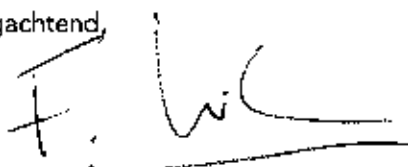
3 Tot voor kort was deze raming op de VROM-website www.vrom.nl/luchtkwaliteit te lezen. De raming is onder andere te vinden in het document 'Fijn stof nader bekeken' van het MNP van januari 2005. De cijfers zijn ook te vinden in het document van de Amsterdamse GGD <http://www.gezond.amsterdam.nl/pool/1/documents/Luchtkwaliteit%20en%20gezondheid%20-%20faq.pdf> onder overweging 9. Meer informatie over onderzoek naar de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging door EU, WHO en anderen is ontsloten via www.milieudefensie.nl/verkeer/links/luchtkwaliteit

Dit is een fictie. Voor luchtkwaliteit is het alle hens aan dek, en dat al vele jaren lang. Het NSL is een gemiste kans om bij alle betrokken overheden en betrokken organisaties de neuzen in één richting te krijgen. Het is een gemiste kans om brede maatschappelijke en politieke steun te verkrijgen voor de aanpak van een zeer complex dossier, waarin slechts één ding vaststaat: dat de slechte luchtkwaliteit in Nederland in de nabije toekomst daadkrachtig aangepakt dient te worden. Het is daarentegen een plan geworden dat de bestaande rechtsbescherming rond luchtkwaliteit vrijwel geheel vernietigt.

Conclusie

Milieudefensie heeft sinds 2003 een grote rol gespeeld in de publieke bewustwording van de slechte luchtkwaliteit in Nederland. Het is op zijn minst opzienbarend dat juist onze vereniging met grote kritiek komt op een plan dat zich Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit noemt. Onze conclusie is dat het NSL per saldo de luchtkwaliteit niet zal verbeteren. Het NSL is verder op meerdere punten in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Maar bovenal: het NSL is een gemiste kans om de slechte luchtkwaliteit in Nederland, al sinds 2000 niet meer verbeterd (zie bijlage 2), daadkrachtig aan te pakken. Wij dagen u uit om Nederland op een vooruitstrevende, creatieve manier voor te bereiden op een toekomst waarin de beschikbare milieuruimte verstandig wordt gebruikt en verdeeld, en waardoor ook de luchtkwaliteit verbetert. Milieudefensie denkt daarbij graag met u mee.

Hoogachtend,



Frank Köhler
algemeen directeur Milieudefensie



Tessy Geurink
adjunct directeur Milieudefensie

BIJLAGEN

Bijlage 1: Vereniging Stedelijk Leefmilieu, *Zienswijze concept-NSL*, 30 oktober 2008

Bijlage 2: Marieke Dijkema, Saskia van der Zee en Fred Woudenberg (GGD Amsterdam), *'NSL: komt het inderdaad allemaal goed?'* in: Tijdschrift Lucht, oktober 2008

Bijlage 3: M&R 2008/1, jaargang 35, nummer 8, 2008, p.511-515

Bijlage 4: Raad van State, *'Voorlichting inzake Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit'*, zaaknummer W08.06.0164/V/A, 1 juni 2006

Bijlage 5: Ron Henriks, *Fiets kan profiteren van subsidies voor verbetering luchtkwaliteit*, in: Fietsverkeer 20, oktober 2008

Bijlage 6: Gezondheidsraad, *'Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'*, Briefadvies aan minister van VROM, 24 april 2008

Bijlage 7: Ministerie van VROM en ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Technische achtergronddocumentatie Saneringstool versie 2.22*, 28 mei 2008, p.95-96

Bijlage 8: Milieu en Natuurplanbureau, *Beoordeling Saneringstool versie 2.1*, februari 2008

Bijlage 9: Iris Hiemstra (Kenniscentrum Luchtkwaliteit), *Tien misvattingen over luchtkwaliteit*, in: Tijdschrift Lucht, juni 2007

Bijlage 10: M. Singels, J.P.G.N. Koster, G. Hoek, *Luchtkwaliteit in Nederland: gezondheidseffecten en hun maatschappelijke kosten*, CE, september 2005

Bijlage 1:

Vereniging Stedelijk Leefmilieu, *Zienswijze concept-NSL*, 30 oktober 2008



56

Vereniging Stedelijk Leefmilieu
Demmenstraat 124
6543 JW NIMBGEN
(024) 3780384
postbank: 1770432
e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
internet: www.leefmilieu.nl

Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Nijmegen, 30 oktober 2008

Geachte heer/mevrouw,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxiden (NOx) worden grootschalig overschreden.

De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbrekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan.

Onderstaand zijn onze bezwaren de volgende, na de samenvatting worden ze stuk voor stuk nader toegelicht.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. Uitstel van het voldoen aan normen is het uitgangspunt van dit plan, gezondheid op tweede plaats
3. Uitgangspunt dat normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd
4. Ten onrechte nadruk buitenlandse bronnen van luchtverontreiniging



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
 Dennenstraat 124
 6543 JW NIMEGEM
 (024) 3780384
 postbank: 1770432
 e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
 internet: www.leefmilieu.nl

5. Grote hoeveelheden bouwprojecten zijn ten onrechte gekoppeld aan dit plan zonder dat beroepsgang mogelijk is
6. Balans tussen maatregelen en bouwplannen is zoek
7. In derogatieperiode
8. Ten onrecht is het slechts het halen van de normen uitgangspunt
9. Modellen die gebruikt worden geven alleen best case geen worst case.
10. Gemeentelijke en provinciale rapportages uit 2006 geven onbetrouwbaar beeld van de huidige situatie m.b.t. luchtverontreiniging
11. Veehouderijen nieuw en onderschat milieuprobleem, concrete aanpak blijft achterwege
12. Meetnet RIVM lijkt niet adequaat
13. Garanties voor uitvoering ontbreken
14. Afname binnen steden blijft achter op landelijke trend
15. Bescherming kwetsbare groepen
16. Afrek zeezoutafrek

De toelichting

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid¹. Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO2². De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op

¹ Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.

² Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat, www.verkeerenwaterstaat.nl.



dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukenmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek³

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

2. Uitstel van het voldoen aan normen is het uitgangspunt van dit plan, gezondheid op tweede plaats

Hoewel men in dit stuk op veel plaatsen lippendienst bewijst aan de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging door fijn stof en NOx wordt uitgegaan van het feit dat de normen zullen worden overschreden en de uitstel moet worden aangevraagd. Terwijl als je naar de maatregelen kijkt die worden opgenomen deze veelal veel eerder genomen hadden kunnen worden.

Voorwoord citaat blz. 2; " Het Kabinet en de decentrale overheden zetten zich maximaal

³ Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

in om de grenswaarden alsnog te halen, hierbij rekening houdend met de flexibiliteit (de mogelijkheid voor zgn. derogatie) die de nieuwe Europese richtlijn voor luchtkwaliteit en schonere lucht biedt."

3. **Uitgangspunt dat normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd**

Voorwoord citaat blz. 2: "Het einddoel zelf staat echter niet ter discussie: Nederland zal bij verkregen derogatie overal tijdig voldoen aan de grenswaarden!"

Dat de normen tijdig gehaald worden is een loze bewering die nergens concreet wordt onderbouwd. Sterker nog men veronderstelt dat een heel scala van maatregelen van Europese voertuigenregelgeving tot en met rekening rijden tijdig wordt ingevoerd. Daarbij wordt nergens duidelijk gemaakt wat iedere maatregel oplevert. Het heel stuk ademt een sfeer van naïef optimisme die niet past bij de aanpak van een van de hardnekkigste milieuproblemen. Het "track record" van de Nederlandse overheid tot nu toe op dit dossier geeft geen vertrouwen.

Citaat 6.1.2 blz. 98: "De Europese Commissie is verantwoordelijk voor het Europese maatregelenpakket. Mocht blijken dat de effecten hiervan tegenvallen, dan zijn alle partijen verantwoordelijk. Op zo'n moment wordt gezamenlijk gekeken naar mogelijke alternatieven en financiering."

Op blz. 9 wordt gesteld dat de verbetering met name het gevolg is van de effecten van het voorgenomen EU beleid. Op blz. 3 wijst het kabinet er wel op dat voortvarende Europese beleidsmaatregelen noodzakelijk blijven om de ambities van dit plan te realiseren. Het Europees beleid is niet zeker maar men gaat dus wel uit van de positieve effecten van voorgenomen Europese beleidsmaatregelen.

4. **Ten onrechte nadruk buitenlandse bronnen van luchtverontreiniging**

Op verschillende plaatsen wordt de indruk gewekt dat buitenlandse bronnen verantwoordelijk zijn voor het niet tijdig halen van de normen. Echter Nederland is een netto exporteur van luchtverontreiniging.

Samenvatting citaat blz. 4: "De ligging van Nederland, in het hart van het dichtstbevolkte gebied van Europa, tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Duitsland, is hier debet aan. Ook de internationale zeescheepvaart op de Noordzee vormt een belangrijke bron van verontreinigende stoffen."

Verder is het al tientallen jaren zo dat Nederland in een dichtbevolkt gebied ligt en dat de zeescheepvaart veel luchtvervuiling veroorzaakt. Als je als regering de verantwoordelijkheid neemt voor het gezondheid van je inwoners dan had je daar allang rekening mee kunnen houden in plaats van je erachter te verschuilen.

5. **Grote hoeveelheden bouwprojecten zijn ten onrechte gekoppeld aan dit plan zonder dat beroepsgang mogelijk is**

Uitgangspunt van het NSL moet zijn: hoe halen we tijdig de normen en zo mogelijk zonder uitstel. Echter in het NSL worden een enorme lijst grote bouwplannen opgenomen. Daarbij

wordt gesteld dat deze doorgang kunnen vinden omdat de grenswaarden tijdig gehaald worden met uitstel. Maar als deze plannen niet worden uitgevoerd halen de normen dan niet gemakkelijker en op tijd!

Samenvatting blz. 5: "Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert. Het zorgt er op deze manier voor dat de luchtkwaliteitsnormen tijdig (bij verkregen derogatie) worden gehaald."

Samenvatting blz. 5: "Projecten kunnen doorgang vinden doordat het NSL laat zien hoe – rekening houdend met de effecten van een project – de grenswaarden tijdig worden gehaald."

Het NSL maakt niet duidelijk in hoeverre een beroepsgang naar de Raad van State mogelijk is bij een mogelijk toekomstig in werking treden van het NSL. Burgers dienen in beroep te kunnen gaan als er normoverschrijding plaatsvindt. Hierbij verwijzen wij naar de uitspraak van het Europese Hof in Luxemburg (dd 26 juli 2008; zaak Dieter Janecek uit Munchen). In haar uitspraak bepaalde het Hof dat direct betrokken burgers bij gevaar voor overschrijding van de geldende milieunormen een actieplan tegen luchtverontreiniging kunnen eisen. Met betrekking tot de inhoud van zo'n actieplan oordeelde het Hof, dat de EU-landen niet verplicht zijn tot maatregelen die elke overschrijding van de normen uitsluiten. Maar ze zijn – bij terecht klachten van individuele burgers – wel verplicht op korte termijn maatregelen te treffen die de risico's van overschrijding tot een minimum beperken en die stapsgewijs leiden tot een situatie waarin de concentratie fijn stof binnen de toegestane hoeveelheid blijft.

Belanghebbenden kunnen tegen het NSL/RSL alleen een zienswijze indienen. Ten onrechte is een beroepsgang niet mogelijk.

6. Balans tussen maatregelen en bouwplannen is zoek

De bouwplannen zijn hard verankerd in dit plan, maar de maatregelen die het moeten compenseren zijn of boterzacht of moeten nog Europees en op rijksniveau genomen worden.

Samenvatting blz. 8: "Voor de generieke rijksmaatregelen is 554 miljoen uitgetrokken. Bij deze maatregelen gaat het bijvoorbeeld om het verensied schoner maken van het dieselwegverkeer door subsidiëring van roetfilters, om stimuleringsmaatregelen voor de landbouw en een innovatief onderzoekspoor naar effectieve maatregelen rondom snelwegen en in de landbouw."

Maatregelen als stimulering en onderzoek leveren altijd ongrijpbare resultaten op, wat we wel zeker weten is dat het langdurige processen zijn dus is het zeer onzeker of ze tijdig effect zullen hebben.

Ook op andere plaatsen in het stuk wordt duidelijk dat het NSL belangrijk is voor het bouwen.

Cilaat uit 2.2. blz. 17: "Het kabinet heeft gezocht naar een effectievere aanpak op een groter schaalniveau, die zowel de saneringsopgave als de ontwikkelingsopgave ten goede zou komen. Er was behoefte aan een nationale aanpak, waarbij de grenswaarden tijdig worden gehaald en de blokkades voor projecten worden opgeheven."

7. In derogatieperiode worden normen verhoogd

Citaat 3.2.2 blz 29: "In beide gevallen geldt de maximale overschrijdingsmarge als bovengrens voor de [tijdelijke] overschrijding tijdens de periode waarvoor derogatie geldt.

De normen dus worden verhoogd in de derogatieperiode. In het vervolg wordt gesteld dat de gemiddelde concentratie voor PM10 tijdens de derogatieperiode niet hoger mag zijn dan 48 mg/m³ en niet meer dan 35 dagen per jaar de 75 mg/m³ mag overschrijden. Deze normen waren zoals bekend 40 mg/ m³ en een daggemiddelde overschrijding van 50 mg/ m³. Feitelijk leidt de derogatie tot een vermindering van de normen die schadelijk is voor de gezondheid. Hetzelfde geldt voor de grenswaarde van NO₂

8. Ten onrecht is het slechts het halen van de normen uitgangspunt

In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade oploopt. Preventieve maatregelen om maximale gezondheid voor kinderen, zieken en ouderen te bewerkstelligen vormen geen onderdeel van dit plan. Dicht bij drukke wegen mogen nog steeds scholen, e.d. gebouwd worden terwijl bekend is dat dit ongezond. Een gemiste kans.

De betrouwbaarheid van de saneringstool onduidelijk. Pas in de toekomst als maatregelen geoperationaliseerd worden, wordt door luchtmetingen duidelijk of het rekenmodel valide is. Op dit moment zijn er geen gegevens over de voorspellende waarde van het model.

9. Modellen die gebruikt worden geven alleen best case geen worst case.

Uitgangspunt van de metingen is het jaar 2006. In dat jaar was door meteorologische oorzaken de luchtkwaliteit goed. Dit betekent dat het straks best mogelijk is dat bij een veel slechter jaar de normen alsnog niet gehaald worden. Hier is geen ruimte voor opgenomen in de plannen. In het NSL is men voorzichtig optimistisch over de aanpak. De toekomst zal uitwijzen of dat optimisme terecht is, maar er da is in ieder geval duidelijk geen ruimte voor worst case denken.

Citaat par. 4.3. blz. 56: "Fluctuaties in meteorologische omstandigheden leiden ertoe dat voorzichtig moet worden omgegaan met uitspraken op basis van één jaar. Hoewel 2006 een extreem warm jaar was, passen de gemeten concentraties PM10 en NO2 goed in de trend van de voorgaande jaren. Dit zou kunnen betekenen dat de berekende aantallen personen die blootgesteld zijn aan te hoge concentraties luchtverontreiniging ook een goed beeld geven van de problematiek.

10. Gemeentelijke en provinciale rapportages uit 2006 geven onbetrouwbaar beeld van de huidige situatie m.b.t. luchtverontreiniging

Citaat 4.3 blz. 56: "De daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ is op veel meer locaties overschreden. Het RIVM schat het aandeel van de bevolking dat in 2006 aan een overschrijding van deze grenswaarde werd blootgesteld op 5% van de bevolking. Dit komt overeen met circa 800 duizend personen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er geen correctie voor natuurlijke bronnen heeft plaatsgevonden, wat een drukkend effect op het aantal personen zou hebben gehad.



Vereniging Stedelijk Leefmilieu
 Dennenstraat 124
 6543 JW NIJMBGEN
 (024) 3780384
 postbank: 1770432
 e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
 internet: www.leefmilieu.nl

De gemeentelijke en provinciale rapportages vermelden in totaal 140 duizend personen die aan een overschrijding van deze grenswaarde zijn blootgesteld. Echter, niet alle gemeenten hebben volledig gerapporteerd, waardoor dit getal als ondergrens moet worden beschouwd.

Deze rapportages van gemeenten en provincies zijn verankerd in Europese richtlijnen en Nederlandse wetten. Waarop is het optimisme gebaseerd dat de verplichtingen van gemeenten en provincies door hen nu wel uitgevoerd worden?

11. Veehouderijen nieuw en onderschat milieuprobleem, concrete aanpak blijft achterwege

In het NSL blijkt op heel veel plaatsen dat men zich pas zeer recent bewust is geworden van de invloed van de intensieve veehouderijen op de luchtkwaliteit. Kennelijk is het meetnet van het RIVM niet in staat gebleken dit probleem in kaart te brengen. Echter de reactie is niet om maatregelen te nemen, maar om meer onderzoek te doen... te weinig en te laat...

Citaat samenvatting blz. 5: "In de landbouwsector veroorzaken circa 330 intensieve veehouderijen (met name pluimveebedrijven) zeer waarschijnlijk overschrijdingen van de grenswaarde voor PM₁₀. Dit wordt de komende tijd per bedrijf nader onderzocht."

Citaat 4.2.3.2. blz. 50: "De problematiek van PM₁₀ normoverschrijding rondom agrarische bedrijven (stallen voor intensieve veehouderij) is pas recentelijk onderkend en was voor 2005 nog geen issue voor beleid (zie ook paragraaf 4.2.5)."

Citaat 4.2.5 blz. 54: "Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀) in de veehouderij is recent in kaart gebracht ~~is~~. De problematiek van fijn stof uit de veehouderij is nog nieuw, waardoor hierover nog weinig kennis aanwezig is. Het in kaart brengen van het aantal overschrijdingen heeft plaatsgevonden in drie stappen, de werkwijze daarbij is van grof naar fijn."

Tabel 4.11 Aantal bedrijven waarvan met vrij grote zekerheid kan worden verondersteld dat er sprake is van een overschrijding van de grenswaarde in 2006 en in 2010.

	2006		2010	
Limburg	156	18.3 %	32	9.7 %
Noord-Brabant	481	56.4 %	207	62.8 %
Overijssel	70	8.2 %	41	12.4 %
Utrecht	25	2.9 %	7	2.1 %
Gelderland	121	14.2 %	43	13 %
Totaal	853	100 %	330	100 %

Het gaat in 2010 om 330 pluimveehouderijbedrijven, waarbij voor Noord Brabant het probleem het hardnekkigst is. Daarbij gaat men er vanuit dat in de landbouw de hoeveelheid fijn stof die daar vrijkomt blijft groeien!! Waarom krijgt de landbouw als enige sector deze ruimte. Het staat in schril contrast met de druk die er op de industrie gelegd werd en wordt.

Tabel 6.1 De verwachte ontwikkeling in de Nederlandse emissies van PM₁₀ (in kton) van 2004 tot in 2020, rekening houdend met vastgesteld en voorgenomen beleid (MNP, 2008)

Sector	2004	2010	2015	2020
Industrie	8,7	8,2	7,3	6,5
Raffinaderijen	2,0	0,5	0,5	0,6
Energiesector	0,4	0,6	0,9	1,1
Afvalverwerking	0,1	<0,1	<0,1	<0,1
Verkeer	13,8	10,5	8,6	7,4
Landbouw	8,5	9,7	10,0	10,3
Huishoudens	3,4	3,6	3,5	3,5
HDO, Bouw	2,3	2,8	2,8	2,9
TOTAAL	39,2	35,9	33,6	32,3
Zeescheepvaart	10,4	11,5	12,6	13,6

- emissie zeescheepvaart valt buiten het nationale emissietotaal
- internationale maatregelen zeescheepvaart in 2008 zijn nog niet meegenomen

12. Meetnet RIVM lijkt niet adequaat

In het NSL blijkt op heel veel plaatsen dat men zich pas zeer recent bewust is geworden van de invloed van de intensieve veehouderijen op de luchtkwaliteit. Kennelijk is het meetnet van het RIVM niet in staat gebleken dit probleem in kaart te brengen. Als dergelijke grote bronnen van Nederlandse luchtverontreiniging anno 2008 nog te ontdekken zijn, is het de moeite waard verder te kijken naar mogelijke andere bronnen. Een fijnmaziger meetnet dat ook zwarte rook meet is dan een prioriteit.

13. Garanties voor uitvoering ontbreken

Het grootste manco van het hele plan is dat het een veelheid aan maatregelen bevat waaraan door zeer veel lokale en provinciale overheden moet worden gewerkt, willen ze slagen. Echter hoe wordt gegarandeerd dat ze dat zullen uitvoeren. Er wordt gesteld dat het NSL kracht van wet heeft.

Citaat blz. 13" "Het NSL is de kern van titel 5.2 van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)"

Citaat 1.2 blz. 13/14: "Het rijk coördineert de totstandkoming en uitvoering van het nationale programma en maakt ten behoeve van de uitvoering afspraken met provincies en gemeenten over toetsbare resultaten.

.....
 Door middel van een jaarlijkse monitor houdt het rijk in samenwerking met de decentrale overheden een vinger aan de pols....."

Maar dat is natuurlijk niet voldoende. Niemand houdt zich aan een lastige wet als die niet afgedwongen kan worden.

Citaat 2.4 blz. 20 Als discipline in de uitvoering achterwege blijft, kan dit gevolgen hebben voor het doorgaan van een project. In die zin vereist het systeem nauwkeurige monitoring en zonodig bijstelling van maatregelen en plannen. Hierbij komt nog de wettelijke

uitvoeringsplicht voor maatregelen en de doorzettingsmacht voor de minister van VROM. Dat laatste wil zeggen dat de minister bevoegd is om een aanwijzing te geven in geval van nalatigheid. Desnoods kan de minister zelf, ten laste van het betrokken bestuursorgaan, voorzien in het gevorderde.

We weten werkelijk men niet hoe zich dit voorstelt in de Nederlandse verhoudingen. Voorzien in het gevorderde... Hoe vorder je vage maatregelen als: Aanpak fijn stof knelpunt landbouw, provinciaal wagenpark op aardgas, stimuleren openbaar vervoer enz. Als men zich werkelijk druk had gemaakt over de gezondheid dan had men bij de knelpunten ook een inventarisatie gemaakt van gevoelige bestemmingen en een maatregelenpakket vastgesteld om op die plaatsen een beduidend lagere concentratie te bereiken dan de Europese grenswaarden.

14. Afname binnen steden blijft achter op landelijke trend

Citaat 4.1.2. blz. 38 De gemeten NO₂-concentraties zijn bij binnenstedelijke straten relatief minder sterk gedaald dan op de rurale meetlocaties (1% per jaar). De laatste jaren beperkt de overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde zich dan ook steeds meer tot de directe omgeving van snelwegen en drukke stadswegen.

De vraag is of de CAR-modellen die de toekomst modelleren en daarmee de nieuwe projecten mogelijk maken wel rekening houden met dit recente inzicht dat de binnenstedelijke effecten van de luchtvervuiling hardnekkiger zijn dan eerst gedacht. Kortom gaan alle verbeteringen zich uiteindelijk niet op het platteland verder manifesteren en blijft de stad met de overschrijdingen zitten. Vooral omdat veel projecten ook daar gepland zijn!

Citaat 4.2.2. blz. 43: "De opbouw van de concentraties van NO₂ en PM₁₀ uit de diverse bronnen is niet overal hetzelfde. De regionale verschillen kunnen groot zijn. Dat is vooral voor NO₂ het geval, met voor de zeer stedelijke agglomeraties een achtergrondconcentratie die 10 tot 15 µg/m³ hoger kan zijn dan elders."

Het NSL gaat uit van een sterke verbetering van de luchtkwaliteit in de periode 2005-2010 voor fijn stof en NO_x. Grafieken laten dit zien (zie samenvatting NSL pagina 05 en 06, figuur 1a en 1b). Echter metingen van de GGD Amsterdam (Trends in concentraties PM₁₀ en NO₂ in Amsterdam periode 1999-2007, dd 12 juni 2008) laten zien dat in de periode 1999-2007, sprake is van stagnerende trends. Het rapport stelt dat niet alleen in Amsterdam sprake is van stagnerende trends, maar dat dit ook landelijk en in andere Europese landen speelt. Het RIVM geeft in de rapportage van de jaarcijfers 2003-2006 aan dat de voorheen dalende trends in de laatste 7 jaar niet meer waar te nemen is. Het European Environment Agency (EEA) geeft als mogelijke verklaring voor deze stagnerende trends 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 uitstoot toenemen.

15. Bescherming kwetsbare groepen

In het NSL koken geen maatregelen voor om kwetsbare groepen extra te beschermen. Nederland gaat voorbij aan mogelijkheden om juist ook voor kinderen passende maatregelen



56

Vereniging Stedelijk Leefmilieu
Dennenstraat 124
6543 JW NIJMEGEN
(024) 3780384
postbank: 1770432
e-mail: m.jacobs@leefmilieu.nl
internet: www.leefmilieu.nl

te nemen. De bescherming van de gezondheid voor kwetsbare groepen speelt geen rol in het NSL, terwijl de Europese richtlijn 2008/50/EG daar expliciet aandacht voor vraagt.

Citaat artikel 23 van de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG : "In geval van overschrijding van grenswaarden waarvoor het uiterste tijdstip voor naleving reeds is verstreken, worden in de luchtkwaliteitsplannen passende maatregelen genoemd, zodat de periode van overschrijding zo kort mogelijk kan worden gehouden. De luchtkwaliteitsplannen kunnen bovendien maatregelen omvatten die gericht zijn op de bescherming van kwetsbare bevolkingsgroepen zoals kinderen.

16. Aftrek zeezoutaftrek

Citaat artikel 20 van de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG "De lidstaten verstrekken de Commissie, voor een bepaald jaar, een lijst van zones en agglomeraties waar overschrijdingen van grenswaarden voor een bepaalde verontreinigende stof toe te schrijven zijn aan natuurlijke bronnen. De lidstaten verstrekken gegevens over de concentraties en bronnen en het bewijsmateriaal dat aantoonst dat de overschrijdingen aan natuurlijke bronnen zijn toe te schrijven".

Bij het vaststellen of een gebied voldoet aan de Europese grenswaarde wordt in Nederland een vaste aftrek voor zeezout meegenomen. Zowel voor het jaargemiddelde als voor het bepalen van het aantal overschrijdingsdagen van het daggemiddelde. Deze zeezoutaftrek zou alleen mogen worden toegepast als helmaal zeker is dat een overschrijding van de normen is toe te schrijven aan natuurlijke bronnen. De manier waarop in de huidige plannen de zeezoutaftrek wordt toegepast – volgens de methodiek van Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007 - is in strijd met de richtlijn 2008/50/EG.

Wij zijn er ons van bewust een lange lijst van bezwaren en opmerkingen te hebben bij uw omvangrijke en ingrijpende programma. Voor een nadere toelichting zijn wij natuurlijk beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

Marga Jacobs
Voorzitter Leefmilieu

H. de Blaauw
Bestuurslid

Bijlage 2:

Marieke Dijkema, Saskia van der Zee en Fred Woudenberg (GGD Amsterdam), 'NSL: komt het inderdaad allemaal goed?' in: Tijdschrift Lucht, oktober 2008

NSL: KOMT HET INDERDAAD ALLEMAAL GOED?

Het NSL voorspelt dat de lucht schoon is over een aantal jaren. Dat is onwaarschijnlijk. Alleen drastische ingrepen kunnen hiervoor zorgen.

MARIEKE DIJKEMA, SASKIA VAN DER ZEE EN FRED WOUDEBERG*

Inleiding

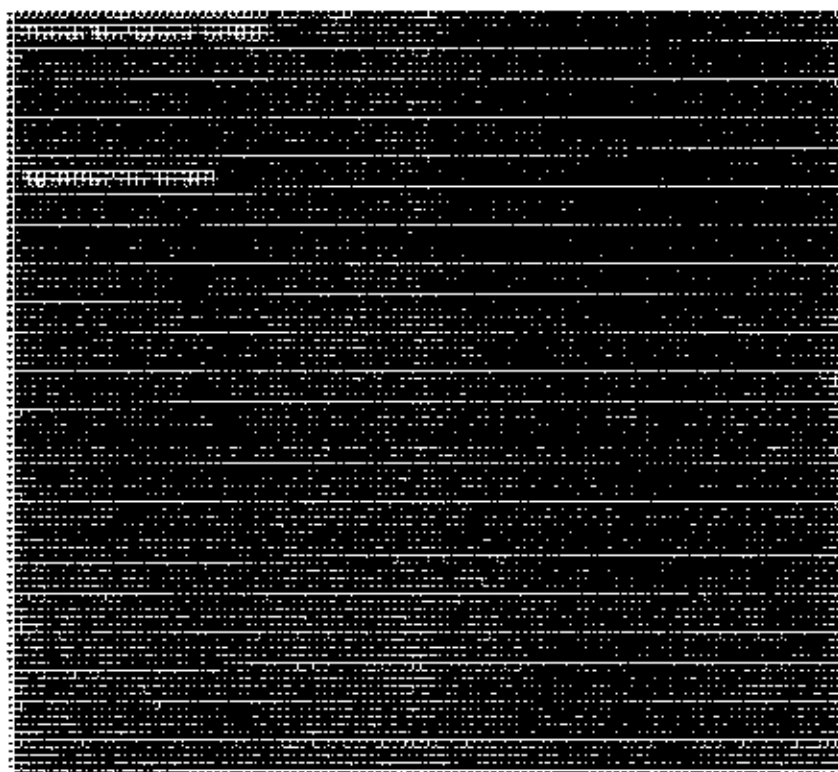
Het luchtkwaliteitsbeleid is in 2008 vernieuwd, er is een nieuwe Wet luchtkwaliteit en alle maatregelen die Europees, nationaal en lokaal worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn samengevoegd in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is door het ministerie van VROM in het leven geroepen om drie doelen te dienen:

- 1 een goede luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid;
- 2 ruimtelijke projecten moeten weer door kunnen gaan;
- 3 Nederland moet voldoen aan de Europese normen.

Bij de presentatie van het NSL benadrukte de minister trots dat het pakket maatregelen er volgens de berekeningen voor zorgt dat Nederland in 2011 en 2015 aan de Europese normen voldoet, en de lucht dan dus schoon is.

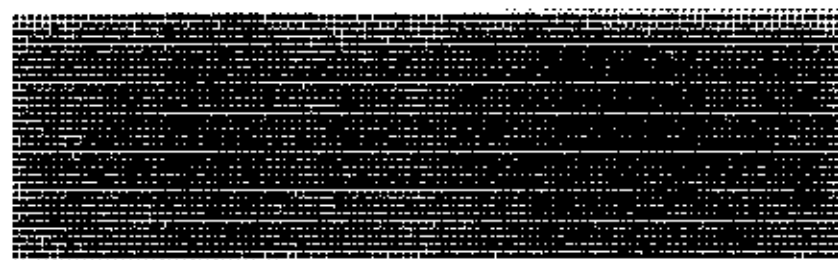
Nederland moet aan de Europese normen voldoen. Er is derogatie (uitstel) nodig omdat het halen van de normen in 2005 en 2010 niet gelukt is of gaat lukken. Om derogatie te verkrijgen, moet Nederland laten zien dat de luchtkwaliteit in de derogatie-termijn wel aan de normen gaat voldoen. Het is daarom begrijpelijk de prognoseberekeringen zo positief mogelijk te maken.

Of Nederland in de komende jaren ook werkelijk aan de normen voldoet, blijft de vraag. Zeker is dat, zelfs als de normen gehaald worden, de luchtkwaliteit



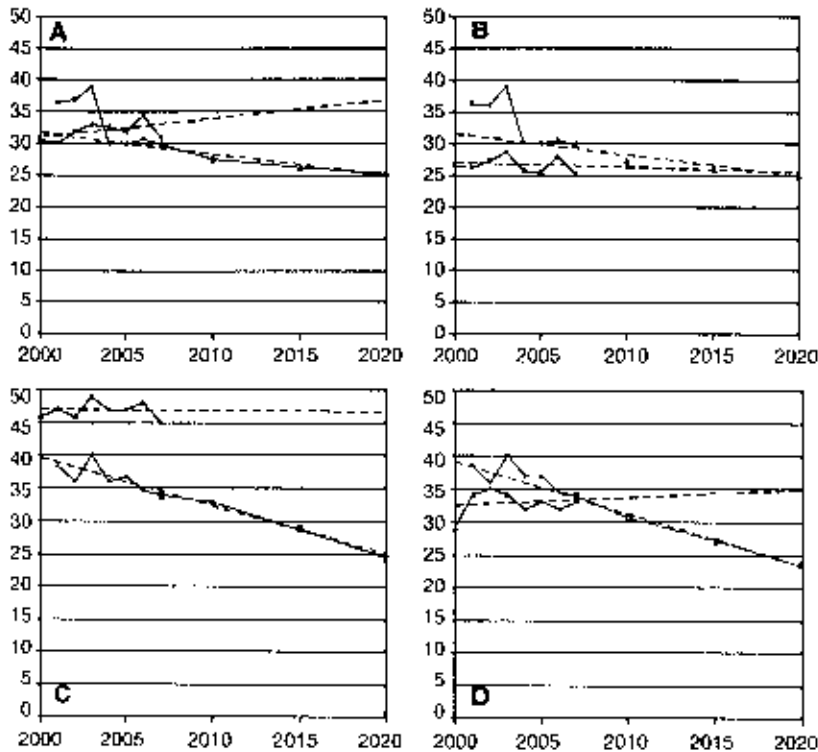
Figuur 1

Vaststaande beleidsmaatregelen meegenomen in GCN-toekomstverwachtingen. Onder: de voorgenomen beleidsmaatregelen (ontleend aan MNP, GCN 2008).



op veel plekken nog niet 'gezonder' is. De optimistische schattingen brengen bovendien het risico met zich mee dat er een houding ontstaat dat ook zonder

lokale inspanningen de lucht wel schoon genoeg wordt. Dit wordt in Zuid-Afrika uitgedrukt met het spreekwoord 'alles sal reg kom'.



Figuur 2: Vergelijking gemeten en GCN-concentraties op de locaties van twee meetpunten (drukke straat en stadsachtergrond) in Amsterdam. (Doecker; gemeten; helder; GCN; stippellijnen; trend.)

A: PM₁₀, drukke straat
 B: PM₁₀, stadsachtergrond
 C: NO₂, drukke straat
 D: NO₂, stadsachtergrond

In dit artikel wordt besproken op welke wijze de berekeningen en prognoses tot stand komen en waarom er risico's kleven aan de optimistische prognoses. Daarvoor kijken we terug naar de voorspellingen uit het verleden en maken we een vergelijking tussen de voorspellingen en een trendanalyse op basis van metingen.

Rekenen aan luchtkwaliteit
 Het inzichtelijk maken van de lokale luchtkwaliteit gebeurt in Nederland over het algemeen met berekeningen. Tot voor kort gebruikten vrijwel alle lokale overheden hiervoor het pro-

gramma CAR II. Dit programma berekent op basis van locatie, omgevingskenmerken en verkeerskenmerken de lokale bijdrage bovenop een achtergrondconcentratie. Die achtergrondconcentratie wordt verkregen uit de Groot-schalige Concentratiekaart Nederland (GCN) die jaarlijks door het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) wordt opgesteld.

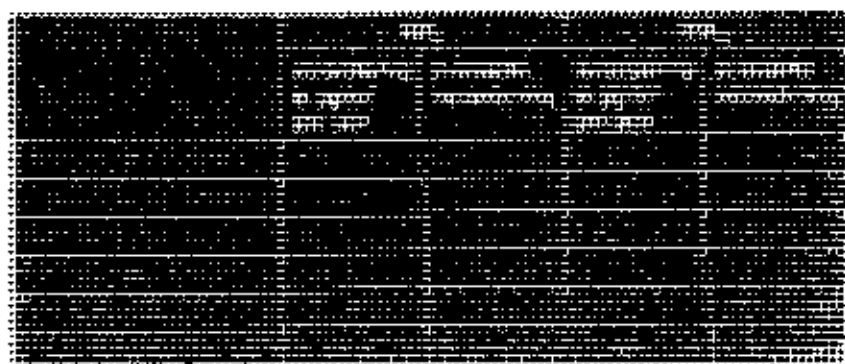
In het kader van NSL is er een landelijk rekenmodel opgesteld: de Saneringstool. Deze rekenmethode is het rekeninstrument achter het NSL. De Saneringstool wordt gebruikt om het saldo te berekenen van aan de ene

kant maatregelen om de lucht schoner te maken en aan de andere kant bouwplannen die leiden tot meer verkeer en luchtverontreiniging.

Achtergrondconcentraties: GCN
 Jaarlijks produceert het MNP de GCN-kaarten voor PM₁₀ en NO₂ voor Nederland. Deze kaarten zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen, uitgaande van onder andere emissieregistraties, en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. De GCN-kaarten zijn bedoeld voor het geven van een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland zowel voor voorgaande jaren als in de toekomst. In de GCN-prognoses gaat het MNP uit van autonome ontwikkeling en van beleid dat invloed heeft op de luchtkwaliteit. In de GCN-prognoses uit 2007 is uitgegaan van het vastgestelde internationale en nationale beleid, voorgenomen nationale en internationale maatregelen en afgesproken Europese beleidsdoelstellingen, zoals weergegeven in figuur 1. Het voorgenomen Europese beleid gaat er onder meer van uit dat de EU-landen hun National Emissions Ceilings (NEC) voor 2010 en de emissies volgens de ambitie van de Thematische Strategie voor luchtverontreiniging (TSAP) van de Europese Commissie voor 2020 realiseren.

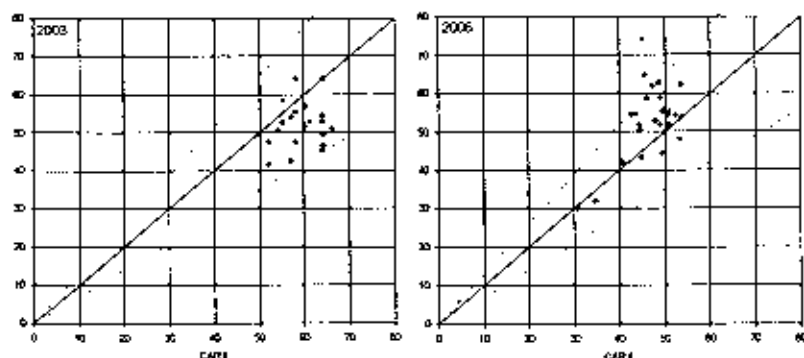
De GCN-toekomstprognoses zijn, met het uitgangspunt dat al dit beleid ook volledig wordt uitgevoerd en volledig tot de verwachte effecten leidt, een best haalbare prognose. Ook wat betreft de autonome ontwikkeling gaat het MNP al jaren uit van een daling.

Achtergrondconcentraties: prognoses uit het verleden
 Voor de locaties van twee meetpunten van het Amsterdamse meetnet zijn eerdere toekomstverwachtingen vergele-



- deze component wordt op deze locatie niet gemeten
- [s] straatstation
- [a] achtergrondstation
- * statistisch significant

Figuur 3: Trends in concentratie NO_2 en PM_{10} , 1989-2007 voor zes Amsterdamse meetstations.



Figuur 4: Vergelijking jaargemiddelde gemeten concentratie (Palries) en volgens modelberekening (CAR II), in 2003 (CAR II, v 1.0) en 2006 (CAR II, v 5.0).

ken met de huidige. In 2001 gaf de toenmalige GCN aan dat de NO_2 -concentraties tot 2010 op deze meetpunten met 0,41 respectievelijk 0,52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per jaar zouden dalen. De GCN-prognoses van 2007 verwachten tot 2015 een daling van 0,64 respectievelijk 0,75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per jaar. Voor PM_{10} zijn deze prognoses nog meer uiteenlopend: werd in 2001 tot 2010 een verbetering van 0,10 respectievelijk 0,20 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{jaar}$ verwacht, in 2007 werd tot 2015 een verbetering verwacht van 0,48 respectievelijk 0,47 $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{jaar}$.

Voor deze twee meetpunten is ook een vergelijking gemaakt tussen de GCN-concentratie en de werkelijk gemeten

concentratie. In figuur 2 is de gerapporteerde GCN-concentratie voor NO_2 en PM_{10} weergegeven (2001-2007) en ook de toekomstverwachting voor 2010, 2015 en 2020. In een donkere kleur zijn de gemeten concentraties weergegeven. De gemeten en gemodelleerde concentraties zijn niet gelijk; dit is te verklaren door de lokale bijdrage die in de GCN-kaarten niet is meegenomen en doordat zowel meten en modelleren met een zekere onzekerheid onroeven zijn. In de figuur zijn twee trendlijnen getekend: de donkere stippellijn geeft de extrapolatie aan van de trend op basis van metingen, de heldere stippellijn geeft de ontwikkeling volgens de GCN-prognose van 2007. Van belang is de

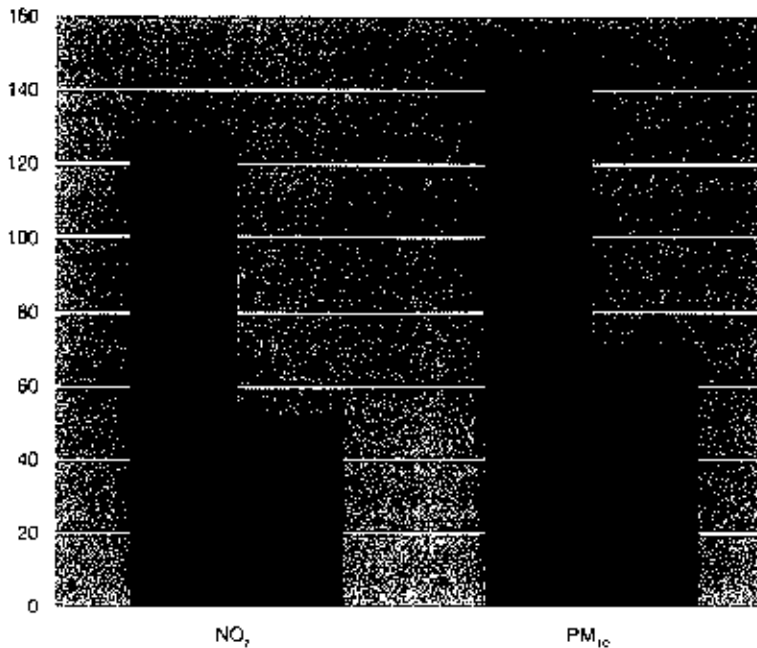
richting van deze beide lijnen: de trend in GCN is zeer sterk dalend, op basis van metingen wordt een meer constante situatie of zelfs een stijging verwacht.

De autonome daling die het MNP verwacht, blijkt in de praktijk niet op te treden. Zes meetstations uit het Amsterdamse meetnet meten sinds 1999 op gelijke wijze PM_{10} en/of NO_2 . Voor deze stations is een statistische trendanalyse uitgevoerd (figuur 3). Hieruit blijkt dat de concentraties fijn stof gelijk blijven. De concentraties stikstofdioxide op straatlocaties blijven gelijk of nemen toe, en op achtergrondlocaties blijven ze gelijk of dalen ze. Tot eind jaren negentig werden overigens wel dalingen gezien. De stagnering van de dalende trends is geen Amsterdams fenomeen. In veel stedelijke gebieden in Europa worden deze trends sinds ongeveer 2000 waargenomen.^{2,5}

Lokale bijdrage: CAR II

De bijdrage van lokale bronnen, bij uitstek het lokale verkeer, wordt berekend door middel van modellen. Sinds 2001 wordt voor de rapportage over de lokale luchtkwaliteit veelal gebruikgemaakt van het rekenmodel CAR II. Op basis van verkeersintensiteit, -samenstelling en wegkarakteristieken wordt de lokale bijdrage bovenop de achtergrondconcentratie (volgend uit de GCN-kaarten) berekend.

Voor het kalenderjaar 2003 is een vergelijking uitgevoerd tussen de gemeten concentratie stikstofdioxide op 27 locaties langs drukke wegen in Amsterdam en de met CAR II berekende concentratie (figuur 4). Uit deze vergelijking bleek dat CAR II de NO_2 -concentratie gemiddeld 13% overschatte, terwijl voor individuele meetpunten de verschillen uiteenliepen tussen 31% onder- en 37% overschatting.⁶



Figuur 5: Aantal wegekilometers in Amsterdam met overschrijding van de normen voor NO₂ en PM₁₀ in 2006, na berekening met CAR II respectievelijk de Saneringstool.

Deze exercitie is in 2006 voor 21 van de oorspronkelijke 27 locaties in Amsterdam herhaald (figuur 4). Dit keer bleek dat de met CAR II berekende concentratie gemiddeld 12% lager uit kwam dan de gemeten concentratie. Dit liep uiteen van 39% onderschatting tot 10% overschatting voor individuele meetpunten.

Waar CAR II, mede op basis van de Amsterdamse vergelijking uit 2003, altijd bekend heeft gestaan als een model met conservatieve voorspellingen, en men ervan uit is gegaan dat als je volgens CAR II voldoet aan de norm er ook echt geen probleem kan zijn, blijkt uit de vergelijking van 2006 dat CAR II de lokale situatie juist gunstiger doet voorkomen dan in werkelijkheid.

Lokale bijdrage: Rapportagestool
Per rapportagejaar 2007 wordt de Saneringstool, ontwikkeld ten behoeve van het NSL, ook gebruikt voor de gemeentelijke rapportage luchtkwaliteit. De Saneringstool wordt ten behoeve hiervan gevuld met de actuele GCN van het voorbije jaar, en omgedoopt tot de Rapportagestool. De gemeentelijke taak is hiermee verschoven van het (laten) uitrekenen van de lokale luchtverontreiniging naar het vullen, met gegevens over het lokale verkeer, van de nationale rekentool. Mogelijk wordt luchtkwaliteit hiermee voor een deel van de lokale overheden een steeds abstracter begrip.

In Amsterdam wordt volgens CAR II in

2006 langs 125 kilometer weg de norm voor NO₂ overschreden, en langs 151 km weg de norm voor PM₁₀. Met in gedachten de eerder besproken onderschatting van het CAR II-model, kan dit aantal kilometers in werkelijkheid nog best wat hoger zijn. Uit de berekeningen met de Saneringstool voor hetzelfde jaar volgt dat langs 53 kilometer weg de norm voor NO₂ wordt overschreden en langs 72 km voor PM₁₀. In vergelijking met de CAR II-berekeningen lijkt de lucht met de ingebruikname van een ander rekenmodel een stuk schoner te zijn geworden. De problemen met overschrijdingskilometers zijn gehalveerd. Vanaf najaar 2008 zal voor alle rapportageplichtige gemeenten de luchtkwaliteit met de Rapportagestool worden berekend. In veel gemeenten zal dan blijken dat het aantal overschrijdingskilometers lager is dan voorheen of wellicht zelfs helemaal verdwenen (figuur 5). Dit kan ertoe leiden dat de animo om iets aan de luchtkwaliteit te doen afneemt en dat het moeilijk wordt lokaal steun te vinden voor ingrijpende maatregelen.

Lokale bijdrage: Saneringstool
De prognoses van lokale luchtverontreiniging worden sinds de inwerkingtreding van NSL berekend door middel van de Saneringstool. De Saneringstool biedt de mogelijkheid om naast de verwachte verkeers- en wegkenmerken ook andere veranderingen die invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit in

te voeren. Hierbij gaat het om grote bouwprojecten die kunnen leiden tot een toename van de luchtverontreiniging (zogenaamde IBM-projecten) en maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De netto-uitkomst van deze balans moet in 2011 voor fijn stof en 2015 voor NO₂ voldoen aan de Europese normen.

Berekeningen met de Saneringstool voldoen heel goed aan die eis, uit het NSL blijkt Nederland in de genoemde jaren vrijwel overal aan de normen te voldoen.

Behalve de mogelijke onderschatting van dit rekenmodel en de wel erg optimistische toekomstprognoses in de onderliggende GCN-kaarten, zoals hiervoor beschreven, is de Saneringstool een nationaal model, de aannames en resultaten zijn daarom meer grofmazig dan men op gemeentelijk niveau gewend was.

In de Saneringstool is een wegvak bijvoorbeeld minimaal honderd meter. Kleinere wegvakken met overschrijding, bijvoorbeeld een kruispunt, middelen zo uit en verdwijnen in het totaal. Ook detailskenmerken, zoals typering van de weg (canyon, bomen) en doorstroming worden op groter schaalniveau geschat. Gemeenten kunnen dit corrigeren, maar dit wordt niet automatisch gelijkgesteld aan de kenmerken die in voorgaande jaren aan wegen zijn toegekend.

Ten slotte is de Saneringstool niet geheel dekkend. In eerste instantie is er een selectie van wegen gemaakt waarvoor lokale overheden gegevens moesten aanleveren. De selectie van deze wegen is gedaan voor NO₂ en het jaar 2004 op basis van een 'worstcasebepaling' van de wegkenmerken en verkeersintensiteiten. Wegen vallen daarbij buiten de selectie als lokaal voor het totaal van achtergrond en verkeersbijdrage geen overschrijding van de NO₂-norm (onduidelijk of dit de plandrem-

pel (52 µg/m³) of grenswaarde (40 µg/m³) betreft) wordt berekend voor het jaar 2004.^{2,8} Later konden gemeenten andere wegen ook invoeren, dit is echter geen verplichting. Mogelijk zijn zo dus wegen die in 2004 niet relevant waren, maar dit door ruimtelijke ontwikkeling wel zijn geworden, niet opgenomen in de Saneringstool. In een eerdere editie van *Tijdschrift Lucht*, liet Peter Glerum al zien dat er in Tilburg grote verschillen optreden tussen prognoseberekeringen met Urbis en de Saneringstool.³ Ook daar was de Saneringstool beduidend optimistischer dan Urbis.

| Saneringstool maakt lokaal beleid ineffectief

Het NSL is mede afhankelijk van de uitvoering van lokaal beleid om de luchtverontreiniging terug te dringen. De uitkomsten van berekeningen met de Saneringstool maken het toepassen van lokale maatregelen echter steeds moeilijker. Lokaal beleid richt zich in het algemeen op parkeerbeleid, stimulering van schonere voertuigen (bijvoorbeeld door middel van milieuzoneering, slooppremies, schone concessies OV) en stimuleren van OV- en fietsgebruik.

Veel van deze maatregelen zijn echter al opgenomen in de GCN-kaarten. De winst van bijvoorbeeld schonere auto's wordt zo grotendeels toebedeeld aan landelijke maatregelen. Daarnaast geldt dat de toekomstige emissies rekening houden met een flink schoner wagenpark. Vermindering van de hoeveelheid verkeer of stimulering van schonere voertuigen heeft in absolute getallen dan steeds minder effect. De winst die op lokaal niveau zichtbaar blijft, wordt op deze manier vaak zo klein (minder dan 1 µg/m³) dat het moeilijk wordt daar politieke steun voor te krijgen.

Alhoewel het NSL dus mede afhankelijk is van de uitvoering van lokaal beleid, leiden de optimistische voorspellingen

van de bijbehorende rekentool ertoe dat het gemeentelijk draagvlak voor lokale maatregelen afneemt.

| ... as ons almal ons plig doen
Het MNP vindt de Saneringstool een geschikt instrument om verkenningen te doen, maar '(...) is bezorgd over het mogelijke 'absolute' gebruik van de uitkomsten van de Saneringstool in de beleidsuitvoering (...). Daarom adviseert het MNP deze tool vooral in te zetten als verkennend en inventariserend instrument en de uitkomsten ervan niet als enig en doorslaggevend criterium te gebruiken om te bepalen waar en welke maatregelen getroffen moeten worden. De praktijk lijkt te worden dat gemeenten de Rapportage-/Saneringstool als enig instrument gebruiken voor het vaststellen van knelpunten. In de praktijk worden de uitkomsten als absolute waarheid beschouwd en vervolgens wordt geredeneerd dat lokale maatregelen niet meer nodig zijn. Dat wordt versterkt doordat in de berekeningen lokale maatregelen nauwelijks effect hebben. Het risico is groot dat effectief lokaal beleid in de ijskast gaat en dat de lucht in de steden ook de komende jaren niet schoner zal worden.

Het eerdergenoemde Zuid-Afrikaanse spreekwoord luidt compleet: 'Alles sal reg kom as ons almal ons plig doen.' De lucht kan je niet schoon rekenen. Alleen forse lokale, nationale en internationale inspanningen kunnen dat voor elkaar krijgen.

Noten

- 1 MNP: Velders, G.J.M., Aben, I.M.M., Blom, W.F., Dam, J.D. van, Elzenga, H.E., Geilenkirchen, G.P., Hammingh, P., Hoen, A., Jirmink, B.A., Koelemeijer, R.B.A., Matthijsen, J., Peek, C.J., Schilderman, C.B.W., Sluis, O.C. van der, Vries, W.I. de. (2008). Concentratiekaarten voor groot-schalige luchtverontreiniging in Nederland. Rapportage 2008. Rapportnr. 500088002.
 - 2 Van der Zee, S. en Woudenberg, F. (2006). Stads lucht niet schoner geworden. In: *Tijdschrift Lucht* 2006:5:11-17.
 - 3 RIVM: Beijl, R., Moosbroek, D., Hoogerbrugge, R. (2007). Jaaroverzicht Luchtkwaliteit 2003-2006. Rapportnr. 680704002.
 - 4 Harrison, R.M., Stedman, J. en Derwent, D. (2008). New Directions: Why are PM₁₀ concentrations in Europe not falling? In: *Atmospheric Environment* 2008:42:603-606.
 - 5 European Environment Agency (2007). Air Pollution in Europe 1990-2004. (http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2007_2/en/Air_pollution_in_Europe_1990_2004.pdf).
 - 6 Zee, S. van der en Wijnen, J. van (2005). Vergelijking tussen modelresultaten en metingen van concentraties stikstofdioxide: niet meten toch meer weten. In: *Arena* 2005:11:21-24.
 - 7 MNP: Blom, W.F., Folkert, R.I.M., Geilenkirchen, G.P., Koelemeijer, R.B.A., Velzen, K. van, Diederer, H.S.M.A., Lagas, P. (2007). Review Saneringstool versie 1.2. Rapportnr. 500133003.
 - 8 MNP: Blom, W.F., Diederer, H.S.M.A., Geilenkirchen, G.P., Hollander, A.E.M. de, Koelemeijer, R.B.A., Velze, K. van (2008). Beoordeling Saneringstool versie 2.1. Rapportnr. 500154001.
 - 9 Glerum, P. (2008). Tilburg: Luchtkwaliteitsbeleid en Monitoring. In: *Tijdschrift Lucht* 2008:3:10-14.
- * Marieke Dijkema, Saskia van der Zee en Fred Woudenberg zijn werkzaam bij GGD Amsterdam, Cluster Leefomgeving, Afdeling Milieu en Gezondheid.

Bijlage 3:

M&R 2008/1, jaargang 35, nummer 8, 2008, p.511-515

Citeertitel M en R 2008/1, nr. 1

Nr. 54K

ABRvS 28 mei 2008; 200707086/1

Wm art. 8.12 lid 4

Het voorschrijven van meerdere controlemetingen is toegestaan

Aanvulling voorschriften revisievergunning voor een agrarisch bedrijf annex groenvoedrogerij. Appellant-vergunninghouder betoogt dat het onnodig is om voor te schrijven dat hij jaarlijks een geïntegreerd onderzoek moet uitvoeren. De Afdeling overweegt dat met artikel 8.12, vierde lid, van de Wet milieubeheer, mede gelet op het bepaalde in artikel 18.2 van de Wet milieubeheer, is beoogd vergunninghouder als eerstverantwoordelijke tot taak te stellen informatie te vergaren en inzicht te verkrijgen in de milieubelasting vanwege de inrichting. Volgens de wetsgeschiedenis worden deze voorschriften gesteld mede ter ondersteuning van toezicht en handhaving door het bevoegd gezag. Bij de invulling van de wijze en frequentie van controleren komt het bevoegd gezag beoordelingsvrijheid toe. Bij het bepalen van de controlefrequentie kan het bevoegd gezag deze afstemmen op de aard van de bedrijfsvoering, waarbij hij de kosten en de effectiviteit van dergelijke controlemetingen, mede bezien op brancheniveau, kan betrekken. De geschiedenis van de totstandkoming van artikel 8.12 van de Wet milieubeheer biedt geen aanknopingspunt voor de stelling van appellant dat slechts een eenmalig onderzoek kan worden verlangd.

Nr. 55K

ABRvS 9 juli 2008; 200707098/1

Wgh; Besluit geluidhinder spoorwegen; APV

Op het uitvoeren van slijpwerkzaamheden met een slijptrein is APV van toepassing en niet de op de Wet geluidhinder gebaseerde regelgeving

Verlening ontheffing op grond van APV voor het uitvoeren van slijpwerkzaamheden met een slijptrein aan het spoor. Nu deze werkzaamheden niet zijn voorzien in een dienstregeling, vielen deze niet onder de werking van het Besluit geluidhinder spoorwegen en bestond de bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing van het in de APV neergelegde verbod om toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten op een zodanige wijze dat daardoor geluidhinder wordt veroorzaakt. Vernietiging aangevallen uitspraak.

M&R Jurisprudentie

Deze rubriek geeft de relevante onderdelen van uitspraken integraal weer, al dan niet voorzien van een noot.

Deze rubriek wordt gecoördineerd door mr. drs. B. Arentz

Nr. 75

HvJ EG (m.nt. JJ)

25 juli 2008; C-237/07

(Timmermans, Bay Larsen, Schieman, Makarczyk, J.-C. Bonichot)

Richtlijn 96/62/EG inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit art. 7 lid 3

Artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62/EG inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, moet aldus worden uitgelegd dat bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden of alarmpieps, particulieren die rechtstreeks worden getroffen, moeten kunnen bewerkstelligen dat de bevoegde nationale autoriteiten een actieplan opstellen, ook wanneer zij, krachtens nationaal recht, beschikken over andere mogelijkheden om deze autoriteiten maatregelen te doen uitvaardigen ter bestrijding van luchtverontreiniging. De lidstaten zijn slechts verplicht om, onder het toezicht van de nationale rechter, binnen het kader van een actieplan en op korte termijn, maatregelen te nemen die geschikt zijn om het risico van overschrijding van de grenswaarden of alarmpieps, rekening houdend met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, tot een minimum te beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden of deze drempels.

Dieter Janeczek

tegen

Freistaat Bayern

Arrest

1. Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62/EG [...] inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (PB L 296, blz. 55), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1882/2003 [...] (PB L 284, blz. 1; hierna: 'richtlijn 96/62').
2. Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen D. Janeczek en de Freistaat Bayern betreffende een verzoek om laatstgenoemde te gelasten een actieplan op te stellen voor de luchtkwaliteit in de sector van de Landshuter Allee te München, waar de belanghebbende woont. In dit plan moeten de maatregelen worden vastgelegd die op korte termijn dienen te worden genomen om ervoor te zorgen dat aan de door de gemeenschapsregeling toegestane grens voor de emissie van PM₁₀ (zwevende deeltjes) in de lucht wordt voldaan.

Toepasselijke bepalingen:

Gemeenschapsregeling

3. Volgens de twaalfde overweging van de considerans van richtlijn 96/62 '[moeten] de lidstaten, met het oog op de bescherming van het milieu als geheel en van de gezondheid van de mens, maatregelen [...] nemen wanneer grenswaarden worden overschreden, opdat binnen de daarvoor gestelde termijn aan die waarden wordt voldaan'.
4. Bijlage I bij richtlijn 96/62 bevat een lijst met verontreinigende stoffen die in aanmerking moet worden genomen in het kader van de beoordeling en het beheer van

de luchtkwaliteit. Punt 3 van deze lijst vermeldt '[f]ijne deeltjes, zoals roet (inclusief PM₁₀)'.

5. Artikel 7 van richtlijn 96/62, met het opschrift 'Verbetering van de luchtkwaliteit - Algemene eisen', bepaalt:

'1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

[...]

3. De lidstaten stellen actieplannen op, waarin wordt vermeld welke maatregelen bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden en/of de alarmdrempels op korte termijn moeten worden genomen om het risico van overschrijding te verkleinen en de duur ervan te beperken. [...]

6. Artikel 8 van deze richtlijn, met het opschrift 'Maatregelen die van toepassing zijn in zones waar de niveaus hoger liggen dan de grenswaarde', luidt:

'1. De lidstaten stellen de lijst op van zones en agglomeraties waar de niveaus van een of meer verontreinigende stoffen de grenswaarde, verhoogd met de overschrijdingsmarge, overschrijden.

Wanneer voor een bepaalde verontreinigende stof geen overschrijdingsmarge is vastgesteld, worden de zones en agglomeraties waar het niveau van deze verontreinigende stof de grenswaarde overschrijdt, gelijkgesteld met de in de vorige zin bedoelde zones en agglomeraties en zijn de leden 3 tot en met 5 erop van toepassing.

2. De lidstaten stellen de lijst op van de zones en agglomeraties waar de niveaus van een of meer verontreinigende stoffen tussen de grenswaarde en de met de overschrijdingsmarge verhoogde grenswaarde liggen.

3. In de in lid 1 bedoelde zones en agglomeraties treffen de lidstaten maatregelen om ervoor te zorgen dat er een plan of programma wordt opgesteld en uitgevoerd dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijn aan de grenswaarde wordt voldaan.

Dit plan of programma, waartoe het publiek toegang dient te krijgen, bevat ten minste de in bijlage IV vermelde informatie.

4. In de in lid 1 bedoelde zones en agglomeraties waar het niveau van meer dan één verontreinigende stof hoger ligt dan de grenswaarden, zorgen de lidstaten voor een geïntegreerd plan voor alle betrokken verontreinigende stoffen.

[...]

7. Artikel 5, lid 1, van richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PB L 163, blz. 41), bepaalt:

'De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties van PM₁₀ in de lucht, zoals beoordeeld overeenkomstig artikel 7, met ingang van de in bijlage III, deel I, vermelde data de daarin bepaalde grenswaarden niet overschrijden.

De in bijlage III, deel I, bepaalde overschrijdingsmarges zijn van toepassing overeenkomstig artikel 8 van richtlijn 96/62/EG.'

8. In bijlage III, fase 1, punt 1, van richtlijn 1999/30 worden in een tabel de grenswaarden voor PM₁₀ aangegeven.

Nationale regeling

9. Richtlijn 96/62 is in Duits recht omgezet bij het Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und

ähnliche Vorgänge (wet inzake de bescherming tegen schadelijke effecten voor het milieu als gevolg van luchtverontreiniging, geluid, trillingen en vergelijkbare aangelegenheden), in de op 26 september 2002 gepubliceerde versie (BGBl. I, blz. 3830), zoals gewijzigd bij wet van 25 juni 2005 (BGBl. I, blz. 1865; hierna 'Umweltschutzgesetz').

10. § 45 van het Umweltschutzgesetz, met het opschrift 'Verbetering van de luchtkwaliteit', bepaalt:

'(1) De bevoegde autoriteiten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in § 48a vastgestelde emissiewaarden worden nageleefd. Hiertoe behoren met name de in § 47 bedoelde plannen.

[...]

11. § 47 van deze wet, met het opschrift 'Plannen ter bescherming van de luchtkwaliteit, actieplannen, verordeningen van de Länder', luidt als volgt:

'(1) Wanneer de door een verordening krachtens § 48a, lid 1, vastgelegde emissiegrenswaarden, verhoogd met de vastgelegde tolerantie marges, worden overschreden, dient de bevoegde autoriteit een plan ter bescherming van de luchtkwaliteit op te stellen, dat de nodige maatregelen voor een duurzame vermindering van luchtverontreinigingen vastlegt en voldoet aan de vereisten van de verordening.

(2) Bij een dreigende overschrijding van één of meer van de door een verordening krachtens § 48a, lid 1, vastgelegde emissiegrenswaarden of alarmdrempels, dient de bevoegde autoriteit een actieplan op te stellen waarin wordt vastgelegd welke maatregelen op korte termijn moeten worden genomen. De in het actieplan vastgelegde maatregelen moeten het risico van overschrijding kunnen verkleinen of het tijdvak waarin de waarden worden overschreden kunnen beperken. Actieplannen mogen deel uitmaken van een krachtens lid 1 opgesteld plan ter bescherming van de luchtkwaliteit.

[...]

12. De in § 47 van het Umweltschutzgesetz genoemde emissiegrenswaarden zijn vastgelegd in de 22e uitvoeringsverordening van deze wet. In § 4, lid 1, van deze verordening wordt bepaald:

'Voor PM₁₀ bedraagt de gemiddelde emissiegrenswaarde over 24 uur, voor de bescherming van de menselijke gezondheid, 50 µg/m³ bij 35 toegelaten overschrijdingen per jaar [...]

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

13. Janeczek woont aan de Landshuter Allee, op de middelste ringweg van München, ongeveer 900 m ten noorden van een meetstation voor luchtkwaliteit.

14. De in dit station verrichte metingen hebben aangetoond dat de voor PM₁₀ vastgestelde emissiegrenswaarde in 2005 en 2006 veel vaker dan 35 keer werd overschreden, hoewel dit volgens het Umweltschutzgesetz het maximale aantal toegestane overschrijdingen is.

15. Niet betwist wordt dat er voor het grondgebied van de stad München een actieplan ter bescherming van de luchtkwaliteit bestaat, dat op 28 december 2004 verbindend werd verklaard.

16. Niettemin heeft verzoeker in het hoofdgeding beroep ingesteld bij het Verwaltungsgericht München opdat de Freistaat Bayern wordt gelast een actieplan ter bescherming van de luchtkwaliteit in de sector van de Landshuter Allee op te stellen, teneinde maatregelen te doen vaststellen die op korte termijn moeten worden genomen om te verzekeren

dat het toegestane jaarlijkse maximum van 35 overschrijdingen van de grenswaarde voor de emissie van PM_{10} wordt nageleefd. Deze rechterlijke instantie heeft het beroep ongegrond verklaard.

17. Het Verwaltungsgerichtshof heeft in hoger beroep een ander standpunt ingenomen, door te oordelen dat de betrokken aanwonenden van de bevoegde autoriteiten kunnen verlangen dat deze een actieplan opstellen, maar dat zij er geen aanspraak op kunnen maken dat dit plan maatregelen bevat die ervoor zorgen dat de emissiegrenswaarden voor PM_{10} op korte termijn worden nageleefd. Volgens deze rechterlijke instantie zijn de nationale autoriteiten slechts gehouden om te verzekeren dat deze doelstelling door middel van een dergelijk plan wordt nagestreefd voor zover dit mogelijk is en evenredig is aan dit doel. Bijgevolg heeft zij de Freistaat Bayern veroordeeld tot het opstellen van een actieplan dat deze voorschriften in acht neemt.

18. Janacek en de Freistaat Bayern hebben tegen het arrest van het Verwaltungsgerichtshof beroep in Revision ingesteld bij het Bundesverwaltungsgericht. Volgens laatstgenoemde rechterlijke instantie kan verzoeker in het hoofdgeding geen recht doen gelden op de opstelling van een actieplan krachtens § 47, lid 2, van het Umweltschutzgesetz. De genoemde rechterlijke instantie is bovendien van oordeel dat noch de letter noch de geest van artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62 een subjectief recht toekent op de opstelling van een dergelijk plan.

19. De verwijzende rechter zet uiteen dat hoewel het verzuim om een actieplan op te stellen – ook al is dit onrechtmatig – naar nationaal recht geen afbreuk doet aan de rechten van verzoeker in het hoofdgeding, laatstgenoemde niet is verstoken van middelen om de regelgeving te doen naleven. De bescherming tegen de schadelijke gevolgen van PM_{10} moet namelijk worden verzekerd door maatregelen die onafhankelijk zijn van een dergelijk plan. De betrokken personen hebben het recht om te eisen dat de bevoegde autoriteiten deze maatregelen uitvoeren. Aldus wordt een effectieve bescherming verzekerd, onder voorwaarden die gelijk zijn aan die welke voortvloeien uit de opstelling van een actieplan.

20. Het Bundesverwaltungsgericht erkent evenwel dat in een deel van de doctrine uit de aan de orde zijnde communautaire bepalingen andere conclusies worden getrokken, volgens welke betrokken derden recht hebben op de opstelling van actieplannen, hetgeen lijkt te worden bevestigd door het arrest van 30 mei 1991, Commissie/Duitsland (C-59/89, Jurispr. blz. I-2607).

21. In deze omstandigheden heeft het Bundesverwaltungsgericht besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vragen te stellen:

1) Dient artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62[...] aldus te worden uitgelegd dat de derde wiens gezondheidstoestand wordt aangetast een subjectief recht wordt toegekend op het opstellen van een actieplan, zelfs wanneer hij zijn recht op het afweren van aantasting van zijn gezondheidstoestand als gevolg van overschrijding van de emissiegrenswaarde voor PM_{10} , los van een actieplan, door middel van een vordering tot optreden van de overheid kan doen gelden?

2) Indien het antwoord op de eerste vraag bevestigend luidt: heeft een derde die wordt geraakt door een voor zijn gezondheid schadelijke vervuiling door PM_{10} , recht op het opstellen van een dergelijk actieplan, waarin de op korte

termijn te treffen maatregelen worden vastgelegd die verzekeren dat de emissiegrenswaarde voor PM_{10} strikt in acht wordt genomen?

3) Indien het antwoord op de tweede vraag ontkennend luidt: in hoeverre dienen de in een actieplan vastgestelde maatregelen het risico van overschrijding van de grenswaarde te verkleinen en de duur ervan te beperken? Mag het actieplan zich, zoals een stappenplan, beperken tot maatregelen die weliswaar niet verzekeren dat de grenswaarde in acht wordt genomen, maar op korte termijn toch bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit?

Beantwoording van de prejudiciële vragen

[...]

Antwoord van het Hof

Opstelling van actieplannen

34. Met zijn eerste vraag wenst het Bundesverwaltungsgericht te vernemen of een particulier van de nationale bevoegde autoriteiten kan verlangen dat deze een actieplan opstellen wanneer zich een, in artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62 bedoelde, dreigende overschrijding van de grenswaarden of alarmpiepelels voordoet.

35. Deze bepaling legt de lidstaten een duidelijke verplichting op om actieplannen op te stellen zowel bij een dreigende overschrijding van grenswaarden, als bij een dreigende overschrijding van alarmpiepelels. Deze uitlegging, die reeds voortvloeit uit de tekst van artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62, wordt overigens bevestigd door de twaalfde overweging van de considerans ervan. Wat wordt vastgesteld omtrent de grenswaarden, geldt a fortiori voor de alarmpiepelels, ten aanzien waarvan artikel 2 van diezelfde richtlijn, waarin de verschillende hierin gehanteerde uitdrukkingen worden gedefinieerd, overigens bepaalt dat de lidstaten 'onmiddellijk overeenkomstig deze richtlijn maatregelen nemen'.

36. Bovendien kunnen particulieren zich volgens vaste rechtspraak van het Hof tegenover de overheid beroepen op onvoorwaardelijke en voldoende duidelijke bepalingen van een richtlijn (zie in die zin arrest van 5 april 1979, Ratti, 148/78, Jurispr. blz. 1629, punt 20). De bevoegde nationale autoriteiten en rechters dienen aan bepalingen van nationaal recht een uitlegging te geven die zo veel mogelijk verenigbaar is met de doelstellingen van deze richtlijn (zie in die zin arrest van 13 november 1990, Marleasing, C-106/89, Jurispr. blz. I-4135, punt 8). Wanneer een dergelijke uitlegging niet kan worden gegeven, dienen zij nationale voorschriften die onvereenigbaar zijn met deze richtlijn, buiten toepassing te laten.

37. Het Hof heeft herhaaldelijk in herinnering gebracht dat het onvereenigbaar zou zijn met de dwingende werking die in artikel 249 EG aan de richtlijn wordt toegekend, om principieel uit te sluiten dat de daarbij opgelegde verplichting door de betrokkenen kan worden ingeroepen. Deze overweging geldt met name voor een richtlijn waarvan het doel is gelegen in de beheersing en vermindering van de luchtverontreiniging, en die derhalve strekt ter bescherming van de volksgezondheid.

38. Zo heeft het Hof geoordeeld dat in alle gevallen waarin de niet-naleving van door de richtlijnen inzake de lucht- en drinkwaterkwaliteit vereiste maatregelen die strekken ter bescherming van de volksgezondheid, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van personen, de betrokkenen zich

moeten kunnen beroepen op de daarin vervatte dwingende voorschriften (zie reeds aangehaalde arresten van 30 mei 1991, Commissie/Duitsland, C-361/88, en Commissie/Duitsland, C-59/89, en 17 oktober 1991, Commissie/Duitsland).

39. Uit het voorgaande volgt dat natuurlijke personen of rechtspersonen die rechtstreeks worden getroffen door een dreigende overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, moeten kunnen bewerkstelligen, in voorkomend geval door beroep in te stellen bij de bevoegde rechterlijke instanties, dat de bevoegde autoriteiten, wanneer zich een dergelijke dreiging voordoet, een actieplan opstellen.

40. Dat deze personen beschikken over andere mogelijkheden, en met name over de bevoegdheid waarin, zoals de verwijzende rechter aangeeft, het Duitse recht voorziet om te eisen dat de bevoegde autoriteiten concrete maatregelen uitvaardigen ter beperking van verontreiniging, is daarbij irrelevant.

41. Richtlijn 96/62 bevat namelijk enerzijds geen enkel voorbehoud in verband met maatregelen die kunnen worden genomen krachtens andere bepalingen van nationaal recht, en voert anderzijds een zeer specifiek planningskader in dat, zoals de twaalfde overweging van de considerans ervan aangeeft, strekt ter bescherming van het milieu 'als geheel', en rekening houdt met alle elementen die in aanmerking moeten worden genomen, zoals met name de vereisten van de werking van industriële installaties of de vereisten van vervoer.

42. Op de eerste vraag moet dan ook worden geantwoord dat artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62 aldus moet worden uitgelegd dat bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, particulieren die rechtstreeks worden getroffen, moeten kunnen bewerkstelligen dat de bevoegde nationale autoriteiten een actieplan opstellen, ook wanneer zij, krachtens nationaal recht, beschikken over andere mogelijkheden om deze autoriteiten maatregelen te doen uitvaardigen ter bestrijding van luchtverontreiniging.

Inhoud van de actieplannen

43. Met zijn tweede en zijn derde vraag wenst het Bundesverwaltungsgericht te vernemen of de bevoegde nationale autoriteiten verplicht zijn om maatregelen uit te vaardigen die het mogelijk maken dat op korte termijn de grenswaarde wordt bereikt, dan wel of zij zich mogen beperken tot maatregelen die de overschrijding kunnen verminderen en de duur ervan kunnen beperken en die derhalve kunnen leiden tot een geleidelijke verbetering van de situatie.

44. Volgens artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62, dienen de actieplannen maatregelen te bevatten die 'bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden en/of de alarmdrempels op korte termijn moeten worden genomen om het risico van overschrijding te verkleinen en de duur ervan te beperken'. Uit deze bewoordingen volgt dat de lidstaten niet verplicht zijn om zodanige maatregelen te nemen dat zich geen enkele overschrijding voordoet.

45. Uit de opzet van de richtlijn, die een geïntegreerde vermindering van de verontreiniging beoogt, volgt integendeel dat de lidstaten maatregelen dienen te nemen die geschikt zijn om, rekening houdend met alle omstandigheden van het moment en de betrokken belangen, het risico

van overschrijding en de duur ervan tot een minimum te beperken.

46. Vanuit die optiek dient te worden opgemerkt dat hoewel de lidstaten dus beschikken over een beoordelingsmarge, artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62 aan de uitoefening hiervan grenzen stelt, die voor de nationale rechterlijke instanties kunnen worden ingeroepen (zie in die zin arrest van 24 oktober 1996, Kraaijeveld e.a., C-72/95, Jurispr. blz. I-5403, punt 59), wanneer het gaat om de vraag of de in het actieplan op te nemen maatregelen – rekening houdend met het evenwicht dat moet worden bewaard tussen de verschillende betrokken openbare en particuliere belangen – afdoende zijn met het oog op de doelstelling van verkleining van het risico van overschrijding en beperking van de duur ervan.

47. Op de tweede en de derde vraag moet derhalve worden geantwoord dat de lidstaten slechts verplicht zijn om, onder het toezicht van de nationale rechter, binnen het kader van een actieplan en op korte termijn, maatregelen te nemen die geschikt zijn om het risico van overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, rekening houdend met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, tot een minimum te beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden of deze drempels. [...]

Het Hof van Justitie (Tweede kamer) verklaart voor recht:

1. Artikel 7, lid 3, van richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 29 september 2003, moet aldus worden uitgelegd dat bij een dreigende overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, particulieren die rechtstreeks worden getroffen, moeten kunnen bewerkstelligen dat de bevoegde nationale autoriteiten een actieplan opstellen, ook wanneer zij, krachtens nationaal recht, beschikken over andere mogelijkheden om deze autoriteiten maatregelen te doen uitvaardigen ter bestrijding van luchtverontreiniging.

2. De lidstaten zijn slechts verplicht om, onder het toezicht van de nationale rechter, binnen het kader van een actieplan en op korte termijn, maatregelen te nemen die geschikt zijn om het risico van overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, rekening houdend met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, tot een minimum te beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden of deze drempels.

Noot

Deze uitspraak van het Hof van Justitie deed mij meteen denken aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak in de *Haagse Veerkade*-zaak (18 april 2007, LJN: BA3217, M en R 2007/7, nr. 84, m.nt. SH, SEW 2007/11 nr. 209, p. 473-476, m.nt. Jans). Die zaak betrof een afwijzende beslissing van het college van burgemeester en wethouders van Den Haag op het verzoek van de Vereniging Milieudefensie om, ter verbetering van de luchtkwaliteit op de Amsterdamse Veerkade en de Stille Veerkade te Den Haag, venstertijden in te stellen voor het vrachtverkeer. Appellanten hadden in die zaak uitdrukkelijk een beroep gedaan op de artikelen 7 en 8 van Richtlijn 96/62 en de artikelen 4 en 5 van Richtlijn 1999/30 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stik-

stofdioxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht. De rechtbank (LJN: AY6653) had in deze zaak daarbij overwogen: 'De genoemde bepalingen van de kaderrichtlijn [96/62; JH] en eerste dochterrichtlijn [1999/30; JH] zijn ten aanzien van de te nemen maatregelen geen van alle voldoende nauwkeurig en onvoorwaardelijk, maar laten de lidstaten beleidsvrijheid bij het invullen van die maatregelen. Die bepalingen hebben dan ook geen rechtstreekse werking.' Eenzelfde restrictieve opvatting over de inroepbaarheid van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit kan worden aangetroffen in een uitspraak van de rechtbank Utrecht (22 november 2006, AB 2007/171, met kritische noot van ChB), waar de verplichting tot het naleven van de grenswaarden als een 'inspanningsverplichting' en niet als een 'resultaatsverplichting'. In mijn annotatie onder de uitspraak van de Afdeling in *Haagse Veerkaden* had ik, o.a. met een beroep op de zaak *Kraaijeveld* (zaak C-72/95, Jur. 1996, I-5403), geschreven de opvatting 'beleidsvrijheid dus geen rechtstreekse werking' te eenvoudig te vinden. De uitspraak in *Janecek* bevestigt mijn analyse. Uit rechtsoverweging 46 blijkt het Hof van mening te zijn dat de lidstaten bij het nemen van concrete maatregelen ter invulling van de actieplannen weliswaar over een ruime beleidsmarge beschikken, maar dat de grenzen van deze vrijheid wel degelijk aan rechterlijke toetsing zijn onderworpen. De in de actieplannen omschreven concrete maatregelen moeten 'in rekening houdend met het evenwicht dat moet worden bewaard tussen de verschillende betrokken openbare en particuliere belangen – *afdoende zijn met het oog op de doelstelling van verkleining van het risico van overschrijding en beperking van de duur ervan*' [cursivering toegevoegd]. De toets van het *moeten afdoende zijn* lijkt overigens intensiever te zijn dan de door de Afdeling uitgevoerde toets in *Haagse Veerkaden*. Volgens de Afdeling dient de rechter zich bij de toetsing terughoudend op te stellen en in geval van belangenafweging uitsluitend te toetsen of deze niet onredelijk is.

Dat de plicht tot het opstellen van actieplannen rechtstreekse werking heeft, aldus het Hof in *Janecek*, is nauwelijks verassend te noemen. Zonder afbreuk te doen aan constante jurisprudentie had het Hof ook niet tot een andere conclusie kunnen komen. De tekst van art. 7 lid 3 richtlijn 96/62 is volstrekt duidelijk en laat geen enkele speelruimte: de lidstaten stellen actieplannen op. Dat zij bij het bepalen van de inhoud ervan (zie hierboven) over een beleidsmarge beschikken, maakt de plicht tot het opstellen van die actieplannen niet minder onvoorwaardelijk.

Enigszins opmerkelijk is wel het antwoord op de vraag wie nu voor de nationale rechter een beroep kan doen op art. 7 lid 3 van richtlijn 96/62. Normaliter laat het Hof deze kwestie over aan het nationale bestuursprocesrecht, overeenkomstig de bekende *Rewe/Comet*-criteriën. Het Hof spreekt, in rechtsoverweging 39 echter, over 'natuurlijke personen of rechtspersonen die rechtstreeks worden getroffen door een dreigende overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels'. Hoe verhoudt zich die rechtsoverweging tot het Duitse procesrecht? Bij het bepalen van de ontvankelijkheid van een appellat, staat dan niet de *feitelijke getroffenheid* door een besluit centraal, maar de vraag of door het besluit *zijn rechten zijn geschonden* (zie over het Duitse recht J.C.A. de Poorter, De

belanghebbende. Een onderzoek naar de betekenis van het belanghebbende-begrip in het bestuurs(proces)recht (diss. Tilburg, Den Haag, 2003). Naar Duits bestuursprocesrecht, zie ook r.o. 18 van de uitspraak, lijkt *Janecek* dan ook niet als belanghebbende te kunnen worden beschouwd. De uitspraak van het Hof lijkt toch echt met zich mee te brengen dat de Duitse bestuursrechter een inhoudelijk oordeel over *Janecek's* stellingen moet geven. Daarmee verplicht het Hof, klaarblijkelijk, de Duitse bestuursrechter een ruimer belanghebbende-begrip te moeten toepassen dan naar Duits recht gebruikelijk is. En de reden daarvoor is dat rechtstreeks werkend Europees recht in het geding is. Rechtstreeks getroffen worden is dan voldoende om toegang tot de nationale rechter te verkrijgen. De vraag rijst dan natuurlijk wel of deze focus op het 'rechtstreeks' getroffen zijn eveneens uitsluit dat andere beperkingen van het belanghebbende-begrip (individueel belang? persoonlijk belang?) worden toegepast. Trouwens, wanneer is iemand nu 'rechtstreeks' getroffen? En moet dat begrip 'rechtstreeks' nu Europees (aan de hand van de jurisprudentie bij art. 230 EG?) of nationaal worden ingevuld?

Rechtsoverweging 39 roept overigens ook op een ander punt vragen op. Niet alleen *natuurlijke personen* maar ook *rechtspersonen* die rechtstreeks getroffen zijn, moeten in staat worden gesteld een beroep op de richtlijn te doen voor de nationale rechter. Wanneer is nu, volgens het Hof, een rechtspersoon *rechtstreeks* getroffen? Omvat dat ook gevallen als bedoeld in art. 12 lid 3 Awb? Met andere woorden, is een milieu-organisatie 'rechtstreeks geraakt' (in de zin van r.o. 39 van *Janecek*) als een besluit de algemene belangen raakt die zij krachtens haar statutaire doelstellingen en feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen? In dat geval zou het Hof in deze zaak, via de achterdeur, wel heel erg ingrijpend, althans voor Duitsland, het nationale bestuursprocesrecht hebben geharmoniseerd. De tijd zal het leren.

J.H. Jans

Nr. 76

HR (m.nt. Kroes en Van Ham)

27 mei 2008; 00944/07 E

LJN: BC6810

WvM art. 10.2 (oud), Sv art. 348 en 350

De Hoge Raad oordeelt dat het gerechtshof heeft miskend dat de beslissing over de ontvankelijkheid van het OM in de strafvervolgning voorafgaat aan die over de bewezenverklaring van het ten laste gelegde feit (in casu – kort gezegd – overtreding van een voorschrift, gesteld bij artikel 10.2, eerste lid, van de Wet milieubeheer, al dan niet opzettelijk begaan), zodat de omstandigheid dat het hof het misdrijf bewezen acht (dat wil zeggen de opzet-variant) niet redengevend kan zijn voor de verwerping van het verweer dat de vervolging wegens misdrijf (van dit bagateldelict) in strijd is met richtlijnen van het OM.

(...)

Bijlage 4:

Raad van State, *Voorlichting inzake Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*, zaaknummer W08.06.0164/V/A, 1 juni 2006

Adviezen

ZAAKNUMMER W08.06.0164/V/A
DATUM VAN ADVIES donderdag 1 juni 2006
SOORT Voorlichting
MINISTERIE Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VINDPLAATS Bijlage bij Kamerstukken II 2005/06, 30 489, nr 11

Voorlichting overeenkomstig artikel 18, tweede lid, van de Wet op de Raad van State inzake Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (no.W08.06.0164/V).

Voorlichting overeenkomstig artikel 18, tweede lid, van de Wet op de Raad van State inzake Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (no. W08.06.0164/V)

Bij brief van 1 mei 2006 heeft de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de voet van artikel 18, tweede lid, van de Wet op de Raad van State voorlichting gevraagd aan afdeling V van de Raad van State over de opzet en systematiek van een voorgenomen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), met als kernvraag of de opzet van het NSL in lijn is met het wetsvoorstel en de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit. Hierover heeft op 9 mei 2006 op de voet van artikel 22 van de Wet op de Raad van State een beraadslaging plaatsgehad met de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij brief van 18 mei 2006 heeft de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in aanvulling hierop de vraagstelling toegespitst op de volgende vragen.

1) Algemene elementen programma (hoofdstuk 2)

Het programma wordt gemaakt in co-productie tussen de diverse overheden. In het programma worden alle maatregelen van rijk, andere overheden en derden opgenomen die na 1 januari 2005 zijn of worden ingevoerd en worden alle projecten opgenomen die "in betekenende mate" bijdragen en waar in de periode 2007-2012 besluitvorming over plaatsvindt. Deelt de afdeling de algemene aanpak en werkwijze?

2) Gebiedsafbakening (hoofdstuk 3)

In de "Opzet en systematiek NSL" is een voorstel voor gebiedsafbakening voor saldering opgenomen. Is dit in overeenstemming met de Europese richtlijn? Is een groter gebied voor saldering dan nu is voorgesteld toelaatbaar? Kan Nederland beneden de lijn Den Helder - Coevorden als één programmagebied worden aangewezen voor de saldering vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Roergebied? Is het toelaatbaar dat er één gebiedsafbakening is voor zowel fijn stof als voor stikstofdioxide?

3) Projecten 'in betekenende mate' (hoofdstuk 4)

Er komt een algemene maatregel van bestuur over het begrip 'niet in betekenende mate'. Die bevat ook een precieze onderbouwing en uitwerking. Hierop zal de Raad van State te zijner tijd om advies worden gevraagd.

De gesommeerde effecten van alle projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit worden meegenomen in de autonome ontwikkelingen, gebaseerd op de scenario's van de Planbureaus.

Hoe kijkt de betreffende afdeling van de Raad van State aan tegen de grens van 3% van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor 'in betekenende mate' in combinatie met het meenemen van de cumulatieve effecten van alle "niet in betekenende mate" projecten in het NSL?

4) Salderen (hoofdstuk 5.1)

Voorgesteld wordt het salderen zo vorm te geven dat binnen een programmagebied het cumulatieve effect van alle nationale maatregelen in kaart wordt gebracht. Dit gebeurt voor zowel de "rode" (daar waar de grenswaarden ergens binnen het 1 x 1 km niveau niet worden gehaald) als "groene" (daar waar de grenswaarden nu op 1 x 1 km niveau worden gehaald) grids.

Op dit cumulatieve effect wordt in aftrek gebracht het effect van alle projecten 'in betekenende mate' in hetzelfde programma gebied. Het uitgangspunt is dat het effect van de maatregelen het effect van de projecten (ruimschoots) overtreft.

Deze invulling betekent dat de luchtkwaliteit over de programmaperiode voor het gebied als geheel, ondanks de realisatie van de projecten, verder verbetert. Na uitvoering van projecten en maatregelen is de luchtkwaliteit voor de voorgestelde programmagebieden per definitie beter. Er is in deze gebieden naar verwachting dan ook niet alleen sprake van een stand-still, maar zelfs van een verbetering. Dit effect kan zich ook voordoen in de "schone" gebieden waar de luchtkwaliteit ook zal verbeteren. In elk geval wordt voldaan aan artikel 9 van de kaderrichtlijn (verplichting om in die gebieden de concentraties beneden de grenswaarden te houden).

Dit uitgangspunt laat onverlet dat op grid- of straathoekniveau soms een verslechtering kan optreden. Ook op een locatie waar in eerste instantie de grenswaarden wel worden gerealiseerd bijvoorbeeld als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, zoals een nieuw bedrijventerrein. In de opzet is dit toegestaan als voor het totale gebied er een verbetering plaatsvindt en als in deze nieuwe overschrijdingssituatie de grenswaarden minstens tegelijkertijd worden gerealiseerd als geldt voor de huidige al bestaande overschrijdingssituaties.

Acht de betreffende afdeling van de Raad van State deze aanpak acceptabel?

De Raad van State heeft gevraagd welke garanties er zijn dat maatregelen en projecten ook in de tijd in evenwicht zijn. Ons inziens mag de situatie in een gebied in beginsel niet verslechteren ten opzichte van een voorgaand jaar (gecorrigeerd voor weersinvloeden en rekening houdend met mogelijke vertragingen van projecten en maatregelen). Dit betekent dat de resultante van de autonome ontwikkeling en het jaarlijks saldo van maatregelen (nationale en Europees) en projecten jaarlijks in beginsel positief moet zijn en dat er hooguit van tijdelijke verslechteringen sprake zou kunnen zijn, waar extra waarborgen tegenover dienen te staan.

Is dit een juiste invulling van het stand-still principe per programmagebied en is het een voldoende uitwerking van salderen in de tijd?

5) Saneringsopgave (hoofdstuk 5.2)

Er wordt een methodiek voorgesteld voor de saneringsopgave (het op alle plaatsen moeten voldoen aan de grenswaarden). Tevens is aangegeven dat de huidige grenswaarden binnen nieuwe derogatietermijnen gehaald kunnen worden indien de Nederlandse inzet in Europa wordt gerealiseerd én de thematische strategie volledig wordt uitgevoerd.

Deelt de Raad van State het inzicht dat de saneringsopgave van een andere orde is dan de salderingsopgave? Bijvoorbeeld waar het de toetsing van individuele projecten betreft (zie ook punt 6) en het schaalniveau waarop dit wordt beoordeeld (voor het salderen wordt als gezegd uitgegaan van gebieden en daarbinnen gelegen grids van 1 km bij 1km). Voor het beoordelen of aan de grenswaarden wordt voldaan, geldt een andere methodiek (hoogste waarde binnen grid) conform het nog op te stellen meet- en rekenvoorschrift.

Hoe oordeelt de betreffende afdeling van de Raad van State hieromtrent?

6) Beroepsprocedure (hoofdstuk 6)

Met het NSL is aangegeven welke projecten (gekwificeerd als in betekenende mate) in een gebied worden uitgevoerd, wat het positieve saldo is per gebied tussen maatregelen en projecten en wanneer de grenswaarden (ook na uitvoering van de projecten) in een programmagebied worden gehaald.

Een besluit terzake van een in het NSL opgenomen project zal volledig aan alle daarvoor geldende eisen moeten voldoen (zoals een m.e.r., indien m.e.r. plichtig, en de eisen vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening). Voor wat betreft de toetsing op toelaatbaarheid vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit (locatiekeuze is onderdeel van de nadere ruimtelijke afweging) wordt ervan uitgegaan dat het NSL het inhoudelijke kader voor de verdere onderbouwing vormt. Dit zou als volgt kunnen. Voorgesteld wordt dat een individueel project wordt getoetst op de vraag of het project is opgenomen in het programma en of er in het programma sprake is aan een positieve balans tussen maatregelen en projecten voor het programmagebied waarin het project ligt. Als dit het geval is, mag het project doorgang vinden.

Deelt de afdeling van de Raad van State de mening dat de beroepsprocedure zich met de onderbouwing vanuit het NSL kan beperken tot deze twee vragen?

De afdeling zal hierna, voorafgegaan door een aantal inleidende en algemene opmerkingen, ingaan op het NSL aan de hand van de in de brief van 18 mei 2006 gestelde vragen.

A. Vooraf

A.1. Bestaande richtlijnen en richtlijnvoorstel

Het NSL geeft een plan van aanpak voor het bereiken van de gestelde luchtkwaliteitsdoelstellingen. Daarbij wordt niet uitgegaan van de bestaande richtlijnen (zie noot 1), maar van de Nederlandse inzet voor de besprekingen over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (kenmerk COM(2005) 447 def.) (het richtlijnvoorstel). (zie noot 2) Dit voorstel strekt er voornamelijk toe de bestaande kaderrichtlijn (96/62/EG), een aantal van de bestaande dochterrichtlijnen en een beschikking van de Raad van de Europese Unie samen te voegen en de systematiek te verduidelijken. Op een aantal punten strekt het voorstel tot materiële aanpassingen. (zie noot 3)

De afdeling wijst erop dat het vooruitlopen op de uitkomsten van de besprekingen over het richtlijnvoorstel niet zonder risico's is; de (rechts)praktijk zal immers telkens uit moeten gaan van de actuele geldende regels en slechts in bepaalde omstandigheden kunnen toekomstige ontwikkelingen daarbij in beschouwing worden genomen. Risico's worden bovendien vergroot doordat niet wordt uitgegaan van het richtlijnvoorstel zoals dat door de Europese Commissie is ingediend, maar van de Nederlandse inzet voor de besprekingen daarover. Dat maakt de uitkomsten te meer onzeker, en dus ook onzeker of het NSL zal voldoen aan de regels die mogelijk in de toekomst zullen gelden. In het navolgende zal het NSL zowel in het licht van de bestaande luchtkwaliteitsrichtlijnen als in het licht van het richtlijnvoorstel worden gezien.

A.2. Rol Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen

Voor de beoordeling van de juridische houdbaarheid van het NSL in het licht van de huidige of de toekomstige Europese regels inzake luchtkwaliteit is de uitleg van de verschillende bepalingen van die Europese regels van groot belang. Indien daarover onduidelijkheden bestaan, is het uiteindelijk

aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen om de juistheid van die uitleg te beoordelen. In haar voorlichting kan de afdeling dan ook slechts wijzen op mogelijke risico's die zijn verbonden aan de gekozen aanpak en niet zelf een definitief antwoord geven.

B. Algemeen

B.1. doelstellingen

De Europese regels inzake luchtkwaliteit hebben mede ten doel doelstellingen voor de luchtkwaliteit te omschrijven en vast te stellen die bedoeld zijn om de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu als geheel te vermijden, te voorkomen of te verhinderen, alsmede om de luchtkwaliteit, wanneer deze goed is, in stand te houden en de luchtkwaliteit in andere gevallen te verbeteren (artikel 1 van het richtlijnvoorstel).

Het bereiken van de doelstellingen geldt voor het gehele grondgebied van de lidstaat, in die zin dat de lidstaten er voor moeten zorgen dat de niveaus van de desbetreffende stoffen in de lucht nergens op hun grondgebied de grenswaarden overschrijden. (zie noot 4)

B.2. verplichtingen ten aanzien van zones en agglomeraties

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit wijzen de lidstaten zones en agglomeraties aan. De Europese regels bevatten enkele criteria voor het bepalen van de zones en agglomeraties. In alle zones en agglomeraties vinden luchtkwaliteitsbeoordeling en luchtkwaliteitsbeheer plaats.

Indien de niveaus in een zone of agglomeratie hoger liggen dan de grenswaarden (eventueel en onder voorwaarden verhoogd met overschrijdingsmarges), dienen plannen of programma's te worden opgesteld en uitgevoerd die ertoe leiden dat binnen de daarvoor gestelde termijn aan de grenswaarde wordt voldaan. Zo bestond bijvoorbeeld voor zwevende deeltjes (PM10) vanaf het vaststellen van richtlijn 1999/30/EG op 22 april 1999 de verplichting om in die zones waarin toen nog niet aan de grenswaarden werd voldaan, plannen of programma's op te stellen om uiterlijk 1 januari 2005 (fase 1) aan de in bijlage III van die richtlijn genoemde grenswaarden te voldoen. Indien de niveaus in de desbetreffende zone of agglomeratie zich na het verstrijken van die termijn nog boven de grenswaarden bevinden, is sprake van strijdigheid met de richtlijn. Deze strijdigheid kan niet worden weggenomen door het enkele vaststellen van dergelijke plannen en programma's, maar slechts door het bereiken van de grenswaarden zelf. Het verlopen van de termijnen waarbinnen door middel van plannen of programma's de grenswaarden dienen te worden bereikt, brengt mee dat, indien alsdan die grenswaarden niet zijn bereikt, de Commissie op de voet van artikel 226 EG een inbreukprocedure kan beginnen wegens het door een lidstaat niet nakomen van de krachtens het EG-Verdrag op hem rustende verplichting. Ook kan dit onder omstandigheden meebrengen dat bepalingen van de richtlijn door particulieren tegenover de overheid kunnen worden ingeroepen. Of bepalingen van de richtlijn door particulieren tegenover de overheid kunnen worden ingeroepen, is nog niet door de rechtspraak uitgemaakt.

In de zones of agglomeraties waar de niveaus onder de grenswaarden liggen, moeten de lidstaten de niveaus beneden de grenswaarden houden en dienen zij ernaar te streven de met duurzame ontwikkeling verenigbare optimale luchtkwaliteit te beschermen (artikel 9 van richtlijn 96/62/EG). In het richtlijnvoorstel is in artikel 12 bepaald dat in die gevallen de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de toestand van de luchtkwaliteit wordt gehandhaafd (d.w.z. handhaving van het actuele niveau in de zone of agglomeratie).

B.3. Saldering

Met betrekking tot de bestaande bepalingen heeft de Raad van State in zijn advies over het wetsvoorstel opgemerkt dat de mogelijkheden tot saldering naar plaats in belangrijke mate worden beperkt door artikel 9 van de kaderrichtlijn. In de zones en agglomeraties waar de niveaus van de verontreinigende stoffen onder de grenswaarden liggen, "houden de lidstaten [deze] niveaus beneden de grenswaarden en streven zij ernaar de met duurzame ontwikkeling verenigbare optimale luchtkwaliteit te beschermen", aldus deze bepaling. Saldering met een andere zone of agglomeratie waarin geen sprake is van overschrijding, is derhalve niet mogelijk, aangezien dat zou leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit in strijd met artikel 9.

Het richtlijnvoorstel kent een zelfde benadering als de huidige kaderrichtlijn maar gaat mogelijk een stap verder. De considerans bij het richtlijnvoorstel (overweging 8) stelt: "De toestand van de luchtkwaliteit dient te worden gehandhaafd of verbeterd, wanneer hij reeds goed is." De tekst van het richtlijnvoorstel zelf (artikel 12) gaat iets minder ver dan de considerans: "In zones en agglomeraties waar de niveaus ... in de lucht lager zijn dan de ... grenswaarden of concentratiebovengrenzen, zorgen de lidstaten ervoor dat die toestand van de luchtkwaliteit wordt gehandhaafd". Hiermee is duidelijk dat, indien de concentratieniveaus lager zijn dan de grenswaarden of concentratiebovengrenzen, deze concentratieniveaus in ieder geval dienen te worden gehandhaafd en dus voortaan als maximum gelden. Saldering tussen zones en agglomeraties is dus ook in het richtlijnvoorstel niet mogelijk.

Over saldering binnen een zone of agglomeratie laat het richtlijnvoorstel zich, evenals de bestaande regels, niet uit, maar de afdeling wijst erop dat eventuele mogelijkheden van saldering binnen een zone of agglomeratie zijn begrensd.

- In de eerste plaats mogen de concentratieniveaus voor de verschillende stoffen nergens op hun grondgebied de grenswaarden of concentratiebovengrenzen overschrijden (zie artikel 13, eerste lid, en artikel 15, vierde lid van het richtlijnvoorstel).

- Voorts moeten de lidstaten ervoor zorgen dat wanneer de niveaus beneden de grenswaarden liggen, zij deze niveaus beneden de grenswaarden houden en moeten zij ernaar te streven de met duurzame ontwikkeling verenigbare optimale luchtkwaliteit te beschermen (artikel 9 van de

Kaderrichtlijn), onderscheidenlijk de toestand van de luchtkwaliteit te handhaven (artikel 12 van het (oorspronkelijke) richtlijnvoorstel). Naar het oordeel van de afdeling laat dit toe dat saldering binnen een zone of agglomeratie plaatsvindt, mits nergens in de zone of agglomeratie de grenswaarden worden overschreden en mits, wanneer het concentratieniveau in de zone of agglomeratie beneden de grenswaarden ligt, ernaar wordt gestreefd de met duurzame ontwikkeling verenigbare optimale luchtkwaliteit te beschermen en te bevorderen dat het niveau als geheel in die zone of agglomeratie niet slechter wordt. Als gezegd, het richtlijnvoorstel als ingediend door de Commissie, gaat hierin een stap verder dan de bestaande regels, die ertoe strekken dat de lidstaten [deze] niveaus beneden de grenswaarden houden en ernaar streven de met duurzame ontwikkeling verenigbare optimale luchtkwaliteit te beschermen. De ontwikkelingen terzake in de besprekingen over het richtlijnvoorstel, waar in bijlage 3 van het NSL op wordt gewezen, dienen vooralsnog te worden afgewacht.

- Het voorgaande brengt in wezen mee, dat tegenover een verslechtering voldoende verbeteringen moet staan in de desbetreffende zone of agglomeratie.

B.4. Relatie plannen en programma's en individuele projecten

Afgezien van verplichtingen met een meer programmatisch karakter, geven de Europese regels geen voorschriften over de wijze waarop wordt bewerkstelligd dat de toepasselijke grenswaarden worden bereikt. Wel kan worden gewezen op artikel 7, derde lid, van de huidige Kaderrichtlijn, waarin algemene eisen zijn opgenomen om de naleving van de grenswaarden te waarborgen. Bij dreigende overschrijding van de grenswaarden of de alarmdrempels voorzien de in artikel 7, derde lid, voorgeschreven actieplannen in controlemaatregelen en, zo nodig, schorsing van de activiteiten die bijdragen tot overschrijding van de grenswaarden, met inbegrip van het gemotoriseerde verkeer. Het richtlijnvoorstel (artikel 22, tweede lid) voegt hieraan toe dat deze actieplannen ook doeltreffende maatregelen ten aanzien van het gebruik van industriële installaties of producten kunnen behelzen. Hieruit leidt de afdeling af dat bij de totstandkoming van de bestaande richtlijnen, alsmede bij het richtlijnvoorstel, bewust onder ogen is gezien dat mogelijk ingrijpende maatregelen zullen moeten worden getroffen om nakoming te verzekeren van de uit de richtlijnen voortvloeiende verplichtingen inzake het realiseren van niveaus binnen de grenswaarden.

C. De vragen

C.1. Algemene elementen programma (hoofdstuk 2)

Het programma wordt gemaakt in co-productie tussen de diverse overheden. In het programma worden alle maatregelen van rijk, andere overheden en derden opgenomen die na 1 januari 2005 zijn of worden ingevoerd en worden alle projecten opgenomen die "in betekenende mate" bijdragen en waar in de periode 2007-2012 besluitvorming over plaatsvindt. Deelt de afdeling de algemene aanpak en werkwijze?

De Europese regels geven geen voorschriften over de wijze waarop moet worden bewerkstelligd dat de toepasselijke grenswaarden worden bereikt. In zijn advies over het wetsvoorstel merkte de Raad van State reeds op dat het mede afhangt van de inhoud van de plannen en programma's of Nederland voldoet aan de eisen van de richtlijnen. Daarbij zij opgemerkt dat uit hoofdstuk 1 van het NSL voor PM10 en stikstofdioxide reeds blijkt dat niet wordt voldaan aan de grenswaarden. De inhoud van de plannen en de programma's van maatregelen - en vervolgens de uitvoering daarvan - zijn essentieel voor het (alsnog) naleven van de richtlijnen. Het wetsvoorstel en de memorie van toelichting gaan echter niet in op de inhoud van deze plannen en programma's en maken derhalve op dit punt onvoldoende duidelijk of met de nieuwe planstructuur de inmiddels geconstateerde problemen daadwerkelijk kunnen worden opgelost. Daarbij is het tevens van belang te weten op welke termijn de plannen en de programma's operationeel kunnen zijn. Het thans voorliggende NSL geeft weliswaar een nadere invulling van hetgeen in het wetsvoorstel is neergelegd, maar ook hierin ontbreekt een overzicht van de daadwerkelijk te treffen generieke en specifieke maatregelen en het redelijkerwijs te verwachten effect van die maatregelen op de luchtkwaliteit. Hierdoor kan thans niet worden beoordeeld of met het voorgestelde kader, in het bijzonder de combinatie van salderen en saneren, de luchtkwaliteitsnormen tijdig zullen kunnen worden bereikt.

Wel is duidelijk dat het in het NSL voorgestelde tijdspad niet voldoet aan de huidige richtlijnen. Zo gaan de huidige Europese regels ervan uit dat uiterlijk op 1 januari 2005 de grenswaarden voor PM10 overal op het grondgebied dienen te zijn bereikt. In hoofdstuk 1 van het NSL is aangegeven dat voor PM10 deze geldende grenswaarden worden overschreden. Ook voor stikstofdioxide is blijkens hoofdstuk 1 van het NSL sprake van overschrijding van de grenswaarden (figuur 2).

Het NSL gaat voor de normstelling uit van een mogelijk uitstel, waarin het richtlijnvoorstel voorziet. Zoals de afdeling in haar voorlichting over het richtlijnvoorstel reeds opmerkte, geeft het richtlijnvoorstel in artikel 20 een aantal uitstelmogelijkheden. Zo geldt voor PM10 dat voor een periode tot 31 december 2009 overschrijding van de grenswaarden met de maximale overschrijdingsmarge in bepaalde zones of agglomeraties onder voorwaarden is toegestaan. Met het voorstel herleeft dus de mogelijkheid tot overschrijding van de grenswaarden met de (maximale) overschrijdingsmarge. Voor de geboden uitstelmogelijkheid gelden evenwel strenge voorwaarden. (zie noot 5) Wat de toepasbaarheid voor Nederland betreft, valt dan ook nog te bezien of daadwerkelijk van deze mogelijkheden gebruik zal kunnen worden gemaakt. Dit zal afhangen van de plannen en programma's; het gaat in het bijzonder om de eis dat gegarandeerd moet zijn dat aan het einde van de uitstelperiode de grenswaarden zullen zijn bereikt, en de eis, dat gedurende de uitstelperiode de overschrijdingsmarges niet mogen worden overschreden. Het thans voorliggende NSL gaat niet in op de wijze waarop voldaan zal worden aan de in artikel 20 van het richtlijnvoorstel

gestelde voorwaarden voor uitstel.

Het valt de afdeling voorts op, dat niet wordt ingegaan op andere aspecten van het richtlijnvoorstel, bijvoorbeeld de aanscherping van de normstelling voor PM_{2,5}. Dit komt de afdeling niet evenwichtig voor. Indien ervoor wordt gekozen vooruit te lopen op het richtlijnvoorstel, ligt het voor de hand dat voor alle aspecten van het richtlijnvoorstel te doen.

Daarenboven neemt het NSL een voorschot op gewenste uitkomsten van de besprekingen over het richtlijnvoorstel. Zo wordt gepleit voor een aanvullende derogatietermijn van vijf jaar ten opzichte van de verruiming met vijf jaar die reeds in het richtlijnvoorstel is opgenomen.

Het is dan ook zeer onzeker of het voorgestelde NSL zal voldoen aan de uitkomsten van de besprekingen over het richtlijnvoorstel.

Gelet op het voorgaande is de afdeling van oordeel dat, hoewel de methodiek van het NSL niet strijdig is met die van de Europese regels, de daadwerkelijke invulling van de plannen en programma's om de grenswaarden te bereiken nog zeer onzeker is. Duidelijk is dat de normstelling in strijd is met de bestaande richtlijnen inzake luchtkwaliteit. De afdeling is verder van oordeel dat het zeer onzeker is of de normstelling in het NSL in overeenstemming zal zijn met de eventuele toekomstige Europese regels terzake.

C.2. Gebiedsafbakening (hoofdstuk 3)

In de "Opzet en systematiek NSL" is een voorstel voor gebiedsafbakening voor saldering opgenomen. Is dit in overeenstemming met de Europese richtlijn?

Is een groter gebied voor saldering dan nu is voorgesteld toelaatbaar? Kan Nederland beneden de lijn Den Helder - Coevorden als één programmagebied worden aangewezen voor de saldering vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Roergebied? Is het toelaatbaar dat er één gebiedsafbakening is voor zowel fijn stof als voor stikstofdioxide?

Het richtlijnvoorstel is het meest expliciet ten aanzien van de aanwijzing van zones en agglomeraties. De lidstaten dienen deze op hun gehele grondgebied aan te wijzen en in alle zones en agglomeraties vinden luchtkwaliteitsbeoordeling en luchtkwaliteitsbeheer plaats (artikelen 4 en 6). Blijkens de opzet van het voorstel geldt de gebiedsafbakening van de zones en agglomeraties voor de verschillende stoffen, hetgeen meebrengt dat afzonderlijke indeling van zones en agglomeraties voor verschillende stoffen niet mogelijk is.

Onder "zone" wordt verstaan: een door een lidstaat met het oog op de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit afgebakend gedeelte van zijn grondgebied (artikel 2, onder 15).

Onder "agglomeratie" wordt verstaan: een verstedelijkte zone met een bevolking van meer dan 250 000 inwoners of, in het geval van een bevolking van 250 000 of minder, met een door de lidstaten vast te stellen bevolkingsdichtheid per vierkante kilometer artikel 2, onder 16).

a. Uit deze definities wordt duidelijk dat de lidstaten relatief vrij zijn in het bepalen van (de grenzen en omvang van) zones en agglomeraties. Wel valt af te leiden dat het niet is toegestaan dat gebieden met een lage bevolkingsdichtheid en gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid tot één zone of agglomeratie worden gerekend. Dit zou ook het onderscheid tussen zones en agglomeraties illusoir maken. In dit verband kan ook worden gewezen op de systematiek van de artikelen 13 en 14 van het richtlijnvoorstel. Artikel 13 geeft de grenswaarden voor verschillende stoffen. Artikel 14 geeft voor een aantal van die stoffen, zwaveldioxiden en stikstofoxiden, kritieke waarden (die overigens strenger zijn dan de grenswaarden), die moeten worden nageleefd in zones op een zekere afstand van agglomeraties en andere bebouwde gebieden; dit met het oog op de bescherming van (kwetsbare) vegetatie. Deze systematiek kan niet goed worden toegepast indien de omvang van de zones en agglomeraties gebieden van verschillende aard omvat. Om deze reden gaat de afdeling ervan uit dat bij het bepalen van de zones en agglomeraties in een lidstaat afbakening zou moeten plaatsvinden uit oogpunt van de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, alsmede de bevolkingsdichtheid per vierkante kilometer. Dit brengt naar het oordeel van de afdeling mee dat bijvoorbeeld het aanwijzen van het gehele grondgebied van Nederland als één zone niet mogelijk is.

b. In het NSL en de daarin opgenomen gebiedsindeling voor saldering (hoofdstuk 3) wordt van een andere benadering uitgegaan. Bij de gebiedsaanwijzing speelt een aantal aspecten een rol: de te verwachten overschrijdingen, ruimtelijke ontwikkelingen, bestuurlijke eenheid, samenhang in problematiek. Een en ander heeft voorts nog geleid tot 8 programmagebieden, welke in sterke mate overeenkomstig provinciegrenzen zijn afgebakend. Gesteld wordt (hoofdstuk 3, een na laatste alinea), dat de grootte van de programmagebieden aansluit bij de zones en agglomeraties, bedoeld in de Europese kaderrichtlijn. De afdeling betwijfelt - onder het voorbehoud van de uiteindelijke beoordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen - of de in het NSL voorgestelde gebiedsindeling in alle opzichten voldoende verdedigbaar is uit oogpunt van de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit, alsmede de bevolkingsdichtheid per vierkante kilometer, zoals neergelegd in de thans geldende richtlijnen en het richtlijnvoorstel. Zo leidt de voorgestelde gebiedsindeling er onder andere toe dat verstedelijkte gebieden als Arnhem-Nijmegen en bevolkingsarme gebieden als de Veluwe tot één zone zouden behoren (zie noot 6) en dat dientengevolge saldering tussen dergelijke gebieden mogelijk zou zijn. Voorts wijst de afdeling erop, dat op basis van de thans geldende richtlijnen reeds zones en agglomeraties zijn aangewezen. (zie noot 7) Een nieuwe indeling van zones en agglomeraties mag volgens de afdeling niet afdoen aan de juridische kwalificaties die ingevolge de bestaande richtlijnen aan die zones zijn verbonden, bijvoorbeeld de regels van artikel 9 van de Kaderrichtlijn in die thans aangewezen zones en agglomeraties waar de concentraties zich beneden de grenswaarden bevinden.

c. In de vraagstelling wordt voorts de vergelijking getrokken tussen het gehele gebied onder de lijn

Den Helder - Coevorden en het Roergebied. De afdeling kan zich voorstellen dat het Roergebied uit oogpunt van luchtkwaliteitsbeheer als een samenhangend gebied zou kunnen worden gekenschetst en dat dit, gelet op het stedelijke karakter ervan, als één agglomeratie zou kunnen worden aangemerkt. Een vergelijkbare samenhang is wellicht aanwezig ten aanzien van bijvoorbeeld de Randstad. De vergelijking met het gehele gebied onder de lijn Den Helder - Coevorden ligt volgens de afdeling minder voor de hand, nu daarin ook bij uitstek niet-verstedelijkte gebieden als de kop van Noord-Holland, de Veluwe, Zeeland en verschillende natuurgebieden zouden zijn opgenomen. Het lijkt moeilijk vol te houden dat er uit oogpunt van luchtkwaliteitsbeheer samenhang bestaat tussen de Randstad en die gebieden.

d. Overigens kan ook worden getwijfeld aan de mate waarin de thans gekozen gebiedsafbakening voldoet aan de eigen doelen. Blijkens de laatste alinea van hoofdstuk 3 dient er een feitelijke samenhang te zijn binnen gebieden of gebiedsdelen waarbinnen wordt gesaldeerd en waar de effecten daarvan optreden, zodat bijvoorbeeld niet gesaldeerd kan worden tussen de Randstad en Groningen. De voorgestelde gebiedsafbakening voorziet echter wel in mogelijke saldering tussen gebieden waarvan de samenhang de afdeling niet op voorhand duidelijk is, bijvoorbeeld Utrecht en de kop van Noord-Holland.

De afdeling concludeert dat de voorgestelde indeling in programmagebieden en de aan de afbakening van die gebieden gekoppelde salderingsmogelijkheden op gespannen voet staan met de indeling in zones en agglomeraties als voorzien in de Europese luchtkwaliteitsregels, alsook met de eigen doelen.

C.3. Projecten 'in betekenende mate' (hoofdstuk 4)

Er komt een algemene maatregel van bestuur over het begrip 'niet in betekenende mate'. Die bevat ook een precieze onderbouwing en uitwerking. Hierop zal de Raad van State te zijner tijd om advies worden gevraagd.

De gesommeerde effecten van alle projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit worden meegenomen in de autonome ontwikkelingen, gebaseerd op de scenario's van de Planbureaus.

Hoe kijkt de betreffende afdeling van de Raad van State aan tegen de grens van 3% van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor 'in betekenende mate' in combinatie met het meenemen van de cumulatieve effecten van alle "niet in betekenende mate" projecten in het NSL?

Vooraf merkt de afdeling op dat in deze voorlichting in geen enkel opzicht vooruit wordt gelopen op het advies van de Raad van State over de hier aangekondigde algemene maatregel van bestuur. De afdeling is van oordeel dat er geen noodzakelijke juridische koppeling bestaat tussen individuele projecten en de te bereiken luchtkwaliteitsdoelen. Dat neemt evenwel niet weg dat individuele projecten in meerdere of mindere mate een effect hebben op het bereiken van die doelen en dat het uit het oogpunt van effectief luchtkwaliteitsbeheer niet verdedigbaar lijkt te zijn om een individuele toets van de effecten van een individueel project op het bereiken van de luchtkwaliteitsdoelen achterwege te laten. Hierbij zijn van belang de te verwachten effecten van die projecten op de luchtkwaliteit en de actuele luchtkwaliteit in de desbetreffende zone of agglomeratie (de opgave tot het handhaven van de luchtkwaliteit in een zone of agglomeratie waarin de luchtkwaliteit voldoet aan de gestelde grenswaarden is minder zwaar dan de opgave tot het verbeteren van de luchtkwaliteit in een zone of agglomeratie om de grenswaarden te kunnen bereiken). Naarmate toetsing van individuele projecten (salderen) in meer gevallen achterwege blijft door toepassing van het criterium "niet in betekenende mate", wordt het moeilijker om een betrouwbaar beeld te verkrijgen van de totale effecten van deze projecten op macro-niveau (zone of agglomeratie) of micro-niveau (lokaal), en derhalve op de mate waarin plannen en programma's ter verbetering van de luchtkwaliteit realistisch kunnen worden geacht en zal kunnen worden verzekerd, dat binnen de gestelde termijnen overal op het grondgebied de grenswaarden zullen worden gerespecteerd. Voorts merkt de afdeling op dat het niet afzonderlijk berekenen van de effecten van "kleinere" projecten, maar slechts de cumulatieve effecten meenemen bij het bepalen van de autonome ontwikkelingen, niet wegneemt dat die cumulatieve effecten het moeilijker kunnen maken om de grenswaarden te bereiken. De afdeling is in dit verband niet in staat om in abstracto te beoordelen of de grens van 3%, alsmede de verdere concretisering in vaste aantallen (woningen, hectares, vloeroppervlak) realistisch is; dat zal afhangen van de luchtkwaliteit in het gebied als geheel, de aard en de hoeveelheid van de projecten in het gebied en hun gevolgen voor de luchtkwaliteit en de mogelijkheden tot het treffen van (generieke) maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, een en ander binnen het kader van de richtlijnen. Zoals hiervoor reeds is uiteengezet (B.1), geeft het NSL hierin onvoldoende inzicht.

C.4. Salderen (hoofdstuk 5.1)

Vorgesteld wordt het salderen zo vorm te geven dat binnen een programmagebied het cumulatieve effect van alle nationale maatregelen in kaart wordt gebracht. Dit gebeurt voor zowel de "rode" (daar waar de grenswaarden ergens binnen het 1 x 1 km niveau niet worden gehaald) als "groene" (daar waar de grenswaarden nu op 1 x 1 km niveau worden gehaald) grids.

Op dit cumulatieve effect wordt in aftrek gebracht het effect van alle projecten 'in betekenende mate' in hetzelfde programma gebied. Het uitgangspunt is dat het effect van de maatregelen het effect van de projecten (ruimschoots) overtreft.

Deze invulling betekent dat de luchtkwaliteit over de programmaperiode voor het gebied als geheel, ondanks de realisatie van de projecten, verder verbetert. Na uitvoering van projecten en maatregelen is de luchtkwaliteit voor de voorgestelde programmagebieden per definitie beter. Er is in deze gebieden naar verwachting dan ook niet alleen sprake van een stand-stil, maar zelfs van

een verbetering. Dit effect kan zich ook voordoen in de "schone" gebieden waar de luchtkwaliteit ook zal verbeteren. In elk geval wordt voldaan aan artikel 9 van de kaderrichtlijn (verplichting om in die gebieden de concentraties beneden de grenswaarden te houden).

Dit uitgangspunt laat onverlet dat op grid- of straathoekniveau soms een verslechtering kan optreden. Ook op een locatie waar in eerste instantie de grenswaarden wel worden gerealiseerd bijvoorbeeld als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, zoals een nieuw bedrijventerrein. In de opzet is dit toegestaan als voor het totale gebied er een verbetering plaatsvindt en als in deze nieuwe overschrijdingssituatie de grenswaarden minstens tegelijkertijd worden gerealiseerd als geldt voor de huidige al bestaande overschrijdingssituaties.

Acht de betreffende afdeling van de Raad van State deze aanpak acceptabel?

De Raad van State heeft gevraagd welke garanties er zijn dat maatregelen en projecten ook in de tijd in evenwicht zijn. Ons inziens mag de situatie in een gebied in beginsel niet verslechteren ten opzichte van een voorgaand jaar (gecorrigeerd voor weersinvloeden en rekening houdend met mogelijke vertragingen van projecten en maatregelen). Dit betekent dat de resultante van de autonome ontwikkeling en het jaarlijks saldo van maatregelen (nationale en Europees) en projecten jaarlijks in beginsel positief moet zijn en dat er hooguit van tijdelijke verslechtingen sprake zou kunnen zijn, waar extra waarborgen tegenover dienen te staan. Is dit een juiste invulling van het stand-still principe per programmegebied en is het een voldoende uitwerking van salderen in de tijd?

a. Zoals hiervoor in punt C.1 reeds is uiteengezet, geven de Europese regels geen voorschriften over de wijze waarop wordt bewerkstelligd dat de toepasselijke grenswaarden worden bereikt. De afdeling wijst er echter op dat, zoals reeds is uiteengezet in paragraaf B.3, de mogelijkheden tot saldering naar plaats in belangrijke mate worden beperkt door artikel 9 van de kaderrichtlijn. In de zones en agglomeraties waar de niveaus van de verontreinigende stoffen onder de grenswaarden liggen, "houden de lidstaten [deze] niveaus beneden de grenswaarden en streven zij ernaar de met duurzame ontwikkeling verenigbare optimale luchtkwaliteit te beschermen" (het richtlijnvoorstel bevat op dit punt voornamelijk een aanscherping, die inhoudt dat de lidstaten ervoor dienen te zorgen dat die toestand van de luchtkwaliteit wordt gehandhaafd). Saldering is voorts alleen mogelijk binnen een zone of agglomeratie. Hiervoor (C.2) is de afdeling reeds ingegaan op de verhouding tussen de omvang van de programmegebieden en de criteria in de Europese regels voor het aanwijzen van zones en agglomeraties. Afbakening van de programmegebieden in overeenstemming met de Europese regels voor zones en agglomeraties kan de facto een beperking meebrengen voor de salderingsmogelijkheden, nu saldering tussen programmegebieden (zones en agglomeraties) niet mogelijk is. Voorts is van belang dat de mogelijkheden van saldering binnen een zone of agglomeratie worden begrensd doordat de concentratieniveaus voor de verschillende stoffen nergens op hun grondgebied de grenswaarden of concentratieboven grenzen mogen overschrijden.

b. Bij de saldering worden naar het oordeel van de afdeling moeilijk vergelijkbare eenheden met elkaar in verband gebracht: de te verwachten individueel toe te rekenen effecten van het desbetreffende project worden afgezet tegen de macro-effecten op de luchtkwaliteit in de gehele zone of agglomeratie. Een dergelijke wijze van saldering biedt wel een instrument om een afweging te kunnen maken van de effecten van het project op de luchtkwaliteit op het niveau van de zone of agglomeratie, maar geeft geen enkele waarborg voor het bereiken van de grenswaarden op alle plaatsen binnen de zone of agglomeratie en de effecten van het project op die doelstelling. Op de plaatsen waar de (negatieve) effecten van een project voor de luchtkwaliteit optreden, zullen de effecten van generieke maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit immers worden gemitigeerd door de negatieve effecten van het project. In gevallen waarin dat zal leiden tot (dreigende) overschrijding van de grenswaarden, betekent dit dat de generieke beleidsmaatregelen wellicht niet meer voldoende zullen zijn, zodat aanvullende maatregelen nodig zullen zijn om ook op die plaatsen te verzekeren dat de grenswaarden worden bereikt.

c. Verder wijst de afdeling er nog op, dat de salderingsmethodiek, zoals die door het NMP is ontwikkeld en is weergegeven in bijlage 1, niet geheel aansluit bij de Europese regels. Zo wordt bij de salderingsberekeningen een blootstellingsfactor meegewogen die de Europese regels niet kennen (zie noot 8). Dat is wellicht wenselijk uit oogpunt van volksgezondheid, maar kan ertoe leiden dat de taakstelling voor generieke maatregelen om de grenswaarden te bereiken in bepaalde gebieden toeneemt.

d. In de tijd gezien wordt in het voorstel uitgegaan van een jaarlijks saldo van enerzijds de getroffen maatregelen en anderzijds de projecten. Tijdelijke verslechtingen worden echter niet uitgesloten, zij het dat daar dan wel extra waarborgen tegenover dienen te staan. Mede gelet op artikel 9 van de Kaderrichtlijn is de afdeling van oordeel dat een sterkere relatie noodzakelijk is tussen de verslechting als gevolg van het project en de verbetering die daarvoor als compensatie dient. Dit brengt mee dat de verbetering uiterlijk op het tijdstip dat de verslechting intreedt, dient te worden gerealiseerd.

C.5. Saneringsopgave (hoofdstuk 5.2)

Er wordt een methodiek voorgesteld voor de saneringsopgave (het op alle plaatsen moeten voldoen aan de grenswaarden). Tevens is aangegeven dat de huidige grenswaarden binnen nieuwe derogatietermijnen gehaald kunnen worden indien de Nederlandse inzet in Europa wordt gerealiseerd én de thematische strategie volledig wordt uitgevoerd.

Deelt de Raad van State het inzicht dat de saneringsopgave van een andere orde is dan de salderingsopgave? Bijvoorbeeld waar het de toetsing van individuele projecten betreft (zie ook punt 6) en het schaalniveau waarop dit wordt beoordeeld (voor het salderen wordt als gezegd uitgegaan

van gebieden en daarbinnen gelegen grids van 1 km bij 1km). Voor het beoordelen of aan de grenswaarden wordt voldaan, geldt een andere methodiek (hoogste waarde binnen grid) conform het nog op te stellen meet- en rekenvoorschrift.

Hoe oordeelt de betreffende afdeling van de Raad van State hieromtrent?

Bij het saneren gaat het volgens hoofdstuk 5 van het NSL om het vaststellen van de huidige en de in de toekomst te verwachten luchtkwaliteitssituatie in Nederland, om te kunnen bepalen op welk moment Nederland voldoet aan de grenswaarden. Aldus kan worden bepaald welke maatregelen moeten worden genomen. Het NSL fungeert daarbij als een "bindend" convenant voor de betrokken overheden. Daarbij wordt echter niet uitgesloten dat op specifieke plaatsen ("hot spots") overschrijdingssituaties kunnen voorkomen. Indien zich nieuwe overschrijdingen voordoen, zullen die onverwijld worden aangepakt. Salderen onderscheidt zich van saneren doordat bij saldering wordt gekeken naar het vaststellen van de bijdrage van individuele projecten aan de luchtkwaliteit en het saldo met generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

De afdeling is van oordeel, dat de normstelling voor het saneren op gespannen voet staat met de Europese regels inzake luchtkwaliteit. De in het NSL gekozen normstelling is, zoals reeds blijkt uit hoofdstuk 1 van het NSL, in strijd met de bestaande richtlijnen. Als gevolg van het vooruitlopen op de gewenste uitkomsten van de besprekingen over het richtlijnvoorstel is het bovendien zeer onzeker of het NSL zal voldoen aan de uiteindelijke uitkomsten daarvan. Zowel de bestaande Europese regels als de toekomstige, gaan er vanuit dat de grenswaarden overal op het grondgebied van de lidstaat in acht worden genomen, gemeten en berekend volgens de methoden die deze regels voorschrijven. Het accepteren van overschrijdingen op bepaalde plaatsen staat daarmee op gespannen voet.

Hiervoor in punt C.4 is de afdeling reeds ingegaan op de verhouding tussen salderen en saneren. Naarmate toetsing van individuele projecten (salderen) meer achterwege blijft door toepassing van het criterium "niet in betekenende mate", legt dit een grotere druk op de effectiviteit van algemene, niet aan individuele projecten gekoppelde, maatregelen (saneren) om de gestelde doelen te kunnen bereiken.

Ook heeft de afdeling er op gewezen dat de saldering van projecten met generieke beleidsmaatregelen ertoe kan leiden dat daar waar negatieve effecten optreden als gevolg van die projecten, extra inspanningen zullen moeten worden geleverd om op die plaatsen te bewerkstelligen dat de grenswaarden zullen worden bereikt.

C.6. Beroepsprocedure (hoofdstuk 6)

Met het NSL is aangegeven welke projecten (gekwificeerd als in betekenende mate) in een gebied worden uitgevoerd, wat het positieve saldo is per gebied tussen maatregelen en projecten en wanneer de grenswaarden (ook na uitvoering van de projecten) in een programmagebied worden gehaald.

Een besluit terzake van een in het NSL opgenomen project zal volledig aan alle daarvoor geldende eisen moeten voldoen (zoals een m.e.r., indien m.e.r. plichtig, en de eisen vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening). Voor wat betreft de toetsing op toelaatbaarheid vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit (locatiekeuze is onderdeel van de nadere ruimtelijke afweging) wordt ervan uitgegaan dat het NSL het inhoudelijke kader voor de verdere onderbouwing vormt. Dit zou als volgt kunnen. Voorgesteld wordt dat een individueel project wordt getoetst op de vraag of het project is opgenomen in het programma en of er in het programma sprake is aan een positieve balans tussen maatregelen en projecten voor het programmagebied waarin het project ligt. Als dit het geval is, mag het project doorgang vinden.

Deelt de afdeling van de Raad van State de mening dat de beroepsprocedure zich met de onderbouwing vanuit het NSL kan beperken tot deze twee vragen?

De systematiek van het NSL brengt mee dat de effecten op de luchtkwaliteit van veel plannen en projecten worden meegenomen in het generieke beeld. Een afzonderlijke toets vindt dan niet plaats. Afzonderlijke rechtsbescherming ligt dan ook niet in de rede. Dat neemt uiteraard niet weg dat de (lokale) luchtkwaliteit in het individuele geval een rol kan spelen, bijvoorbeeld uit het oogpunt van de toepassing van de milieuwetgeving die dient ter implementatie van de IPPC-richtlijn(zie noot 9).

Ten aanzien van projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit (de grote projecten), vindt in het NSL een afzonderlijke toetsing plaats. Tegen die toetsing staat vanwege het programmatische karakter van het NSL geen beroep open. Op zichzelf is dit volgens de afdeling consistent. De aard van de toetsing die in het kader van het NSL plaatsvindt, is immers niet zozeer het effect van het individuele project op de luchtkwaliteit in enge zin, maar of het project, in samenhang met de verschillende generieke en specifieke beleidsmaatregelen, er toe zal leiden of zal beletten dat op het gewenste tijdstip de grenswaarden zullen worden bereikt overeenkomstig de in het NSL gestelde doelen. Hiermee is ook consistent een benadering waarbij bij de toetsing van het individuele project de toets wordt beperkt tot de vraag of het project is opgenomen in het programma en of er sprake is van een positieve balans.

Evenals voor kleinere projecten, geldt voor deze grote projecten dat daarmee de luchtkwaliteit niet verdwenen is als voorwerp van toetsing. Die toets vindt op het micro-niveau van het project zelf nog steeds plaats, bijvoorbeeld in het kader van de milieu-effect rapportage, in het kader van de toets van een goede ruimtelijke ordening en in het kader van de toetsing aan de IPPC-richtlijn. De individuele toetsing aan de vraag of het project de in het NSL en de richtlijnen gestelde doelen in gevaar brengt, vindt niet in dit kader plaats (maar, als gezegd, is dat op zichzelf consistent met de gekozen methode).

Deze systematiek heeft evenwel een aantal gevolgen. Hiervoor is reeds ingegaan op het karakter van de richtlijnen, dat meebrengt dat er geen noodzakelijke juridische koppeling bestaat tussen individuele projecten en de te bereiken luchtkwaliteitsdoelen, maar dat dit niet wegneemt dat individuele projecten in meerdere of mindere mate een effect hebben op het bereiken van die doelen en dat het uit oogpunt van effectief luchtkwaliteitsbeheer niet verdedigbaar lijkt te zijn om een individuele toets van de effecten van een individueel project op het bereiken van de luchtkwaliteitsdoelen achterwege te laten. Wat de rechtsbescherming betreft leidt de voorgestelde systematiek ertoe, dat de inpassing van een project in het NSL (opname in het programma) vrijwel volledig in de bestuurlijke sfeer komt te liggen en dat partijen daarop vrijwel geen invloed meer hebben, terwijl zij wél worden geconfronteerd met de gevolgen daarvan, onder andere doordat het NSL beperkende randvoorwaarden stelt aan die projecten. Dit komt de afdeling, hoe consistent deze benadering op zichzelf ook is, niet geheel evenwichtig voor, nu dit onvoldoende recht doet aan de gevolgen van individuele (grote) projecten op de luchtkwaliteit. In het bijzonder kan de voorgestelde systematiek knelpunten opleveren ter zake van grote projecten die niet in het NSL zijn of worden opgenomen. De projecten zullen dan geen doorgang kunnen vinden, omdat er geen "dekking" voor is in het NSL, maar belanghebbenden beschikken niet over inspraak of rechtsmiddelen om te bewerkstelligen dat voor die projecten een dergelijke dekking in het NSL alsnog wordt gevonden.

De afdeling concludeert dat het stelsel van rechtsbescherming nog niet geheel adequaat kan worden geacht. Een oplossing die enerzijds recht doet aan het programmatische karakter van het NSL en anderzijds aan de individuele belangen, zou kunnen zijn dat in de procedure inzake de desbetreffende grote projecten in voorkomend geval een besluit wordt genomen over de inpassing van het project in het NSL en ter zake daarvan beroep openstaat.

Tot slot merkt de afdeling op dat de voorgestelde systematiek de eventuele mogelijkheden van particulieren om rechtstreeks een beroep te doen op de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit ingeval sprake is van strijdigheid met die richtlijnen, onverlet laat, dit mede in het licht van de omstandigheid dat het NSL niet uitgaat van de normen zoals zij thans gelden, maar in sterke mate uitgaat van de wenselijk geachte uitkomsten van de besprekingen over het richtlijnvoorstel.

Nader rapport (reactie op het advies) van 14 juni 2006

Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Geachte Voorzitter,

Op verzoek van de decentrale overheden en VNO/NCW heb ik voorlichting gevraagd aan de Raad van State over de "Opzet en systematiek Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)". Hierbij stuur ik u mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer de voorlichting van de afdeling V van de Raad van State (hierna: de afdeling).

Onder het regime van de toekomstige richtlijn lijkt de afdeling de gekozen constructie in de Wet milieubeheer met het bijbehorende NSL acceptabel en juridisch houdbaar te achten indien overal in Nederland de grenswaarden binnen de (Europees nog vast te stellen) uitsteltermijnen ("derogatie") worden gehaald en indien Nederland een beroep kan doen op die uitstelmogelijkheid. In deze brief ga ik kort in op de hoofdlijnen van de voorlichting van de afdeling en hoe ik daar mee om wil gaan. Daarnaast stuur ik u hierbij de gevraagde extra informatie rond de nog op te stellen algemene maatregel van bestuur over het begrip 'in betekenende mate' en de beantwoording van de resterende Kamervragen.

Ik vraag u om een spoedige behandeling van het wetsvoorstel in de Kamer. De urgentie daarvan is onverminderd groot.

Voorlichting "Opzet en systematiek NSL"

De overheden zullen in het NSL aantonen dat overal in Nederland de grenswaarden zo spoedig mogelijk worden gerealiseerd, maar in ieder geval binnen de (nog vast te stellen) derogatietermijn. Deze inzet heb ik ook opgenomen in de opzet van het NSL. De afdeling benadrukt het belang van deze inzet, maar geeft aan dat ze nog niet het inzicht heeft of het programma dit ook gaat aantonen. Te meer omdat de derogatietermijnen ook nog Europees moeten worden vastgesteld en het NSL met bijbehorende maatregelen nog niet gereed is.

Vanuit deze onzekerheid begrijp ik de kritische toon die de afdeling in de voorlichting hanteert. Het is immers ook juist dat zolang de nu geldende termijn in de huidige Europese richtlijn voor de grenswaarden niet wordt gehaald, Nederland de kans loopt op een inbreukprocedure. Er bestaat een risico dat gedurende deze periode projectbesluiten direct kunnen worden getoetst aan de grenswaarden die gelden krachtens de vigerende richtlijnen. Dit ongeacht de nationale regels. Het Kabinet wil dan ook met het wetsvoorstel en het daarin opgenomen NSL aansluiten bij de nieuwe Europese richtlijn, die deze maand in de Milieuraad voor besluitvorming voorligt.

Gedurende de periode van overschrijding van de krachtens de vigerende richtlijnen geldende grenswaarden wordt besluitvorming over ruimtelijke activiteiten belemmerd, omdat Nederland niet in staat is (overal) te voldoen aan de op 1 januari 2005 van kracht geworden grenswaarde voor fijn stof en (naar verwachting) de grenswaarde voor stikstofdioxide die op 1 januari 2010 van kracht

wordt. Daarvoor is met name een toereikend bronbeleid van de EU vereist. Daarom zet ik dan ook de huidige kabinetsinzet onverminderd voort. Deze is immers gericht op een redelijke derogatietermijn in Europa, het druk uitoefenen op een toereikend EU-bronbeleid en op het zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval binnen de derogatietermijn, realiseren van de grenswaarden door het treffen van maatregelen. Ik wil hier overigens benadrukken dat de huidige richtlijnen en de nieuwe richtlijn zich niet verzetten tegen activiteiten die voor de ruimtelijke-economische ontwikkeling van Nederland van groot belang zijn, met name niet wanneer door deze activiteiten niet substantieel later aan de grenswaarden zou worden voldaan.

In de systematiek van het wetsvoorstel worden individuele projecten beoordeeld op inpasbaarheid binnen het beleid gericht op realisering van de grenswaarden, zoals neergelegd in het NSL. Uit de voorlichting van de afdeling volgt dat deze systematiek in principe een passende uitvoering van de EU-richtlijnen vormt, mits tijdig aan de EU-grenswaarden wordt voldaan. Dit brengt met zich mee dat de vraag in hoeverre er ruimte is voor nieuwe ontwikkelingen uiteindelijk wordt bepaald door de realisatietermijnen zoals deze in de EU-richtlijnen zijn opgenomen. Ik ga er van uit dat de nieuwe richtlijn, met daarin bepalingen die verruiming van de huidige realisatietermijnen mogelijk maken, in de tweede helft van het jaar vastgesteld zal worden. Het wetsvoorstel geeft een basis om deze nieuwe richtlijn zeer snel in nationale regelgeving om te kunnen zetten en vormt de juridische basis voor het NSL en de zogenaamde flexibele koppeling. Teneinde op zo kort mogelijke termijn onnodige belemmeringen voor maatschappelijk gewenste projecten weg te kunnen nemen, acht ik een spoedige behandeling van het wetsvoorstel dan ook onverminderd wenselijk. Hierbij moet waar mogelijk worden geanticipeerd op de nieuwe richtlijn.

Ik neem de aanbevelingen van de afdeling over. Zo geeft de afdeling mijns inziens terecht aan dat bij de uitwerking van het NSL niet alleen vooruit moet worden gelopen op delen van de nieuwe richtlijn (de derogatietermijn), maar ook andere aspecten uit deze richtlijn. De afdeling geeft voorts aan dat duidelijk moet worden gemaakt dat de verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen uiterlijk optreedt op het tijdstip dat het effect van een project zich voor doet. Ook aan dit punt zal in het wetsvoorstel nog aandacht worden besteed.

In de nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstukken II 2005/2006, 30 489, nr. 8) heb ik aangegeven aan welke gebiedsafbakening ik denk voor het NSL. De afdeling geeft aan dat Nederland als totaliteit niet als één gebied beschouwd mag worden, maar vindt daarnaast de voorgestelde gebiedsafbakening soms te groot en soms te klein. Zo mogen dunbevolkte gebieden en dichtbevolkte gebieden niet gezamenlijk één programmagebied vormen (zoals bijvoorbeeld de Veluwe in het gebied Gelderland en de kop van Noord-Holland in de Noordvleugel), maar is de Randstad (in casu de Noord- en Zuidvleugel samen) als één gebied verdedigbaar. Voor de overige gebieden zal ik de suggesties van de Raad van State volgen. Ik zal in overleg treden met de decentrale overheden en tot een voorstel komen. Dit zal ik vast leggen in een ministeriële regeling. De afdeling stelt verder in haar voorlichting dat er helemaal niet mag worden gesaldeerd tussen deze zones en agglomeraties. Dit is gebaseerd op de in september 2005 gepubliceerde versie van de ontwerprichtlijn. Op dit punt wijk ik dan ook af van de voorlichting van de afdeling. De vigerende richtlijn en ook de ontwerprichtlijn, zoals die thans onderwerp van onderhandeling vormt, bevatten namelijk dezelfde inspanningsverplichting voor het stand still principe en een resultaatverplichting om in schone gebieden geen overschrijdingen te laten ontstaan. Dit betekent mijns inziens dat, onder de voorwaarde dat het in een gebied als geheel beter wordt, tot op zekere hoogte gesaldeerd mag worden binnen en ook tussen zones en agglomeraties.

Nadere informatie 'in betekenende mate'

Bij brief van 1 juni jl. heeft de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verzocht de Kamer inzicht te geven in de inhoud van de algemene maatregel van bestuur (amvb) met betrekking tot het begrip 'in betekenende mate'. De uitwerking van het begrip "(niet) in betekenende mate" en een precieze onderbouwing worden opgenomen in deze toekomstige algemene maatregel van bestuur. Dit laat onverlet dat er al wel zicht is op een aantal onderdelen van de amvb. Onderstaand wordt een aantal elementen (die ook zijn opgenomen in 'Opzet en systematiek NSL' en in de nota naar aanleiding van het verslag op een rij gezet. Tevens heb ik de eindrapportage gevoeligheidsanalyse 'niet in betekenende mate' bijgevoegd. Bij deze rapportage maak ik nog wel enkele kanttekeningen.

Betekenis van "in betekenende mate"

In het wetsvoorstel luchtkwaliteitseisen is het begrip 'in betekenende mate' geïntroduceerd. Wanneer aangetoond wordt dat een project, al dan niet in combinatie met onlosmakelijk daarmee verbonden maatregelen, beneden de grens voor "in betekenende mate" bijdraagt aan de heersende concentratie van een stof, kan verdere toetsing wat de luchtkwaliteit betreft achterwege blijven en kan het project uitgevoerd worden. Ook in een gebied waar de grenswaarde reeds overschreden wordt. Het project is namelijk zo klein dat het niet leidt tot een verdere significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Men raakt door het project niet significant verder verwijderd van het jaartal waarin in het gehele programmagebied de grenswaarden worden gerealiseerd.

In het NSL worden alle activiteiten opgenomen die 'in betekenende mate' bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit en die niet voldoende met projectspecifieke maatregelen kunnen worden gecompenseerd. Projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit of die na de uitvoering van het project niet tot een overschrijdingssituatie leiden, blijven wat betreft de salderingsopgave buiten het NSL. De gesommeerde effecten van deze projecten worden wel meegenomen bij het bepalen van de luchtkwaliteit in het programmagebied. Ook zal naar aanleiding van de voorlichting van de Afdeling goed worden gekeken naar de gevolgen

op de betrokken locaties.

Onderbouwing concentratiegrenzen

Bij de keuze en het operationeel maken van het begrip "In betekenende mate" is in de eerste plaats gekeken naar de algemene taalkundige betekenis en passendheid van dit begrip voor de gevallen die hierbij voor ogen stonden. Voorts heeft een belangrijke rol gespeeld dat in Duitsland bij milieuvergunningverlening een 3%-drempel wordt gehanteerd. In Duitsland wordt een vergunning niet geweigerd als de inrichting op het moment dat de grenswaarden gaan gelden, minder dan 3% bijdraagt aan de plaatselijke verhoging van de jaargemiddelde concentratie en er maatregelen genomen worden die verder gaan dan het toepassen van ALARA. Deze benadering, die geaccepteerd is door de Europese Commissie, is in het wetsvoorstel breder toegepast, dus ook voor besluiten op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur. Deze 3 % is vervolgens getoetst met behulp van een gevoeligheidsanalyse.

Waar mogelijk wordt de 3 % vertaald naar een eenduidig criterium, zoals aantallen woningen, ha's bedrijfsterrein of m²'s kantooroppervlak. Naar verwachting komt dit overeen met:

- voor woningbouw: maximaal 2.000 woningen netto
- voor bedrijventerreinen: maximaal 40 ha. netto
- voor kantoorlocaties: maximaal 40.000 m² brutovloeroppervlak.

Bij het opstellen van de AmvB zal, in relatie met de voorlichting, worden onderbouwd of deze aantallen houdbaar zijn.

Een eerste inventarisatie laat zien dat in totaal zo'n 300 projecten 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hier om zeer wel hanteerbare aantallen, waarbij er zeker geen sprake van is dat alleen de zeer grote projecten worden meegenomen.

Projecten die onder het regime van "niet in betekenende mate" doorgang kunnen vinden worden ingevolge het wetsvoorstel niet langer afzonderlijk getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor deze projecten dient, om doorgang te kunnen vinden onder dat regime, uiteraard wel te worden aangetoond dat de bijdrage van het project onder de grens voor "niet in betekenende mate" valt. Dat wil zeggen:

- woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en kantoorlocaties moeten kleiner zijn dan bovengenoemde omvang. Als echter voor grotere locaties door middel van berekeningen kan worden aangetoond dat zij leiden tot een kleinere verhoging van de concentratie dan 3% van het jaargemiddelde grensniveau, dan is de activiteit eveneens 'niet in betekenende mate' en behoeft geen toetsing plaats te vinden;
- voor wegen- en andere projecten zal door middel van een berekening (inclusief doorstromingseffecten) worden aangetoond of het project wel of niet 'in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties ter plaatse.

Meerdere projecten 'niet in betekenende mate' in beperkt gebied

Het is natuurlijk niet de bedoeling projecten in fasen in te delen, die elk op zich onder de 3%-grens blijven. In de AmvB zullen, zo mogelijk, bepalingen worden opgenomen om dit tegen te gaan. Ook zal er naar gestreefd worden nadere bepalingen op te nemen om te regelen hoe omgegaan dient te worden met de samenloop van verschillende projecten.

Gevoeligheidsanalyse 'Niet in betekenende mate'

Als bijlage is de eindrapportage van DHV en TNO opgenomen waarin een verkenning van de effecten van mogelijke keuzes voor 'niet in betekenende mate' worden aangegeven. Dit rapport is een belangrijke input voor de op te stellen AmvB. Uit deze rapportage zijn niet onmiddellijk de genoemde aantallen bij woningbouw, kantoorgebouwen en bedrijventerreinen herleidbaar. Dit heeft te maken met een inschatting van het aantal ontsluitende wegen en de gehanteerde verkeersaantekeningen. In de AmvB, die tijdens het zomerreces aan de Kamer zal worden aangeboden, zullen de definitieve aantallen herleidbaar worden onderbouwd.

Hoogachtend,

de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

(1) Richtlijn nr. 96/62/EG van de raad van de Europese unie van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (PbEG L 296), zoals gewijzigd bij verordening nr. 1882/2003 (PbEG L 284) (de Kaderrichtlijn). Verder betreft het een aantal dochterrichtlijnen, onder andere richtlijn nr. 1999/30/EG van de raad van de Europese Unie van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PbEG L 163), zoals gewijzigd bij beschikking nr. 2001/744/EG (PbEG L 278).

(2) Zie kamerstukken II 2005/06, 21 501-08, nr. 219 en de daarbij behorende bijlage. Blijkens bijlage 3, punt 2, onder a, bij het NSL worden naar aanleiding van de besprekingen thans wijzigingen van het voorstel voorzien, onder andere met betrekking tot artikel 12 van het voorstel.

(3) Er vindt een aanscherping van de dwingendheid van de normen ten aanzien van de zeer fijne zwevende deeltjes (PM_{2,5}) plaats. De nalevingstermijn voor het bereiken van grenswaarden van bepaalde stoffen (onder andere PM₁₀) kan onder materiële en procedurele voorwaarden worden verlengd. De handhavingssystematiek wordt aangescherpt met het oog op de bescherming van de menselijke gezondheid. De uitstoot van verontreinigende stoffen in de lucht door natuurlijke bronnen kan worden afgetrokken, wanneer deze uitstoot voldoende nauwkeurig kan worden bepaald en indien de gehele overschrijding van de grenswaarden aan die natuurlijke bronnen is te wijten. Tot

slot wordt voorgesteld een elektronisch informatiesysteem voor de verslaglegging in te voeren.
 (4) Het richtlijnvoorstel is hierin het meest expliciet: artikel 13, eerste lid. Hieruit moet worden afgeleid, dat de grenswaarden algemene gelding hebben in die zin, dat zij overal op het grondgebied van Nederland moeten worden bereikt. Een andere benadering, die erop zou neerkomen dat de normen alleen gelden op die plaatsen waar de bescherming van de menselijke gezondheid rechtstreeks in het geding is, kan naar het oordeel van de afdeling niet worden gestoeld op het feit dat aan artikel 13 de kop is gegeven "grenswaarden voor de bescherming van de menselijke gezondheid". Dit opschrift laat onverlet dat de strengere waarden (kritieke niveaus) gelden voor zwaveldioxide en stikstofdioxiden voor de bescherming van de vegetatie ten opzichte van de grenswaarden voor die stoffen (artikel 14). Anders dan de grenswaarden, die nergens op het grondgebied mogen worden overschreden, hoeven deze kritieke niveaus alleen te worden nageleefd in zones op een zekere afstand van agglomeraties en andere bebouwde gebieden (artikel 14, eerste lid, eerste alinea). De lidstaten kunnen de kritieke waarden ook toepassen in de agglomeraties en andere bebouwde gebieden indien er een aanzienlijk risico op ongunstige gevolgen bestaat (artikel 14, eerste lid, tweede alinea).

Een en ander laats overigens onverlet, dat het vaststellen of nergens op het grondgebied de grenswaarden worden overschreden, dient te geschieden overeenkomstig de in de Europese regels voorgeschreven meet- en berekeningsmethoden.

(5)
 1°. Een plan of een programma voor de desbetreffende zones en agglomeraties dient te worden vastgesteld. Dat plan of programma dient aan de Commissie te worden medegedeeld (artikel 20, eerste lid, onder a).

2°. Een programma ter bestrijding van de luchtverontreiniging voor de duur van de termijnverlenging dient te worden vastgesteld, dat aantoonst dat de overeenstemming met de grenswaarden of de concentratiebovengrenzen vóór het verstrijken van de nieuwe termijn zal worden gerealiseerd. Het programma dient aan de Commissie te worden medegedeeld (artikel 20, eerste lid, onder b).

3°. In de zones en agglomeraties waarvoor de uitstelregeling van toepassing is, zorgt de lidstaat ervoor dat de overschrijding van de grenswaarden of concentratiebovengrenzen niet meer bedraagt dan de maximale overschrijdingsmarge voor de desbetreffende verontreinigende stof (artikel 20, derde lid).

4°. Het uitstel, in het bijzonder het programma ter bestrijding van de luchtverontreiniging, staat onder toezicht van de Commissie (oppositieprocedure). Zo nodig moet het programma worden aangepast in verband met bezwaren van de Commissie (artikel 20, vierde lid).

Voor zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en PM10 geldt bovendien als aanvullende voorwaarde dat uitstel alleen mogelijk is indien de grenswaarden niet kunnen worden gerealiseerd wegens locatiespecifieke dispersiekenmerken, ongunstige klimaatomstandigheden of grensoverschrijdende inputs (artikel 20, tweede lid).

(6) Ook kan worden gewezen op Amsterdam en Utrecht enerzijds en de kop van Noord-Holland anderzijds, Limburg en Maastricht/Heerlen/Kerkrade.

(7) De huidige indeling in zones en agglomeraties is neergelegd in de Meetregeling luchtkwaliteit 2005. In die regeling wordt Nederland verdeeld in drie zones (Noord, Midden, Zuid) en een aantal agglomeraties (Amsterdam-Haarlem; Den Haag-Leiden; Rotterdam-Dordrecht; Utrecht; Eindhoven; Heerlen-Kerkrade).

(8) Voorzover de Europese regels deze factor kennen werkt hij omgekeerd (zie bijvoorbeeld artikel 14 van het richtlijnvoorstel: in zones op een zekere afstand van agglomeraties dienen strengere normen te worden gehanteerd met het oog op de bescherming van de vegetatie).

(9) Richtlijn nr. 96/61/EG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging (PbEG L 257), laatstelijk gewijzigd bij verordening nr. 1882/2003, PbEG L 284.

Bijlage 5:

**Ron Henriks, *Fiets kán profiteren van subsidies voor verbetering luchtkwaliteit*, in:
Fietsverkeer 20, oktober 2008**

Fiets kán profiteren van subsidies voor verbetering luchtkwaliteit

De Nederlandse overheid heeft een aantal maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit geldt ook voor de fiets. De fiets kan profiteren van subsidies voor verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld door het plaatsen van fietsenstallingen of het verbeteren van de verkeerssituatie op fietspaden. Dit kan ook door het plaatsen van fietsenstallingen op plaatsen waar de luchtkwaliteit slecht is. Dit kan ook door het verbeteren van de verkeerssituatie op plaatsen waar de luchtkwaliteit slecht is. Dit kan ook door het plaatsen van fietsenstallingen op plaatsen waar de luchtkwaliteit slecht is. Dit kan ook door het verbeteren van de verkeerssituatie op plaatsen waar de luchtkwaliteit slecht is.



Gemeenten die de luchtkwaliteitsnormen overschrijden moeten op grond van het Besluit Luchtkwaliteit luchtkwaliteitsplannen opstellen. Daar staat in hoe men denkt de normen te halen voor onder meer stikstofdioxide en fijnstof. De fijnstofnormen zouden aanvankelijk al in 2005 gehaald moeten zijn, stikstofdioxide zou men in 2010 de baas moeten zijn. Dat bleek voor veel gemeenten te hoog gegrepen. Daarom heeft de Nederlandse overheid uitstel gevraagd aan Brussel. Fijnstof moet nu in 2011 onder controle zijn, stikstofdioxide in 2015, aannemende dat Brussel met deze actie - ook wel aangeduid met de term derogatie - instemt en dat weten we over een half jaar zeker.

De nieuwe plannen - op de basis van de nieuwe Wet Luchtkwaliteit - zijn vastgelegd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), in feite een bundeling van alle landelijke en regionale luchtkwaliteitsplannen, die op hun beurt weer ook gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen als input hebben. Het NSL werd deze zomer officieel vastgesteld. Belangrijk verschil met de oude aanpak is dat nu sprake is van een gebiedsgerichte aanpak, waar vroeger een locatiegerichte aanpak centraal stond. Zo'n gebiedsgerichte aanpak maakt het eenvoudiger om ook plannen mee te nemen waarvan de kwaliteitsverbetering minder goed direct te meten is, zoals fietsmaatregelen.

En zo kan het gebeuren dat fietsplannen die soms al een jaar of wat op de plank liggen, of zelfs al in uitvoering zijn, in het NSL een plaats hebben gekregen. In totaal vermeldt het NSL circa 20 gemeenten waarbij fietsmaatregelen zijn opgevoerd. Soms gaan die niet verder dan 'bevorderen fietsgebruik' (Deventer). Maar een gemeente als Harderwijk voert bijvoorbeeld de aanleg van een fietsbrug op evenals de verbetering van enkele fietspaden en uitbreiding van stallingvoorzieningen. En Tilburg heeft zelfs haar complete fietsplan op de NSL-lijst weten te krijgen.

Spilzone Fiets

Toch is nergens te vinden in hoeverre de fietsplannen concreet bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dat geldt trouwens ook voor de 'secundaire fietseffecten' van andere maatregelen. Hogere parkeertarieven zullen bijvoorbeeld tot minder autoverkeer leiden en indirect tot meer fietsen, als daar tenminste goede voorzieningen tegenover staan.

Ook de CROW/SOLVE-database met maatregelen brengt weinig helderheid daarover. SOLVE staat voor het kennisprogramma Snelle Oplossingen voor Lucht en Verkeer. Daar houdt men het ten aanzien van het fietsen op 'een kleine verbetering tijdens de spitsperiode bij het realiseren van enkele fysieke voorzieningen voor de fietser' tot 'een afname van licht verkeer met 15% voor een gemeente die zich omvormt tot fietsstad'. Maar erg hard lijken de cijfers niet. Ton Hesselmans, projectmanager SOLVE bij CROW, erkent dat er in dat opzicht nog weinig te melden valt. 'We zijn ook benieuwd naar exactere cijfers en we hopen daar het najaar mee aan de slag te gaan.' Ook Berend Hoekstra van adviesbureau Tauw, die voor een aantal gemeenten de luchtkwaliteitsplannen maakte om ze vervolgens ten behoeve van het NSL te verzamelen voor de Brabantse regio, verbaast zich enigszins over het feit dat de fietsplannen ondanks het gebrek aan bewijsvoering toch nog aardig scoren. 'Bij het opstellen van de plannen liepen we er ook tegenaan dat er geen gegevens bekend zijn over de effecten van fietsbeleid op de luchtkwaliteit. Dergelijke maatregelen zijn vooral gericht op het afvlakken van de autogroei en niet zozeer op het direct verbeteren van de luchtkwaliteit. Dat geldt trouwens ook voor veel andere maatregelen. Ik denk dat je per gemeente maar maximaal twee of drie maatregelen echt kunt kwantificeren. Die zijn in ieder geval in het NSL gekomen. De maatregelen waarvan de gemeenten zeggen dat ze wel in zekere mate zullen bijdragen aan de doelstellingen, hebben we

vervolgens ook opgenomen zonder ze te kwantificeren.
 Eigenlijk kijkt Hoelstra er zelf ook enigszins van op dat die maatregelen gehonoreerd zijn met soms aanzienlijke subsidies. Neem bijvoorbeeld het Fietsplan Tilburg dat voor 2,5 miljoen euro genoteerd staat in het Regionale plan dat is ingebracht in het NSL. 'Eerlijk gezegd geloof ik dat dergelijke plannen ook zouden worden doorgevoerd zonder NSL-subsidie. Dat geldt trouwens ook voor veel doorstromingsmaatregelen. Het gevaar is wel dat gemeenten zo de indruk krijgen dat ze goed bezig zijn, maar als je later gaat meten zal waarschijnlijk blijken dat de luchtkwaliteit niet daadwerkelijk beter is.'

'Eerlijk gezegd geloof ik dat dergelijke plannen ook zouden worden doorgevoerd zonder NSL-subsidie.'

Normen geven de doorslag

In hoeverre de fietsplannen uit het NSL een concrete bijdrage leveren aan het bereiken van de normen, weet ook Diederik Metz van het ministerie van VROM - die het NSL heeft opgesteld - niet. 'Soms waren fietsplannen dermate algemeen dat we om nadere specificaties hebben gevraagd. En soms, maar niet altijd, hebben we die ook gekregen.'
 In totaal is in het NSL € 370 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van lokale maatregelen, waarbij de gemeente zelf de helft moet bijleggen. Brabant krijgt daar overigens zo'n € 25 miljoen van voor het oplossen van verkeersknelpunten. Maar het is niet gezegd dat het Fietsplan van Tilburg dan ook automatisch voor de helft wordt betaald door het rijk. Metz: 'Het Rijk coördineert het nationale programma. Het Rijk maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten; in de NSL-gebieden moeten de normen voor luchtkwaliteit in prin-

cipe worden gehaald. De overheden kunnen op die resultaten worden afgerekend. Maar het NSL gaat van de normen uit. Als die gehaald worden, dan is het doel bereikt. In principe maakt het daarbij voor ons niet uit welke maatregelen het meeste effect hebben. Wel natuurlijk voor de gemeenten. Ik stel me voor dat die dus zelf eventueel schuiven met maatregelen als dat het halen van de normen dichterbij brengt.'

Onduidelijkheid

Er is dus nog veel onduidelijk over de relatie fiets en luchtkwaliteit. Zowel ten aanzien van de effecten als van de subsidiestromen die met het thema gepaard gaan. Zelfs gemeentelijke fietsbeleidsmedewerkers zijn vaak niet op de hoogte van het feit dat hun plannen zijn opgenomen in het NSL. In Zutphen meldt de fietsbeleidsmedewerker niet betrokken te zijn geweest bij het luchtkwaliteitsplan van de gemeente. En de woordvoerder van Breukelen, die in het NSL vermeldt staat onder de noemer 'bevorderen fietsgebruik via fietscampagne', weet van ook niets. 'We krijgen geld van de provincie voor dit project. Maar ik weet eerlijk gezegd niet waar dat dan vandaan komt.' In Tilburg krijgen we een soortgelijk antwoord van de fietsbeleidsman: 'Ik had geen idee dat we in het NSL genoemd waren met het Fietsplan. En weet dus ook niet wat het betaamt voor de uitvoering van het plan. We krijgen al wel provin-

'Ik had geen idee dat we in het NSL genoemd waren met het Fietsplan.'

ciële subsidies, maar ik denk niet dat daar nu al NSL-geld mee gemeoid is. Aan de andere kant mag je geen subsidies stapelen, dus de vraag is of het echt wat oplevert. Maar ik ga het nu zeker natrekken.'

Al met al lijkt het in ieder geval verstandig om als gemeentelijk fietsbeleidsmedewerker de vinger aan de pols te houden. Hoewel, als er nog geen één fietsmaatregel van een gemeente in het NSL staat, lijkt de kans niet groot dat er achteraf nog wat te halen valt. Joyce Klink van het IPO legt uit dat de discussie over hoe met achterblijvers om te gaan, nog loopt. 'In het najaar gaat het NSL eerst nog de inspraak in. In de winter worden de resultaten hiervan voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer. Na uitstel vanuit Brussel kan het NSL dan in april 2009 definitief vastgesteld worden. Maar je moet als gemeente in ieder geval natuurlijk wel een luchtkwaliteitsprobleem hebben, willen nagekomen verzoeken nog een kans maken.'



Tilburg nam het complete Fietsplan mee in het zwaar gesubsidieerde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Bijlage 6:

Gezondheidsraad, *'Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'*, Briefadvies aan minister van VROM, 24 april 2008

Gezondheidsraad

Voorzitter

Health Council of the Netherlands



Aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
 Uw kenmerk : LMV 2008.014306
 Ons kenmerk : I-137/Env/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
 Bijlagen : -
 Datum : 24 april 2008

Geachte minister,

Op 14 februari 2008 (kenmerk van de brief LMV 2008.014306) verzocht u de Gezondheidsraad om antwoord te geven op twee vragen over een ontwerp-AMvB waarin nadere regels worden gesteld voor nieuwbouw en uitbreiding van zogeheten gevoelige bestemmingen inzake de luchtkwaliteit, waarmee uitwerking wordt gegeven aan een onderdeel van de Wet milieubeheer. Met gevoelige bestemmingen inzake de luchtkwaliteit worden gebouwen bedoeld die bestemd zijn voor verblijf van groepen personen die gevoelig zijn voor luchtverontreiniging en waar deze zich gedurende langere tijd ophouden, zoals scholen en verpleegtehuizen. Bij gevoelige groepen kan een gegeven blootstelling een extra effect teweegbrengen.

De eerste vraag die u aan de raad stelt is of hij kan instemmen met de gehanteerde definitie van gevoelige bestemmingen of dat er één of meer belangrijke categorieën ontbreken. Uw tweede vraag aan de raad is hoe hij bij de beschikbare wetenschappelijke kennis de omvang van de effecten op de gezondheid beoordeelt in relatie tot de afstand tot een rijksweg of een provinciale weg.

U verzocht de raad om de twee vragen met hoge prioriteit te beantwoorden. Het onderwerp is van groot maatschappelijk belang en de Tweede Kamer, die via een amendement op de Wet milieubeheer om de bewuste AMvB heeft verzocht, wil de aanvullende regelgeving graag met spoed in werking zien treden. Om aan uw verzoek te voldoen heb ik de vragen voorgelegd aan een van de vaste colleges van deskundigen die de raad rijk is: de Beraadsgroep Gezondheid en Omgeving. Op grond van de expertise en de bevindingen van de beraadsgroep beantwoord ik hierbij uw vragen. De voornaamste publicaties die er de basis voor vormen zijn in de literatuurlijst aan het eind opgenomen.

Bezoekadres
 Parnassusplein 5
 2511 VX Den Haag
 Telefoon (070) 340 7327
 E-mail: pw.van.vliet@gr.nl

Postadres
 Postbus 16052
 2500 BB Den Haag
 Telefax (070) 340 75 23
 www.gr.nl

Gezondheidsraad
Health Council of the Netherlands

Voorzitter



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
Pagina : 2
Datum : 24 april 2008

In het kort komen de antwoorden van de Raad op het volgende neer:

- Meer bestemmingen verdienen het predicaat gevoelig naast scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen en verzorgings- en verpleegtehuizen ook ziekenhuizen en woningen.
- Belangrijke nadelige effecten op de gezondheid zijn aangetoond bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen of naar school gaan. Het is echter niet mogelijk om uit de gegevens een precieze afstand af te leiden waarbuiten geen betekenisvolle effecten op de gezondheid meer optreden die worden veroorzaakt door de uitstoot van het wegverkeer.

Lijst van gevoelige bestemmingen

De eerste adviesaanvraag betreft de volledigheid van de lijst bestemmingen die als gevoelig aangemerkt worden. In de ontwerp-AMvB worden de volgende bestemmingen als zodanig bestempeld: scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen en verzorgings- en verpleegtehuizen, alsmede de bijbehorende terreinen. De reden is dat daar gedurende langere tijd kinderen, ouderen en zieken verblijven, groepen die voor deze ontwerp-regelgeving als gevoelig worden gedefinieerd. Voor deze groepen heeft de Gezondheidsraad al eerder aandacht gevraagd.^{1,2} De raad heeft het voorbehoud gemaakt dat kinderen zowel gevoeliger als ongevoeliger kunnen zijn dan volwassenen. Welke van deze twee situaties aan de orde is, hangt af van de beschouwde (milieu)factor. Voor luchtverontreiniging zijn er aanwijzingen voor een grotere gevoeligheid.³ De genoemde groepen omvatten voorts subgroepen die nog eens extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging: in het bijzonder kinderen en ouderen met aandoeningen van de luchtwegen. Zo heeft vier tot zeven procent van de kinderen in de basisschoolleeftijd astma en 12,5 procent van de populatie van 65 jaar en ouder astma/COPD.^{4,5} In een advies dat naar verwachting eind dit jaar verschijnt gaat de Gezondheidsraad uitvoeriger in op de wetenschappelijke aspecten van het omgaan met risicogroepen. Daartoe behoren de reeds genoemde gevoelige groepen, waarvan de leden bijzonder gevoelig zijn voor het effect van bepaalde (combinaties van) blootstellingen. Tevens behoren daartoe groepen die in bijzondere mate zijn blootgesteld. In uw vragen staat de eerste categorie centraal, maar verderop in deze brief kom ik ook over de tweede te spreken.

Bezoekadres
Parnassusplein 5
2511 VX Den Haag
Telefoon (070) 340 7327
email: pw.van.vliet@gr.nl

Postadres
Postbus 16052
2500 BB Den Haag
Telefax (070) 340 75 23

Gezondheidsraad

Voorzitter

Health Council of the Netherlands



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
 Ons kenmerk : I-137/EvV/tw/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
 Pagina : 3
 Datum : 24 april 2008

Aanvulling van de lijst

Op grond van zijn verantwoordelijkheid met betrekking tot de volksgezondheid vat de Gezondheidsraad gevoelige bestemmingen ook zo op dat sprake kan zijn van bestemmingen waarvan personen behorende tot gevoelige groepen in aanzienlijke mate gebruik maken en waarbij omvangrijke blootstelling van deze groepen te verwachten is.

Vanuit het oogpunt van bescherming van de volksgezondheid zijn er meer bestemmingen die het predicaat gevoelig verdienen dan scholen, kinderdagverblijven, bejaardentehuizen en verzorgings- en verpleegtehuizen. Ook ziekenhuizen en woningen komen mijns inziens voor dat predicaat in aanmerking. De 'bewoners' van ziekenhuizen zijn immers relatief vaak kwetsbare zieken, ook al verblijven ze er per opname slechts gedurende beperkte tijd (die overigens wel kan oplopen tot meerdere weken). Woningen zijn bij uitstek plekken waar kinderen en ouderen langdurig vertoeven, ook al zijn deze groepen niet de enige bewoners. Daarbij moet bedacht worden dat bijna een kwart van de Nederlandse bevolking 19 jaar of jonger is (waarvan de helft 10 jaar of jonger), en een vijfde 60 of ouder (en circa 15 procent 65+).

Verkeersgerelateerde gezondheidseffecten bij omwonenden

Dan de tweede vraag, naar de relatie tussen de afstand tot een rijksweg of een provinciale weg en de omvang van gezondheidseffecten. Rijkswegen en provinciale wegen worden in dit advies geïnterpreteerd als drukke verkeersaders.

In uw brief geeft u aan dat u van plan bent om in de definitieve AMvB voor rijkswegen en provinciale wegen afstanden vast te leggen waarbinnen onderzoek naar de luchtkwaliteit op een bouw- of uitbreidingslocatie verplicht wordt. Voor locaties langs rijkswegen is die afstand 300 m en voor provinciale wegen 50 m. Een vergunning voor de bouw van een gevoelige bestemming wordt volgens de AMvB niet verleend als uit dat onderzoek zou blijken dat er sprake is van overschrijding of dreigende overschrijding van een of meer luchtkwaliteitsnormen, en als door de bouw ter plaatse het aantal personen die aan een slechte luchtkwaliteit wordt blootgesteld zou toenemen.



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
 Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
 Pagina : 4
 Datum : 24 april 2008

Aard van de gezondheidseffecten

Wetenschappelijk gezien bestaat er voldoende bewijs dat mensen die in de nabijheid van een drukke verkeersweg wonen extra gezondheidsrisico lopen ten opzichte van mensen die in de omgeving van een rustige weg wonen. Daaraan is de blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging en geluid debet. De verkeersgerelateerde luchtverontreiniging verergert aandoeningen van de ademhalingswegen, zoals astma en chronische bronchitis, en meer mensen ontwikkelen dergelijke aandoeningen. Dat heeft onderzoek onder volwassenen en onder kinderen laten zien. Ook is er een verband waargenomen tussen het wonen langs drukke wegen en coronaire hartziekten. Hierbij moet worden aangetekend dat de coronaire aandoeningen mogelijk ten dele voor rekening van geluid komen. Een hoger risico op aantasting van de luchtwegen is ook aangetoond bij kinderen die op school gaan nabij een drukke weg. Deze conclusies berusten op een reeks van epidemiologische onderzoeken, die voor een niet onbelangrijk deel van Nederlandse origine zijn (zie voor een overzicht bijvoorbeeld ⁶⁾). Dat maakt de zeggingskracht van hun uitkomsten voor de Nederlandse situatie extra groot.

Relatie met indicatoren van luchtverontreiniging

Verontreinigde lucht is een complex mengsel dat varieert in samenstelling en gehalte. In welke mate de diverse bestanddelen aan de veroorzaakte gezondheidsschade bijdragen, is niet goed bekend. Indicatoren van luchtverontreiniging zijn onder meer PM_{10} , $PM_{2.5}$, PM_{1} , en $PM_{0.1}$ (fracties fijn stof met verschillende deeltjesgrootte), NO_x ($NO + NO_2$) en zwarte rook ('roet'). Voor twee van deze bestanddelen, PM_{10} en NO_2 , heeft Nederland op dit moment grenswaarden. Die spelen een centrale rol in de ontwerp-AMvD. Overschrijding of dreigende overschrijding leidt tot een bouwverbod.

Er is echter een belangrijk gezondheidskundig argument om de norm voor PM_{10} niet als uitgangspunt te nemen voor het beleid inzake de gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wanneer het gaat om verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Het argument is dat met name PM_{10} geen goede maat is voor gezondheidseffecten van lokale, verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Uit diverse onderzoeken, waaronder enkele gedaan in Amsterdam, is gebleken dat de concentratie PM_{10} slecht correleert met de omvang van de waargenomen gezondheidseffecten bij mensen die dicht bij drukke verkeerswegen wonen.^{7,8,9,10} De concentratie zwarte rook correleert er wel goed

Gezondheidsraad

Voorzitter

Health Council of the Netherlands



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
 Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
 Pagina : 5
 Datum : 24 april 2008

mee. Dit pleit ervoor om de gezondheidskundige risico's van verkeersbelaste situaties niet aan de hand van de PM_{10} -normen te beoordelen. Het doet overigens niet af aan de waarde van de PM_{10} -concentratie als maat voor deeltjesvormige luchtverontreiniging in andere dan verkeersgerelateerde situaties.

Voor NO_2 gelden overwegingen als bij PM_{10} in mindere mate, omdat het een betere indicator is voor lokale, verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Omdat de Europese regelgeving voor NO_2 nog niet van kracht is, vindt echter in de praktijk de beoordeling van de luchtkwaliteit meestal aan de hand van de PM_{10} -grenswaarde plaats.

Om indicatoren op hun waarde voor de beoordeling van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging te kunnen schatten is ook inzicht in de karakteristieken van de blootstelling van belang. De verschillende indicatoren laten het volgende beeld zien. Langs drukke wegen zijn de concentraties ten opzichte van het achtergrondniveau slechts in lichte mate verhoogd in het geval van PM_{10} , iets sterker in het geval van NO_2 , en veel sterker bij andere indicatoren zoals zwarte rook, NO en ultrafijn stof ($PM_{0.1}$).^{6,9,11,12,13,14,15} De niveaus van deze laatste drie indicatoren zijn dus geschikter als maat voor blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Ze zijn nog verhoogd tot op afstanden van enkele honderden meters tot ongeveer 1000 m van drukke wegen.

De gezondheidskundige onderzoeken in binnen- en buitenland geven in het algemeen aan dat nadelige effecten op de gezondheid zijn waargenomen bij mensen die binnen de zojuist genoemde afstand van enkele honderden meters tot ongeveer 1000 m van een verkeersader af verblijven. Dit geldt bijvoorbeeld voor het grote Nederlandse onderzoek van Janssen en collega's, waarin kinderen zijn onderzocht die scholen bezochten die op minder dan 400 m afstand van snelwegen lagen.¹⁶ Dit onderzoek heeft duidelijke relaties aangetoond tussen de gezondheid en zowel de intensiteit van het vrachtverkeer op de weg als de concentraties zwarte rook en $PM_{2.5}$.

Er is dus sprake van een kwalitatief en ruimtelijk verband tussen de gezondheidseffecten en de blootstelling aan verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Uit de gegevens kan echter geen precieze afstand worden afgeleid waarbuiten geen betekenisvolle effecten op de gezondheid meer optreden die worden veroorzaakt door de uitstoot van het wegverkeer. Dit komt doordat een veelheid van factoren daarbij een rol speelt, zoals verkeersintensiteit en samenstelling, het optreden van files en veelvuldig remmen en optrekken, topografie, vigerende weersomstandigheden en dergelijke.

Bezoekadres
 Parnassusplein 5
 2511 VX Den Haag
 Telefoon (070) 340 7327
 email: pw.van.vliet@gr.nl

Postadres
 Postbus 18052
 2500 BB Den Haag
 Telefax (070) 340 75 23



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
Pagina : 6
Datum : 24 april 2008

Kanttekeningen

Tot slot vraag ik nog uw aandacht voor enkele punten die belangrijk zijn in verband met de besluitvorming over gevoelige bestemmingen en het luchtkwaliteitsbeleid in ruimere zin.

Integrale afweging

De ontwerp-AMvB is gericht op gevoelige bestemmingen inzake de luchtkwaliteit. Bij het beoordelen van de gezondheidkundige implicaties van de bouw van een gevoelige bestemming op een bepaalde locatie zijn ook andere gezondheidkundige overwegingen relevant. De Gezondheidsraad heeft reeds eerder gepleit voor besluitvorming waarin het totaal van overwegingen wordt betrokken, onder meer in het advies 'Grote luchthavens en gezondheid'.³⁷ Voor gevoelige bestemmingen als scholen is een dergelijke aanpak in de regelgeving van het Canadese British Columbia en de Amerikaanse staat Californië vastgelegd.³⁸⁻⁴¹ Daarbij worden alle milieugerelateerde gezondheidsrisico's – naast die van verkeersgerelateerde luchtverontreiniging bijvoorbeeld ook die van bodemverontreiniging en uitstoot van industrievestigingen – in de afweging meegenomen.

Deze buitenlandse voorbeelden kunnen voor Nederland aanknopingspunten bieden in het kader van zorgvuldige besluitvorming over gevoelige bestemmingen. Ik denk hierbij aan differentiatie naar de soort gevoelige bestemming. Met een benadering waarbij de invloed van de omgeving op de gezondheid – waaronder luchtkwaliteit, geluid, groen, zicht, et cetera – als geheel wordt betrokken, kan de besluitvorming over gevoelige bestemmingen beter aansluiten bij het algemene beleidsbeginsel van goede ruimtelijke inrichting.

Terugdringen van emissies

De ontwerp-AMvB richt zich op nieuwbouw en uitbreiding van bestaande objecten binnen smalle zones langs rijkswegen en provinciale wegen. Ook door de steden in ons land lopen echter drukke wegen. Langs dat stedelijke hoofdverkeersnet ligt een relatief groot aantal woningen, scholen, et cetera vergeleken met de drukke wegen buiten de stad. Daar verblijft dus een grote groep burgers die een verhoogd gezondheidsrisico loopt, omdat ze langdurig zijn blootgesteld aan relatief hoge concentraties verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
 Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
 Pagina : 7
 Datum : 24 april 2008

De AMvB is bedoeld als een tijdelijk oplossing om specifieke groepen extra bescherming te bieden. De uiteindelijke ambitie is het terugdringen van emissies van verkeer en andere bronnen van luchtverontreiniging, omdat daarmee de gehele bevolking (inclusief groepen die een verhoogd risico lopen) kan worden beschermd, ongeacht waar men verblijft. Er zijn inmiddels aanwijzingen dat aan de dalende trend in de deeltjesvormige luchtverontreiniging een eind is gekomen, niet alleen in Nederland, maar ook elders in Europa.^{22,23} In dit verband is van belang dat verkeer niet alleen een bron is van luchtverontreiniging via uitlaatgassen, maar ook van fijn stof afkomstig van remvoeringen, bandslijpsel, opwervend straatstof en dergelijke, en dat de omvang van deze bijdragen groter kan zijn dan die van de uitlaatgassen.²⁴ Die andere bijdragen, die veelal voor rekening komen van grover stof (fractie met deeltjes tussen 2,5 en 10 µm), kunnen toxischer zijn dan het fijnere stof (deeltjes met een diameter tot 2,5 µm) in de uitlaatgassen.²⁵ Daarom zijn wellicht aanvullende inspanningen nodig voor een verdere reductie.

Conclusies

In het licht van de wetenschappelijke bevindingen trek ik de volgende conclusies:

- Naast scholen, kinderdagverblijven, bejaardenhuizen en verzorgings- en verpleegtehuizen verdienen ziekenhuizen en woningen het predicaat gevoelige bestemming.
- Bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen wonen of naar school gaan zijn belangrijke nadelige effecten op de gezondheid aangetoond. Het is echter niet mogelijk om uit de gegevens een precieze afstand af te leiden waarbuiten geen betekenisvolle effecten op de gezondheid meer optreden die worden veroorzaakt door de uitstoot van het wegverkeer.
- PM₁₀ is geen goede maat voor gezondheidseffecten van lokale, verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.
- Goede ruimtelijke ordening is gebaat bij het tezamen beoordelen van de invloed van diverse omgevingsfactoren op de gezondheid.
- Voor verkeersaders in stedelijk gebied is locatiespecifieke reductie van de blootstelling raadzaam.
- Met het oog op de stagnerende daling van de luchtverontreiniging lijken extra inspanningen nodig om de verkeersemissies verder terug te dringen. Daarbij verdienen niet alleen verontreinigingen afkomstig uit de uitlaat van voertuigen, maar ook die afkomstig van andere verkeersgerelateerde bronnen aandacht.

Gezondheidsraad

Voorzitter

Health Council of the Netherlands



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
Pagina : 8
Datum : 24 april 2008

Ik heb u met deze brief willen informeren over recente wetenschappelijke inzichten die u steun kunnen bieden om een beslissing te nemen over de inhoud van de AMvB gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en over het luchtkwaliteitsbeleid in ruimere zin. Indien u behoefte hebt aan een meer uitgebreide analyse van een of meer aspecten van het vraagstuk van de luchtverontreiniging, dan is de Gezondheidsraad gaarne bereid u nader te adviseren.

Hoogachtend,

Prof. dr. J.A. Knottnerus

Gezondheidsraad

Health Council of the Netherlands

Voorzitter



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
 Oas kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
 Pagina : 9
 Datum : 24 april 2008

Literatuur

- 1 Gezondheidsraad. Bestrijdingsmiddelen in voedsel: beoordeling van het risico voor kinderen. Den Haag: Gezondheidsraad; 2004: publicatie nr 2004/11.
- 2 Gezondheidsraad. Europees Actieplan Milieu en Gezondheid 2004-2010. Den Haag: Gezondheidsraad; 2005: publicatie nr 2005/13.
- 3 Landrigan PJ, Kimmel CA, Correa A, Eskenazi B. Children's health and the environment: public health issues and challenges for risk assessment. *Environ Health Perspect* 2004; 112(2): 257-265.
- 4 Gezondheidsraad. Astma, allergie en omgevingsfactoren. Den Haag: Gezondheidsraad; 2007: publicatie nr 2007/15.
- 5 Gezondheidsraad. Vergrijzen met ambitie. Den Haag: Gezondheidsraad; 2005: publicatie nr 2005/06.
- 6 Fischer PH, Marra M, Wesseling J, Cassee FR. Invloed van de afstand tot een drukke verkeersweg op de lokale luchtkwaliteit en de gezondheid: een quick scan. Bilthoven: RIVM, in opdracht van het Directoraat-generaal Milieu van het Ministerie van VROM; 2007: Rapport nr. 863001005.
- 7 Fischer PH, Hoek C, van Reeuwijk H, Briggs DJ, Lebret E, van Wijnen J e.a. Traffic-related differences in outdoor and indoor concentrations of particles and volatile organic compounds in Amsterdam. *Atmospheric Environment* 2000; 34: 3713-3722.
- 8 Roemer WH, van Wijnen JH. Daily mortality and air pollution along busy streets in Amsterdam, 1987-1998. *Epidemiology* 2001; 12(6): 649-653.
- 9 Roemer WH, van Wijnen JH. Differences among black smoke, PM(10), and PM(1.0) levels at Urban Measurement Sites. *Environ Health Perspect* 2001; 109(2): 151-154.
- 10 Roemer WH, van Wijnen JH. Pollution and daily mortality in Amsterdam. *Epidemiology* 2002; 13(4): 491.

Bezoekadres
 Parnassusplein 5
 2511 VX Den Haag
 Telefoon (070) 340 7327
 email: pw.van.vliet@gr.nl

Postadres
 Postbus 16052
 2500 BB Den Haag
 Telefax (070) 340 75 23



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
Pagina : 10
Datum : 24 april 2008

- 11 Beckerman B, Jerrett M, Brook JR, Verma DK, Arain M, Finkelstein MM. Correlation of nitrogen dioxide with other traffic pollutants near a major expressway. *Atmospheric Environment* 2008; 42: 275-290.
- 12 Hitchins J, Morawska L, Wolff R, Gilbert D. Concentrations of submicrometre particles from vehicle emissions near a major road. *Atmospheric Environment* 2000; 34: 51-59.
- 13 Melz D. Een minimale afstand tot de weg voor nieuwe gevoelige bestemmingen. Verkenning van de effecten op de luchtkwaliteit. Den Haag: GezondVerkeer; 2007.
- 14 Weijers E, Kos G, van Wijnen JH, de Groot G. Meten van ultrafijn stof langs snelwegen. *Arena* 2004; jaargang 10: 98-101.
- 15 Weijers E, Khlystov AY, Kos GPA, Erisman JW. Variability of particulate matter concentrations along roads and motorways determined by a moving measurement unit. *Atmospheric Environment* 2004; 38: 2993-3002.
- 16 Janssen NAH, Brunekreef B, et al. The relationship between air pollution from heavy traffic and allergic sensitization, bronchial hyperresponsiveness, and respiratory symptoms in Dutch schoolchildren. *Environ-Health-Persp* 2003; 111(12): 1512-1518.
- 17 Health Council of the Netherlands: Committee on the Health Impact of Large Airports. Public health impact of large airports [Grote luchthavens en gezondheid]. The Hague: Health Council of the Netherlands; 1999: publication no. 1999/14.
- 18 British Columbia Ministry of Environment. Develop with care. Environmental guidelines for urban and rural land development in British Columbia. Section 2: Community planning. Internet. <http://www.env.gov.bc.ca/wld/documents/bmp/devwithcare2006/DWC%202006%20Sec%202%20Community.pdf>. geraadpleegd: 10-3-2008.
- 19 British Columbia Ministry of Environment. Environment best management practices for urban and rural land development in British Columbia: Air quality BMPs and supporting information. Internet. http://www.env.gov.bc.ca/air/airquality/pdfs/aqbmps_feb16_06.pdf. geraadpleegd: 10-3-2008.
- 20 California Department of Education. Senate Bill 352. Internet. <http://www.cde.ca.gov/ls/fa/sf/sb352.asp>. geraadpleegd: 10-3-2008.

Gezondheidsraad
Health Council of the Netherlands

Voorzitter



Onderwerp : Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit
Ons kenmerk : I-137/EvV/iv/600-W2 Publicatienummer: 2008/09
Pagina : 11
Datum : 24 april 2008

21 California Department of Education. Senate Bill 352, chaptered. Internet. http://info.sen.ca.gov/pub/03-04/bill/sen/sb_0351-0400/sb_352_bill_20031003_chaptered.html. geraadpleegd: 10-3-2008.

22 Harrison RM, Stedman J, Derwent D. New directions: why are PM₁₀ concentrations in Europe not falling? *Atmospheric Environment* 2008; 42: 603-606.

23 Helmkamp HJP, Vissers JH. Luchtverontreiniging Amsterdam. Datarapport meetresultaten 2006. Amsterdam: GGD Amsterdam; 2007. Rapport nr. GGD/LO 07-1115.

24 Ketzel M, Omstedt G, Johansson C, Düring I, Pohjola M, Oettl D e.a. Estimation and validation of PM_{2.5}/PM₁₀ exhaust and non-exhaust emission factors for practical street pollution modelling. *Atmospheric Environment* 2007; 41: 9370-9385.

25 Gerlofs-Nijland ME, Dormans JA, Bloemen HJ, Leseman DL, John A, Boere F e.a. Toxicity of coarse and fine particulate matter from sites with contrasting traffic profiles. *Inhal Toxicol* 2007; 19(13): 1055-1069.

Bezoekadres
Parnassusplein 5
2511 VX Den Haag
Telefoon (070) 340 7327
email: pw.van.vliet@gr.nl

Postadres
Postbus 16052
2500 BB Den Haag
Telefax (070) 340 74 23

Bijlage 7:

Ministerie van VROM en ministerie van Verkeer en Waterstaat, 'Technische achtergronddocumentatie Saneringstool versie 2.22', 28 mei 2008, p.95-96

12 Autonome ontwikkeling

12.1 Vraagstelling

De verkeerskundige onderbouwing van de Saneringstool is gegrondvest op de uitvoer van lokale en regionale verkeersmodellen. In vrijwel alle gebieden is voor de toekomst een variant gekozen die voorgenomen beleid meeneemt. Hierin is deels ook beleid opgenomen dat tot stand gekomen is als gevolg van het NSL. Enerzijds betekent dit dat voorgenomen ruimtelijke projecten waarover bestuurlijke overeenstemming is, verdisconteerd zijn in de verkeersprognoses. Anderzijds zijn diverse maatregelen zoals prijsbeleid, maar ook regionale of lokale (verkeerskundige) maatregelen verdisconteerd in de prognoses. Voor het NSL is het echter van belang om inzicht te geven in de autonome ontwikkeling, die is gedefinieerd als de ontwikkeling zonder IBM-projecten en zonder Nederlandse maatregelen vanaf 2005. Samenvattend luidt de vraagstelling:

1. Wat is de autonome ontwikkeling?
2. Welk specifiek effect hebben de IBM projecten op de luchtkwaliteitsknelpunten

Door de gekozen methodiek is het nodig om aanvullende berekeningen uit te voeren om de autonome ontwikkeling af te leiden van de ontwikkeling volgens de Saneringstool. Ook kan nu nog niet zichtbaar worden gemaakt hoe een ontwikkeling met IBM-projecten eruit ziet ten opzichte van de ontwikkeling zonder deze projecten. Hetzelfde geldt voor de impact van maatregelen. Dit hoofdstuk doet verslag van de methodiek en presenteert de resultaten.

12.2 Verantwoording bepaling autonome ontwikkeling

12.2.1 Algemeen

Voor het bepalen van de autonome ontwikkeling met en zonder IBM-projecten is het nodig om informatie te hebben over:

- de achtergrondconcentraties (nader te noemen de NSL-referentievariant);
- andere (hogere) emissiefactoren;
- kilometerbeprijzing (dit is immers beleid van na 2005) en
- het lokale aanvullend beleid van na 2005.

12.2.2 Achtergrondconcentraties: NSL-referentiescenario

Voor de autonome ontwikkeling zijn de achtergrondconcentraties gebruikt zoals die in de Saneringstool versie 1.2 gebruikt zijn [Korver et al, 2007]. Uitgangspunt is de situatie voor dat het NSL startte. Het NSL-referentiescenario bevat alleen de nationale beleidsmaatregelen die voor 1 januari 2005 zijn getroffen. Uitgangspunten binnen dit referentiescenario zijn een vrij hoge economische groei (2,8% per jaar) en de bevolking groeit naar 17,9 miljoen inwoners in 2020. In dit scenario wordt een bouwprogramma voor hoofdweginfrastructuur uitgevoerd voor een bedrag van € 14,5 mil-

jand. Het wegverkeer groeit in dit scenario voor personenauto's met 43%, bestelauto's met 20% en vrachtwagens met 44% in 2020 ten opzichte van 2000 [Hoen et al., 2006]. Daarnaast bevat dit scenario volumeactiviteiten van de verschillende sectoren en de ontwikkeling van toekomstige emissies in het buitenland conform het huidige vastgestelde beleid.

Het NSL-referentiescenario bevat dus alle ontwikkelingen en alle nieuwe projecten inclusief de 'in betekenende mate' projecten.

12.2.3 Emissiefactoren

Voor de emissiefactoren wordt aangesloten bij de emissiefactoren, zoals die gebruikt zijn in de Saneringstonl versie 1.2 NSL referentievariant. Tabel 12.1 geeft een overzicht van de gebruikte emissiefactoren.

type voertuig	soort	NSL referentie 2010		NSL referentie 2015		NSL referentie 2020	
		NO _x	PM ₁₀	NO _x	PM ₁₀	NO _x	PM ₁₀
persoonauto	Va	0,344	0,077	0,302	0,025	0,305	0,022
	Vb	0,290	0,012	0,234	0,022	0,270	0,019
	Ve	0,409	0,042	0,315	0,028	0,312	0,023
	Vc	0,455	0,047	0,349	0,030	0,367	0,025
	Vd	0,500	0,051	0,384	0,033	0,384	0,027
	Va	4,941	0,140	2,912	0,093	2,556	0,082
middelzware vrachtauto	Vb	6,188	0,191	3,744	0,121	3,180	0,101
	Ve	7,712	0,251	4,850	0,155	3,941	0,126
	Vc	8,305	0,271	5,279	0,168	4,237	0,135
	Vd	10,994	0,346	6,989	0,208	5,608	0,164
	Va	6,966	0,184	4,786	0,115	3,611	0,111
	Vb	9,224	0,233	6,337	0,139	4,787	0,111
zware vrachtauto	Ve	11,096	0,254	7,617	0,159	5,750	0,152
	Vc	11,811	0,270	8,115	0,167	6,126	0,160
	Vd	15,636	0,332	10,742	0,197	8,108	0,188

Tabel 12.1 Emissiefactoren voor de bepaling van de autonome ontwikkeling

Omdat begin 2007 wijzigingen hebben plaatsgevonden in de methodiek van de bepaling van de emissiefactoren (denk bijvoorbeeld aan de directe uitstoot NO_x) kunnen deze emissiefactoren niet zonder meer gebruikt worden. De hiervoor gepresenteerde emissiefactoren zijn vergeleken met de destijds (2006) standaard emissiefactoren zoals die gebruikt werden. Deze procentuele verschillen zijn gehanteerd om de bestaande emissiefactoren aan te passen. Met de zo geconstrueerde emissiefactoren is de autonome ontwikkeling berekend.

12.2.4 Kilometerbeprijzing

De kilometerprijs maakt deel uit van het NSL-pakket. Daarom moet voor de autonome situatie dit effect uit de verkeerscijfers gehaald worden. Dit is eenvoudig te doen, omdat de effecten expliciet benoemd staan (zie ook paragraaf 3.2.6).

Bijlage 8:

Milieu en Natuurplanbureau, *'Beoordeling Saneringstool versie 2.1'*, februari 2008

Beoordeling Saneringstool versie 2.1**© Milieu- en Natuurplanbureau (MNP), Bilthoven, februari 2008****MNP-publicatienummer 500154001/2008****W.F. Blom, H.S.M.A. Dieren, G.P. Geilenkirchen,
A.E.M. de Hollander, R.B.A. Koelemeijer, K. van Velze****Contact:****W.F. Blom****Milieu- en Natuurplanbureau****wim.blom@mnp.nl**

U kunt de publicatie downloaden van de website www.mnp.nl.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding:

'Milieu- en Natuurplanbureau, de titel van de publicatie en het jaartal.'

Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) voorziet de Nederlandse regering van onafhankelijke evaluaties en verkenningen over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en de invloed daarvan op mens, plant en dier. Het MNP vormt hiermee de brug tussen wetenschap en beleid.

Milieu- en Natuurplanbureau

Postbus 303

3720 AH Bilthoven

T: 030 274 274 5

F: 030 274 4479

E: info@mnp.nl

www.mnp.nl

Beoordeling Saneringstool versie 2.1

Samenvatting

Het MNP heeft beoordeeld of bevindingen uit een eerder door het MNP uitgevoerde review van de Saneringstool op juiste wijze zijn verwerkt. Beoordeeld is het geheel van de rekenregels, niet de implementatie ervan. Deze beoordeling is geldig voor versie 2.1 en heeft alleen betrekking op wijzigingen die op grond van de genoemde bevindingen zijn aangebracht. Er is geen kwantitatieve analyse van de uitkomsten van berekeningen met de Saneringstool uitgevoerd.

Het MNP stelt vast dat de belangrijkste gebreken die bij de review zijn geconstateerd op adequate wijze zijn verbeterd. Het MNP is van mening dat de Saneringstool wat betreft de beoordeelde aspecten een verantwoord instrument is om de aard en omvang te verkennen van de problemen met luchtkwaliteit en om inzicht te krijgen in de omvang van regionale en lokale maatregelen die nodig zijn om knelpunten op te lossen.

Het MNP adviseert om het functioneren van de Saneringstool te toetsen dóór de uitkomsten te vergelijken met rekenresultaten van andere geaccepteerde modellen of tools.

Deze beoordeling van de Saneringstool kan niet los gezien worden van de zorg die bij het MNP bestaat over het gebruik van rekenresultaten zoals van de Saneringstool. De inherent grote onzekerheidsmarges van modelberekeningen van – vooral toekomstige – lokale luchtkwaliteit op een ruimtelijk gedetailleerd schaalniveau verhouden zich slecht met betrekkelijk absolute beslissingen die in het beleidsdomein moeten worden genomen.

Vanwege de onzekerheid in uitkomsten van concentratieberekeningen adviseert het MNP de Saneringstool vooral in te zetten als verkennend en inventariserend instrument en de uitkomsten niet te gebruiken als enig en doorslaggevend criterium om te bepalen waar en van welke aard lokale maatregelen getroffen moeten worden. Er is een gebied rondom de norm waarbinnen rekenuitkomsten onvoldoende uitsluitel geven voor een uitspraak over al dan niet overschrijding van de norm. Het MNP adviseert om dit onzekerheidsgebied te erkennen en hieraan beleidsmatig invulling te geven, door voor dit gebied de bestuurlijke verantwoordelijkheid helder te maken.

Inleiding

De 'Saneringstool' is een rekeninstrument dat voor heel Nederland op lokale schaal en voor toekomstige jaren de knelpunten voor luchtkwaliteit in beeld brengt. Het instrument biedt tevens inzicht in effecten van regionale en lokale maatregelen op de luchtkwaliteit. De Saneringstool is een belangrijk instrument voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Begin 2007 heeft MNP op verzoek van de projectleiding NSL een conceptversie (versie 1.2) van de Saneringstool aan een review onderworpen. In die review, uitgevoerd op hoofdlijnen, is gekeken naar de opbouw van de tool, de rekenmodules die gebruikt zijn, hoe de invoergegevens tot stand zijn gekomen en welke keuzen er op verschillende onderdelen zijn gemaakt. Dat leidde tot een rapportage in mei 2007, waarin diverse kanttekeningen bij de Saneringstool zijn geplaatst (*Review Saneringstool versie 1.2*, MNP-rapportnr. 500133003/2007). In november 2007

Bijlage 9:

**Iris Hienstra (Kenniscentrum Luchtkwaliteit), *Tien misvattingen over luchtkwaliteit*,
in: Tijdschrift Lucht, juni 2007**

TIEN MISVATTINGEN OVER LUCHTKWALITEIT

De belangrijkste bronnen van fijn stof in Nederland zijn: industrie, landbouw, verkeer en particuliere houtverbranding in de haard. Het is niet de buitenlucht die de basis van de binnenlucht vormt, maar de lucht die wordt toegevoerd door een mechanisch ventilatiesysteem met filters. De belangrijkste bronnen van fijn stof in Nederland zijn: industrie, landbouw, verkeer en particuliere houtverbranding in de haard. Het is niet de buitenlucht die de basis van de binnenlucht vormt, maar de lucht die wordt toegevoerd door een mechanisch ventilatiesysteem met filters.

IRIS HIEMSTRA*

1. 'Het instellen van een mechanisch ventilatiesysteem met filters is de meest effectieve manier om de binnenlucht te verbeteren en de buitenlucht te filteren.'

Het is waar dat mensen in landen als Nederland een groot deel van de tijd binnen doorbrengen. De basis van de luchtkwaliteit in de woning wordt echter gevormd door de buitenlucht. Fijn stof, NO_x en achterliggende gassen dringen vertraagd binnen (ook bij een dichte woning). De bronnen in het binnenmilieu, zoals verbrandingstoestellen, radon en uitwaseming van bouwmaterialen, komen daar bij. De belangrijkste vervuilingbron van het binnenmilieu is sigarettenrook, maar het gebruik hiervan is in tegenstelling tot de andere vervuiling vrijwillig. De enige manier om de buitenlucht niet de basis van het binnenmilieu te laten zijn, is het gebruik van een mechanisch ventilatiesysteem met filters die lucht van buiten eerst filteren.

2. 'Autoverkeer vormt de grootste bron van fijn stof in Nederland en maatregelen komen alleen laterop gerecht te zijn.'

De belangrijkste bronnen van fijn stof in Nederland zijn: industrie, landbouw, verkeer en particuliere houtverbranding in de haard.

Autoverkeer is ook een zeer belangrijke bron, de uitstoot vindt namelijk net als particuliere haarden dicht bij de woningen plaats en de fijn-stof fractie en de achterliggende stoffen zijn zeer schadelijk voor de gezondheid. Autoverkeer is dus één van de bronnen van fijn stof in Nederland (ook wat betreft extra ongezonde fracties spelen andere bronnen een rol). Lokale bronnen kunnen soms wel 30%

van de luchtverontreiniging op lokaal niveau voor hun rekening nemen! Dan wordt het relevant om als gemeente en provincie deze specifiek voor de lokale situatie belangrijke bronnen te identificeren en aan te pakken. Naast het nemen van verkeersmaatregelen in voorkomende gevallen, kun je dan denken aan beperking van houtverbranding door particulieren, beperken van de uitstoot van vis- en vleesrokerijen bij de middenstand, versneld invoeren van luchtwassers in de landbouw of bijvoorbeeld het onder de loep nemen van vervuulende industrie en scheepvaart. Voor de achtergrondwaarden is het nuttig om alle bronnen aan te pakken, ongeacht de bijdrage die ze leveren op lokaal niveau. Hierbij is het van belang om ook de uitstoot van kleinere deeltjes dan PM_{10} in de gaten te houden. Overigens is van meer dan de helft van het fijn stof in Nederland niet goed bekend van welke bron het afkomstig is. Naast natuurlijke emissies zouden sommige bronnen dus belangrijker kunnen blijken dan nu gedacht.

The advertisement features a photograph of a window with a mechanical ventilation system installed. Below the photo, the website address 'www.FiltersVoorThuis.nl' is prominently displayed. The text in the advertisement describes the benefits of using filtered fresh air for indoor air quality, mentioning the removal of dust, pollen, and other pollutants. It also lists various types of filters available for purchase, such as HEPA filters and activated carbon filters, and provides contact information for the company.

Alleen met een ventilatiesysteem met filters is de buitenlucht niet de basis van het binnenmilieu. (Bron: www.filtersvoorhuis.nl)

5. 'Luchtvervuiling door de lucht wordt de belangrijkste bron van de ziekte'

Niet waar, alle personen hebben bij blootstelling meer kans op acute en chronische effecten zoals ontstekingen (bijvoorbeeld verkoudheden), longfunctiedalingen, allergieën en hart- en vaatziekten. Daarnaast hebben bepaalde groepen meer risico's: mensen die ouder zijn en kinderen omdat zij vanwege hun biologische kenmerken vuile lucht minder goed kunnen 'verwerken', zwangere vrouwen vanwege de mogelijke effecten op het ongeboren kind, mensen met hart- en/of luchtwegklachten (uitlokken hartaanval) en mensen die een lichamelijke inspanning leveren zoals fietsen, sporten of lichamelijke arbeid. De normen zoals die zijn vastgesteld gaan niet uit van de gevoelige groepen. Zo blijkt bijvoorbeeld uit RIVM-onderzoek in 2005 dat Nederland niet voldoet aan een veilige luchtkwaliteit voor de gezondheid van kinderen.⁴ Overigens is recent weer bewezen dat bij hogere blootstelling hogere risico's aanwezig zijn voor de in dit geval onderzochte groep vrouwen.

4. 'Het is niet mogelijk om twee personen voor CO₂-uitstoot zal dit automatisch een positieve uitwerking hebben op de gezondheidsfactoren die de luchtvervuiling zijn.'

Soms is dit waar. CO₂ is een broeikasgas dat bijdraagt aan klimaatverandering. Hoewel klimaatverandering indirect ook zorgt voor gezondheidseffecten voor mens en dier (bijvoorbeeld tropische ziekten) worden in deze stelling vooral de directe effecten bedoeld. CO₂ is wel een luchtvervuilende stof, maar niet relevant voor de mens bij inademing. Aan de maatregelenkant kunnen CO₂-maatregelen hand in hand gaan met terugdringen van uitstoot van fijn stof en NO_x. Dit hoeft echter niet. Bij het aanleggen van biomassa centrales of het stimuleren van houtverbranding voor verwarming door particulieren zal de CO₂-balans positief worden beïnvloed, de uitstoot van fijn stof stijgt echter.



Zolang je niet inder grond- en brandstoffen verbrandt, blijft de bevolking blootstellen aan nanodeeltjes fijn stof (Foto: Brenda Poppenik)

5. 'Als het aantal auto's in een gebied wordt teruggebracht, zal de uitstoot van fijn stof en NO_x dalen.'

Jammer genoeg zijn we er nog niet als we straks aan de PM₁₀-norm voldoen op de knelpunten. Ook de gemiddelde jaarlijkse blootstelling zal nog omlaag moeten. Bovendien hebben Westerse landen neiging om naar Amerikaans voorbeeld veel filters in te bouwen (end of pipe solutions). Hierdoor zullen weliswaar de PM₁₀-waarden dalen, maar kleinere deeltjes blijven uitgestoten worden.⁵ Grofweg kun je stellen dat als je niet minder grondstoffen/brandstoffen verbrandt, de uitstoot een belangrijk negatief effect op de gezondheid zal blijven houden. Je maakt de uitstoot wel onzichtbaar met filters (geen zwarte vensterbanken). Omdat we nog niet weten wat een nieuwe verhouding tussen kleine en grotere deeltjes met de gezondheid zal doen, is het blootstellen van de bevolking aan een grotere hoeveelheid nanodeeltjes fijn stof eigenlijk een grootschalig ongecontroleerd experiment.

6. 'Oplossingen zoals geïmpregneerde geluidsschermen en ontledingsroutes voor verkeer kunnen de Nederlandse lip-schilteschermen doen dalen.'

De pas uitgevonden geïmpregneerde geluidsschermen kunnen plaatselijk NO_x-waarden en sommige fijn-stofdeeltjes binden. Hierdoor kan plaatselijk een daling plaatsvinden van deze specifieke stoffen. Een deel van de gezondheidsrelevante fracties en achterliggende stoffen daalt echter niet, of stijgt zelfs

gewoon door. De opgestelde meetinstrumenten zullen echter lager meten, dus klaar. NO_x maar ook PM₁₀ is een indicator voor vele tientallen schadelijke gassen/stoffen die bij inademing op korte en lange termijn gevaarlijk zijn. Meting en normering van NO_x en PM₁₀ vinden plaats omdat dit goede indicatoren zijn waarbij wij de gezondheidseffecten en verhoudingen van andere uitgestoten stoffen kennen. Je zult bij het gebruik van zulke geluidsschermen dus nieuwe meetmethoden moeten ontwikkelen om gezondheidseffecten te kunnen inschatten. Bij het omleiden van verkeer verdeel je de uitstoot over de regio; voor de gezondheid van mensen kan dit alleen relevant zijn als je verkeer minder langs bewoonde gebieden gaat leiden. Voor de bevolking als geheel helpt deze maatregel niet. Verkeersgerichte maatregelen die de voorkeur verdienen vanwege hun effect op zowel meetwaarden als gezondheid zijn maatregelen die een afname van uitstoot door verkeer bewerkstelligen doordat er minder fossiele brandstof wordt verbrand. Je kunt hierbij denken aan minder kilometers maken, maar ook aan schonere auto's, doorstrom- en snelheidsmaatregelen.

7. 'Bomen langs een weg dragen bij aan een slechte luchtkwaliteit.'

Door berekening van waarden met de CAR-methodiek, waarbij luchtstroming langs een weg meeteld in de berekening, is het er op gaan lijken dat bomen een slechte invloed hebben op luchtkwaliteit. Dit werd nog versterkt door berichten over methaanuitstoot. Volgens van Wageningen onderzoekers⁶ kun-

OP DE WEG NAAR EEN GROENER EN VEILIGER VERKEER

nen bomen ook op lokaal niveau een sterke bijdrage leveren als luchtfilter! Vanuit het groene imago van de boom zal dit niemand verbazen. Mijn verbazing was echter groot toen bleek dat een stad 30% van zijn fijn stof door bomen en beplanting kan wegfilteren als men maximaal gebruikmaakt van restruimte in de stad door daktuinen, groene gevels en beplanting langs wegen. Waarschijnlijk gaat het om afvangen van alle fracties en een gedeelte achterliggende stoffen. Als je bomen dus weghaalt bij een drukke weg, maak je het slechter voor de hele stad en is het alleen enkele meters rondom de weg iets beter. Maar zelfs bij lintbeplanting langs een weg kan filtering al een rol spelen voor de waarden die enkele meters verderop worden gemeten! Als het bladerdak langs een weg echt heel dicht is, volstaat het om hierin enkele 'luchtgaten' te maken.

De afname van fijn stof door daktuinen en groene gevels kan worden berekend met behulp van de volgende formule:

Bij knelpunten zijn de gezondheidsrisico's voor de mensen die er verblijven groter dan het gemiddelde gezondheidsrisico dat de Nederlander loopt door luchtverontreiniging. In grote delen van het westen, midden en zuiden van Nederland zijn de gemiddelde blootstellingswaarden echter ook hoger dan Europees overeengekomen. Daarnaast is de gemiddelde chronische blootstelling in Nederland ook te hoog gezien gezondheidsrisico's die nog acceptabel worden geacht



Daktuinen helpen het fijn stof in een stad wegfilteren. (Foto: Van Vliet daktuinen, www.daktuinen.com)

Om de afname van fijn stof door daktuinen te berekenen zie ook de volgende link:

De luchtkwaliteit van vele Europese steden is vergelijkbaar. Wat echter bijzonder is aan de Nederlandse situatie is dat de gehele Randstad qua vervuiling en activiteiten als een metropool kan worden gezien. Verder zit eigenlijk de hele Nederlandse bevolking in te hoge waarden, in Frankrijk is het alleen grootstedelijk Parijs. In Nederland kennen we een gemiddelde fijn stofwaarde van 31 µ/m³, in Frankrijk 23 µ/m³! Ook het Duitse Ruhrgebied is minder grootschalig vervuild dan Nederland. Alleen Noord-Italië is vergelijkbaar. De Nederlandse bijdrage hieraan is niet gering: deze is niet 15% zoals wel eens voorgerekend, maar mogelijk zelfs rond de 30%.¹ In tabel 10 van 'On health risks'² worden Nederlandse en buitenlandse bijdragen apart genoemd. Daarnaast is er een grote post 'niet gemodelleerd'. Van deze laatste post moet een groot gedeelte volgens ingewijden echter nog bij de Nederlandse bijdrage worden gerekend.

De afname van de gezondheidsrisico's wordt berekend als:

Dan kan, maar dit zal niet vanzelf gaan. Gelukkig zijn er in Nederland nu maatregelen in gang gezet. Deze maatregelen zijn vooral gericht op de bekende knelpunten (plekken waar het door verkeersdrukke wat hogere waarden oplevert). Daarnaast zijn er Europese eisen gesteld aan vervuiling door de grote industrie en de automotor. In hoeverre deze Europese maatregelen succes zullen hebben, moet nog worden afgewacht, de kwantiteit van het verkeer neemt ook nog steeds toe. Een algehele afname zal mijn inziens daarom moeten komen van CO₂-maatregelen die nu wat meer prioriteit lijken te krijgen. Bij het nemen van CO₂-maatregelen dienen er dan echter goede keuzes te worden gemaakt. Mogelijk gaat er een toename van PM_{2.5} plaatsvinden (zie stelling 5). Tot nu toe zijn er geen openbare gegevens over de gemeten niveaus. Er bestaat een grote kans dat bij een gunstige economie, met toename van verkeer en industrie, de waarden verder zullen stijgen. Het is aan alle partijen nu maatregelen te

nemen voor de toekomst en dus ook gericht op kleinere deeltjes. Hiermee kan alvast geparticipeerd worden op de toekomstige wetgeving in EU-verband.

* Iris Hiemstra is werkzaam bij het Kenniscentrum Luchtkwaliteit (iris.hiemstra@kelk.nl).

Noten

1. SenterNovem (2007). 'Binnenmilieu en gezondheid/milieuaspecten' te vinden op: http://duurzaam bouwen.senternovem.nl/infolanden/binnenmilieu-en-gezondheid/milieu_aspecten
2. RIVM (2002). 'On health risks of ambient PM in the Netherlands', executive summary, p. 30. Te vinden op <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/650010032.pdf>
3. Idem, p. 56
4. Dusseldorp, A. van, D. Houweling (2005). 'Kind en milieu, inventarisatie van beleid in Nederland'. RIVM-rapport 500012002/2005.
5. Miller, K.A. e.a. (2007). 'Long term exposure to air pollution and incidence of cardiovascular events in women', *N. England Journal of Medicine* 2007, 356:447-458, februari.
6. VVM (2006). 'PM_{2.5}: van emissie tot effect', congresverslag, 13 april 2006, Apeldoorn. Spreker: H. Dertier van de Gon
7. Kuypers, V., e.a. (2006). 'Groen voor lucht', Wageningen, 1 februari 2006 te vinden op: www.war.nl, overige publicaties, tref in de zoekbalk typen.
8. RIVM (2002). 'On health risks of ambient PM in the Netherlands', executive summary, p. 30. Te vinden op <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/650010032.pdf>.
9. Idem.
10. VVM (2006). 'PM_{2.5}: van emissie tot effect', congresverslag, 13 april 2006, Apeldoorn. Spreker: H. Dertier van de Gon.

Bijlage 10:

M. Singels, J.P.G.N. Koster, G. Hoek, *Luchtkwaliteit in Nederland: gezondheidseffecten en hun maatschappelijke kosten*, CE, september 2005

CE
 Optimaal gebruik van
 milieu, economie
 en technologie

Op de Delft 180
 2811 MH Delft
 tel: 015 2 150 150
 fax: 015 2 150 161
 e-mail: ce@ce.nl
 website: www.ce.nl

Besloten Vennootschap
 KvK 27251080

**Luchtkwaliteit in Nederland:
 gezondheidseffecten en hun
 maatschappelijke kosten**

Een beknopt overzicht van de stand van zaken in 2005

Delft, september 2005

Opgesteld door: M. (Kiek) Singels (CE)
 J.P.G.N. (Jeroen) Klooster (CE)
 G. (Gerard) Hoek (IRAS)



Samenvatting

Luchtkwaliteit staat momenteel hoog op de politieke agenda. Eén van de belangrijkste redenen: bouwplannen dreigen tot stilstand te komen, omdat de Raad van State consequent toetst aan de nieuwe Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide, welke Nederland op veel plekken niet haalt. Het maatschappelijk debat gaat dan ook vaak over normen en minder over gezondheidseffecten.

Er komen echter steeds meer onderzoeken beschikbaar die het verband tussen luchtkwaliteit en gezondheid verduidelijken. Belangrijke gezondheidseffecten als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging in Nederland worden steeds steviger onderbouwd en de kosten daarvan blijken zijn zeer hoog te zijn.

Om een zinvolle bijdrage te leveren aan de discussie over gezondheidseffecten, heeft het Astma Fonds CE gevraagd om, in samenwerking met IRAS, een actueel overzicht te maken van de stand van de wetenschap rond de gezondheidseffecten van luchtvervuiling en de maatschappelijke deze met zich meebrengen. De centrale vraag in het onderzoek is dan ook: Hoe groot zijn de effecten van fijn stof in Nederland?

De belangrijkste conclusie is dat de effecten van luchtvervuiling de maatschappij per jaar minimaal 4 miljard euro kosten. Het grootste deel daarvan is het gevolg van vroegtijdige sterfte door langdurende blootstelling aan fijn stof. Ongeveer een kwart van dit bedrag wordt bepaald door het ontstaan of de toename van ziekten en klachten als COPD¹ (met name chronische bronchitis), ontstekingsreacties in de luchtwegen, vermindering van longfunctie en verergering van bestaande longklachten (waaronder astma-aanvallen).

Deze conclusie is tot stand gekomen op basis van onderstaande aspecten.

Gezondheidskundige effecten

In dit onderzoek beperken wij ons tot fijn stof en ozon omdat hierover het meeste bekend is. Van fijn stof is bekend dat de kleinste deeltjes (PM_{2,5}) en deeltjes afkomstig van verbrandingsprocessen het meest schadelijk zijn. Ieder niveau fijn stof heeft een gezondheidseffect, dus iedere afname heeft een verbetering van de gezondheid tot gevolg.

Sterfte tengevolge van luchtverontreiniging treedt op bij personen die op dat moment al ziek zijn. Gezondheidseffecten zoals ontstekingen in de luchtwegen en longfunctiedaling kunnen ook optreden bij gezonde mensen. Dit kan een gevolg zijn van verhoogde blootstelling (bijvoorbeeld verkeersdeelname) of verhoogde opname van luchtverontreiniging door inspannende activiteiten (sporten, fietsen).

¹ Chronic Obstructive Pulmonary Disease, een verzamelnaam voor ziekten als chronische bronchitis en emfyseem.

Onderscheid wordt gemaakt naar kort- en langdurende blootstelling. Over de effecten van *kortdurende blootstelling* aan verhoogde concentraties luchtverontreiniging is inmiddels veel bekend. De nieuwste inzichten geven aan dat bij het verlies van levensverwachting gedacht moet worden in 'maanden', en niet in 'dagen' zoals tot voor kort werd aangenomen. Bij kortdurende blootstelling aan fijn stof gaat het in totaal om ongeveer 3.000 vroegtijdige sterfgevallen in Nederland. Verhoogde ozonconcentraties veroorzaken circa 2.100 vervroegde sterfgevallen per jaar.

Over de effecten van *langdurende blootstelling* is minder bekend. Op basis van Amerikaans onderzoek wordt voor Nederland geschat dat blootstelling aan fijn stof 12.000 tot 24.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar kost. Deze personen sterven 10 jaar vroeger. Zeer recent Europees onderzoek heeft de relatie tussen langdurende blootstelling aan luchtverontreiniging en vroegtijdige sterfte bevestigd.

Het aantal slachtoffers van ziekte als gevolg van (kortdurende of langdurige) blootstelling aan luchtverontreiniging betreft een veelvoud van het aantal sterfgevallen.

Maatschappelijke kosten

Voor het bepalen van de maatschappelijke kosten van deze gezondheidseffecten wordt gebruik gemaakt van de 'willingness-to-pay' methodiek, een intussen breed gehanteerde en algemeen geaccepteerde methodiek. Essentie hierin is het uitdrukken van een verloren levensjaar in termen van geld².

De hieruit berekende gezondheidsschade (sterfte en ziekte) door *kortdurende* blootstelling aan fijn stof en ozon bedraagt tussen € 100-400 miljoen per jaar. De totale gezondheidsschade als gevolg van *langdurende* blootstelling aan fijn stof kost minimaal € 4 miljard, maar kan ook oplopen tot € 40 miljard per jaar. Circa driekwart van deze maatschappelijke kosten bestaat uit kosten als gevolg van vroegtijdige sterfte.

De cijfers voor de effecten van kortdurende blootstelling zijn robuust te noemen. Ondanks de lagere kostenpost voor *kortdurende* blootstelling, mag deze daarom niet verwaarloosd worden. De kosten van de langdurige blootstelling zijn velen malen hoger, maar deze gegevens zijn omgeven door relatief grote onzekerheidsmarges.

Bronnen van verminderde luchtkwaliteit

Het is lastig om nauwkeurig aan te geven welke deeltjes in onze lucht het meest schadelijk zijn. Duidelijk wel dat industrie, landbouw en verkeer absoluut gezien belangrijke antropogene bronnen van luchtverontreinigende stoffen zijn.

² Kanttekening: voor ziekte respectievelijk specifieke aandoeningen bestaan veel minder waarderingskenngetallen dan voor sterfte. Vaak zien we noodgedwongen wordt teruggevallen op een schaderekostenbenadering ('cost of illness') waarbij uitsluitend materiële kosten een rol spelen (kosten van behandeling en productieverlies). Voor de berekening van de maatschappelijke kosten van ziekte is in dit rapport daarom ook gebruik gemaakt van een 'ophoogfactor' ten opzichte van de kosten van sterfte (WHO, 1999).

Het belang van emissies uit gemotoriseerd verkeer neemt steeds verder toe. Dit komt onder andere doordat het aandeel van scheepvaart en binnenvaart in verkeersgerelateerde luchtverontreiniging steeds verder toeneemt. Daarbij komt dat door verbrandingsprocessen (waaronder dieselmotoren) vooral de zeer kleine stofdeeltjes worden uitgestoten, het segment waaraan de meest schadelijke effecten wordt toegedicht. Daarnaast is recentelijk in Europa een verhoogde sterfte aangetoond bij langdurende blootstelling aan NO_2 , een belangrijke indicator voor schadelijke stoffen in het verkeer. Dit wijst eveneens op een belangrijke rol van emissies van het gemotoriseerde verkeer. Dit leidt tot de conclusie dat scheepvaart en wegverkeer belangrijke speerpunten van Nederlands luchtkwaliteitsbeleid moeten blijven c.q. worden.

Naar de effecten van emissies van open haarden en houtkachels bij consumenten is nader onderzoek aan te raden. Een op de vijf huishoudens in Nederland heeft een open haard of een houtkachel. De concentraties en bijbehorende blootstellingsrisico's in woongebieden kunnen dus aanzienlijk zijn. Cijfers en trends zijn hierover nog niet gevonden.

Amsterdam Airport Schiphol



Inspraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Telefoonnummer	Briefnummer	Bijlage	
020 – 601 8908	CAP.U_08035		
Faxnummer	Behandeld door	Uw schrijven d.d.	Schiphol,
020 – 601 3562	S. Kujs		30 oktober 2008

Betreft: **Inspraak Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**

Geachte lezer,

In het kader van de NSL-inspraakprocedure zou ik namens Schiphol Group de volgende opmerkingen willen maken over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit:

- In Bijlage 8 zijn de IBM-projecten vermeld. Het project met nummer 739 (op pagina 189) betreft een Schiphol project, te weten TransferCity. Er is echter slechts een deel van dit project opgenomen, namelijk de parkeergarage. Dit project behelst echter ook een hotel en overige voorzieningen voor passagiers. Het gehele project komt inmiddels ook al voor in het bestemmingsplan, dat volgend jaar ter visie gelegd zal worden. Ik wil u verzoeken om geheel TransferCity als IBM-project op te nemen.
- Het Kabinet heeft het Alders-advies overgenomen. In dit advies is onder andere te lezen dat bij een groeiverwachting van gemiddeld 2-3 % per jaar van de luchtvaart het totaal van het verkeer op Schiphol groeit naar circa 600.000 vliegtuigbewegingen rond 2020. Op basis van recente ontwikkelingen is deze groeiverwachting door de luchtvaartsector bijgesteld tot 575.000-580.000 in 2020. In 2020 worden er 510.000 vluchten verwacht op Schiphol en 70.000 op andere luchthavens. Dit betekent in 2015 dat er sprake is van circa 495.000 tot 510.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Ten opzichte van wat het vigerende Luchthavenverkeerbesluit toelaat, 480.000 vliegtuigbewegingen, is dit een groei van tussen de 15.000 en 30.000 bewegingen. Deze groei in vliegtuigbewegingen zou ik graag als IBM-project toegevoegd zien worden aan het NSL.

Een reden temeer om het extra aantal vluchten op te nemen als IBM-project is, dat een luchtkwaliteitberekening voor de m.e.r. "Verder werken aan de toekomst van Schiphol en de regio voor de middellange termijn" aantoont dat de NO_x grenswaarde overschrijdingen in 2015 vooral veroorzaakt worden door de hoge bijdrage van het wegverkeer (NLR-CR-2008-242). Het zal een onmogelijke opgave worden voor de luchthaven om daar compenserende maatregelen tegenover te zetten. Een opname in het NSL is daarom een logische keuze.

Verder zou ik er op willen wijzen dat het advies van Alders ook wijst op het eventueel uitplaatsen van vluchten naar regionale luchthavens. Het is wenselijk om de uitbreidingen aldaar als IBM-projecten op te nemen.

Amsterdam Airport Schiphol

057
Schiphol Group

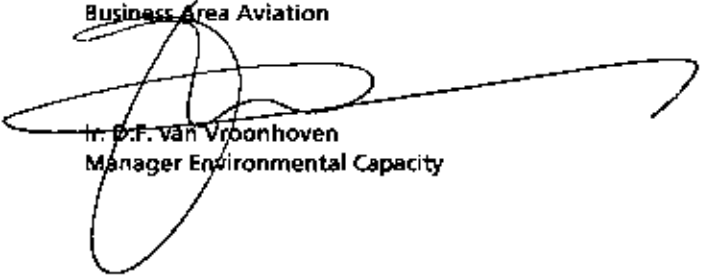


Bladnummer
2 / 2

Datum
30 oktober 2008

Graag licht ik één en ander nader toe in een gesprek.

Met vriendelijke groet,
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL
Business Area Aviation



Ir. P.F. van Vroonhoven
Manager Environmental Capacity



Astma Fonds
Postbus 5 - 3830 AA Leusden
Telefoon: (033) 434 12 12
Fax: (033) 434 12 99

Internet: www.astmafonds.nl
E-mail: info@astmafonds.nl
Postbank 9199 - Rabobank 33.59.54.332
K.v.K. 6201- en Ecnluc 140000009

Inspraakpunt 58

3 NOV. 2008

Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Leusden, 30 oktober 2008

Betreft: Reactie van het Astma Fonds op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Geachte mevrouw, heer,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht. Alle mensen, maar met name mensen met een chronische longziekte zoals astma en COPD, hebben last van de luchtvervuiling.

Kortdurende blootstelling aan fijn stof zorgt bij hen voor verergering van luchtwegklachten, ontstekingsreacties in de luchtwegen, vermindering van longfunctie, toename van medicijngebruik en ziekenhuisopnamen. Langdurige blootstelling leidt tot een toename van de luchtwegklachten, vermindering van de longfunctie en toename van COPD. En luchtvervuiling leidt tot vroegtijdige sterfte. De gezondheid van mensen met een chronische longziekte wordt door fijn stof onaanvaardbaar aangelast.

Voor twee indicatoren van luchtverontreiniging, PM10 en NO₂, heeft Nederland op dit moment grenswaarden. Het Astma Fonds vindt deze normen niet voldoende. Ook beneden de norm leidt fijn stof tot gezondheidsschade. Daarnaast kunnen de kleinere deeltjes fijn stof (PM_{2,5} én kleiner) dieper in de longen doordringen en daar grotere schade aanrichten dan PM10. Bovendien is, volgens het advies van de Gezondheidsraad, PM10 geen goede maat voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging. Andere indicatoren zoals zwarte rook, NO en ultrafijn stof (PM_{0,1}) zijn geschikter.¹

Nederland is niet in staat om binnen de gestelde grenswaarden te blijven. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) moet ervoor zorgen dat binnen drie jaar voor PM10 (2011) en vijf jaar voor NO₂ (2015) Nederland wel aan de normen voldoet.

Het Astma Fonds heeft een aantal dringende bezwaren bij het NSL. Ook dragen wij verbeterpunten aan. Graag licht het Astma Fonds deze punten toe in een persoonlijk gesprek. Wij vinden dat er nog een belangrijke verbeteringslag mogelijk is en willen u hierbij graag van dienst zijn. Wij zien uw uitnodiging dan ook met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,


M. R. Rutgers, MSc
Bestuurder Astma Fonds

Bijlage: Bezwaren van het Astma Fonds bij het NSL en punten ter verbetering

¹ Bron: Gezondheidsraad, Briefadvies 'Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit', 24 april 2008

Bijlage: Bezwaren van het Astma Fonds bij het NSL

1. De luchtkwaliteit en de volksgezondheid zijn zo belangrijk dat de overheid zich meer had moeten inzetten voor schone lucht en het voldoen aan de normen. Voor mensen met astma en COPD is uitstel een heel slechte zaak.
2. Het voldoen aan de normen betekent niet dat de luchtkwaliteit gezond is. Ook beneden de normen kan de luchtkwaliteit negatieve gevolgen hebben voor de gezondheid van de bevolking, met name van kwetsbare groepen zoals mensen met een chronische longziekte. Het streven van de overheid om met het NSL aan de normen te voldoen, is daarom niet voldoende. Het NSL ontstaat de overheid niet van de verplichting om te streven naar een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.
3. De gehanteerde rekenmethodiek in het NSL leidt niet tot betrouwbare gegevens. De modellen voorspellen een daling van de concentratie fijn stof. In de praktijk lijkt een stagnatie op te treden. Hier wordt geen rekening mee gehouden. Ook wordt er te rooskleurig gekeken naar de ontwikkeling van verkeersemmissies en van de achtergrondconcentraties.
4. Het NSL is opgezet om de luchtkwaliteit te verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid. De effecten van de maatregelen van het NSL op de gezondheid van mensen is echter niet bekend.
5. Er is grote onzekerheid over de effecten van de maatregelen van het NSL op de luchtkwaliteit. Sommige maatregelen brengen nieuwe risico's met zich mee: zo kan het weren van verkeer op een locatie gevolgen hebben voor andere locaties. Van sommige maatregelen is zowel de uitvoering als het ingeschatte effect op de luchtkwaliteit zeer onzeker, zoals het rekening rijden. Als rekening rijden niet wordt ingevoerd, wordt de ingeschatte concentratieverlaging niet gerealiseerd. Het NSL geeft niet aan welke aanvullende maatregelen genomen worden bij onvoldoende resultaten. Ook bestaat twijfel over de effectiviteit van maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op knelpunten (zoals het plaatsen van schermen). Er blijven lokaal knelpunten die om aandacht vragen, zeker daar waar mensen worden blootgesteld. Het NSL neemt hier te weinig bronmaatregelen die zorgen voor een daadwerkelijk lagere concentratie vervuulende stoffen en daarmee voorkoming van blootstelling. Bovendien is in het NSL geen rekening gehouden met het nieuwe plan van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake grootschalige wegaanpassing.
6. De Nederlandse overheid wil met het NSL niet alleen de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook stimuleren dat bouwprojecten doorgang vinden. Met het NSL wordt de individuele toets van honderden bouwprojecten overbodig. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben. Van de maatregelen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren, die daar tegenover staan, zijn de positieve effecten zoals gezegd onzeker.

Wat wil het Astma Fonds?

Van het huidige NSL zijn positieve gezondheidseffecten voor iedereen in Nederland, maar met name voor mensen met astma en COPD, niet met zekerheid te verwachten. Daarom vindt het Astma Fonds het nodig dat de volgende stappen worden gezet:

1. De gezondheidseffecten van de maatregelen van het NSL worden inzichtelijk en meetbaar gemaakt. Alleen dan kan worden beoordeeld of het NSL werkelijk positief bijdraagt aan de gezondheid van de bevolking.
2. De rekenmethode wordt realistischer wat betreft verkeersemmissies en achtergrondconcentraties. Er wordt rekening gehouden met klimatologische variaties en onzekerheid in de modellen. En met worst case situaties.
3. De maatregelen moeten bewezen effectief en haalbaar zijn. Knelpunten worden adequaat aangepakt, zodat ook hier de normen tijdig worden gehaald. Ook hier worden vooral bronmaatregelen ingezet. Bouw mechanismen in waardoor snel kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.
4. 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.

Gemeenten worden gestimuleerd om lokale bronmaatregelen te nemen in plaats van vooral piekmaatregelen. Op deze manier wordt blootstelling zoveel mogelijk voorkomen.

5. Het NSL kijkt verder dan de normen: ook beneden de grenswaarden zijn er negatieve effecten voor de gezondheid. De kosten van daarmee gemoeide gezondheidszorg overstijgen op termijn de kosten van de te nemen maatregelen. Bij gevoelige bestemmingen wordt niet alleen ingezet op het halen van de norm, maar ook gestreefd naar lagere concentraties. De afstand van (woning)bouwplannen tot de weg is hierin een wezenlijk punt. Ultrafijn stof is zeer schadelijk voor de gezondheid. Er moet rekening worden gehouden met deze vorm van vervuiling, ook, maar niet alleen, in het licht van nieuwe Europese wetgeving. Voornaamste maatregel daarbij is het terugbrengen van de hoeveelheid verstoekt materiaal (hout, fossiele brandstoffen) en ammoniak.

Verzonden: maandag 3 november 2008 12:24
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:Christerus
Voorvoegsel(s):
Voorletters:H. C.
Straat:Caspar Pagelstraat
Huisnummer:33
Postcode:2613 GV
Woonplaats:Delft
Telefoonnummer:06 55726529
Telefoonnummer zakelijk:010 2484541
E-mailadres:herco.christerus@vlaardingen.nl
Als:Vertegenwoordiger van gemeente vlaardingen

Heeft betrekking op:
Ruimtelijke projecten

Tot mijn verbazing is kantorenpark Vijfsluizen in Vlaardingen niet opgenomen in de lijst van IBM projecten in Zuid-Holland Zuid van het NSL. Dit project is wel opgenomen in RR2020. Het gaat uiteindelijk om een kantorenpark van maximaal 80.000 vierkante meter bvo met daarnaast 40.000 vierkante meter gemengde functies. Wilt u dit project alsnog opnemen?

Verzonden: maandag 3 november 2008 12:47
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Mevrouw
Achternaam: A. Etienne-Al
Voorvoegsel(s):
Voorletters: A.M.C.D.
Straat: Abersonlaan
Huisnummer: 8
Postcode: 7231 CT
Woonplaats: Warnsveld
Telefoonnummer: 0575431051
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: F.etienne4@upcmail.nl
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Hoewel in en om Zutphen geen overschrijdingen (te verwachten) zijn van de waarden voor NO2, stik- en fijnstof, wil ik toch wijzen op het belang van **HANDHAVING** van de gestelde regels en maatregelen die getroffen zijn/worden om de uitstoot van vervuilende stoffen tegen te gaan **VOORDAT** tot aanleg van doorstrooimaatregelen (lecs: nieuwe wegen) wordt besloten. De praktijk - vieze stoffig vette vensterbanken ondanks geregeld onderhoud - bewijst dat de ingestelde 30km. zone een wassen neus is zonder controle ! Aanleg van nieuwe wegen (bijv. de doorgetrokken A15 door het Rijnstrangengebied en de Achterhoek/Twente vergroot slechts de problemen door het toegenomen (vracht)verkeer.

VTM
 Postbus 21690
 3001 AR Rotterdam

Inspraakpunt
 Postbus 30316
 2596 Den Haag

Per post en per fax 070 351 96 01

Betreft : Inspraakreactie Nationale Samenwerkingsovereenkomst Luchtkwaliteit
 Datum : Rotterdam, 3 november 2008

L 5. ,

Bij deze reageert de Vereniging Tegen Milieubedrijf In en Om het Nieuwe Waterweggebied (VTM) op het concept nationale samenwerkingsovereenkomst Luchtkwaliteit.

Tijdens de hoorzitting op 2 oktober in het provincie huis Zuid-Holland is reeds e.e.a. naar voren gebracht vanuit de samenwerkende lokale organisaties. Aanvullend daarop en na extensieve bestudering van de onderliggende dossiers, meent de VTM dat het NSL een groot manco vertoont wat betreft het niet kwantificeren van gezondheidsdoelstellingen. Een berekening van de afname van het aantal (ernstig) gehinderden, een inschatting van de toename van het aantal gezonde levensjaren van de omwonenden van de voorgenomen projecten het ontbreekt. Niet alleen is dit manco bestuursrechtelijk aanvechtbaar, de eenzijdige doelstelling van het NSL gaat voorbij aan de basis van de Europese Luchtkwaliteit regelgeving. Dit is in wezen regels die zijn opgesteld om de volksgezondheid te beschermen. Dit aspect negeren, zelfs ontkennen is in strijd met de rechten van de mens. De VTM is dan ook voornemens de bezwarenprocedure tegen de NSL te vervolgen tot en met de Europese beoordeling.

Het is schrijnend te merken hoe de overheden slechts één doel voor ogen hebben: namelijk het ongehinderd uitvoeren van voorgenomen ruimtelijke en infrastructurele plannen, ondanks de gevolgen voor de volksgezondheid.

Een voorbeeld daarvan is de beschrijving van het 'wegcijferen' van de overschrijdingen bij knelpunt Weena in Rotterdam. Door herberekening van de gevelafstand ontstaat een gunstiger beeld. Voorbij gegaan wordt aan het feit dat dagelijks, en vooral tijdens de spits een groot aantal fietsers worden blootgesteld aan de emissies. Recentelijk bleek het Weena tot de meest vervuilde straten van Nederland te behoren. Als gevolg van de aan te vragen derogatie zullen nog zeven jaar lang de werkers in het centrum van Rotterdam aan ongezonde omgevingsfactoren worden blootgesteld. Als aan de berekening van de gezondheidseffecten dezelfde investering ten grondslag had gelegen als aan de saneringstoolkit, was het duidelijk geworden, dat piekconcentraties een groter nadellig effect hebben op de ademhalingsorganen dan het jaargemiddelde. Ook is geen rekening gehouden met de effecten op gevoelige groepen, zoals kinderen en ouderen, die in het geval van het Weena-voorbeeld van de fiets- en voetpaden gebruik maken.

Het NSL maskt deel uit van de Wet Milieubeheer. 'Milieu' omvat ook de geluidsbelasting en geuroverlast van lucht- en scheepvaart en het wegverkeer. Aan de toename van deze milieu verslechtering is geen aandacht besteed. Het is niet ondenkbaar dat cumulatieve milieueffecten uitvoering van de projecten alsnog dwarsboomt.

De scepsis t.o.v. de uitvoerbaarheid en maatschappelijke wenselijkheid wordt onderbouwd door het schrijven van wethouder Harbers van Rotterdam d.d. 09 april 2008. Hier onderkent de wethouder de volgende risico's. Wij citeren:

- Het verkrijgen van derogatie
- Inspraak en parlementaire behandeling
- De voorgestelde wijze van monitoring
- Stopeling van onzekerheden. Nieuwe inzichten leiden tot aanpassing van de tools. (De saneringstoolkit is statisch en rigide.)
- De onzekerheid van 20% van de module uitkomsten.

Daarbij willen wij voegen de overweging dat kostbare maatregelen, zoals het afvangen van emissies in tunnels conjunctuurgevoelig zijn en afhankelijk van politieke prioritering. Zo ook de invoering van milieuzones. Deze stakt vanwege weerstand van de ondernemers en de vervoerssector. Opvallend is dat een stad als Rotterdam in de RAL communicatie slechts een summier onderdeel vormt. Toch is bewustwording cruciaal voor het slagen van verkeersaanbod beperkende maatregelen. Het NSL doorkruist de eigen verantwoordelijkheid van de burger door het wegcijferen van de norm overschrijdingen.

Wellicht ten overvloede volgt hier een opsomming van de projecten in Zuid-Holland waarvan de VTM vreest dat het NSL op slinkse wijze de doorgang op voorhand zal mogelijk maken, ongeacht de gezondheidsrisico's, afname van leefomgevingkwaliteit en garantie van uitstoot vermindende maatregelen.

Op dit moment lijkt een economische recessie de overheid te hulp schiet bij het realiseren van haar milieu doelstellingen. Dat zijn de A4-zuid en noord MD, A16/13, Maasvlakte 2, bedrijfsterreinen in landelijk gebied ondermeer in Polder Schieveen, bij Ridderkerk, Binnenmaas, Hoekse waard en uitbreiding van de VINEX locaties. Daarbij geteld het voornemen van een extra half miljoen woningen in de Randstad. In dit verband wijst de VTM naar een opmerking in het rapport Luchtkwaliteit rond Luchthaven Schiphol, dat door vermindering van het verkeer als gevolg van rerouting, het verkeersaanbod zal toenemen. Hoe meer asfalt, hoe meer verkeer. Aan dit gegeven in de NSL geen aandacht besteed.

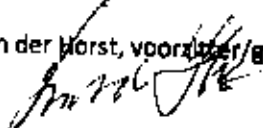
In datzelfde rapport is sprake van een significante uitstoot van benzeen. Benzeen behoort tot de stoffen met een grenswaarde nul.

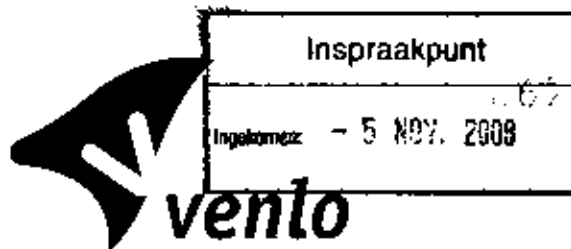
Ten aanzien van Rotterdam Airport is het opmerkelijk dat hier wel sprake is van aantal gehinderden. De 20Ke contour is toegestaan, maar draagt niet bij aan de leefomgevingkwaliteit van de omwonenden. De mate van overlast wordt ook bepaald oor het tijdstip van opstijging en landing. Zaterdag- en zondagochtend zijn de mensen gevoeliger voor lawaai dan op een doordeweekse werkdag. Kortom het meest milieuvriendelijke alternatief is absoluut niet milieu vriendelijk. Uitbreiding van Rotterdam Airport dient op deze gronden te worden afgewezen.

De VTM verzoekt bij de vervolgpprocedure te worden betrokken
Een ontvangstbevestiging zien wij tegemoet.

Namens het bestuur van de VTM,

L. van der Horst, voorzitter/ gemachtigde





STADSBELEID

Inspraakpunt NSL
Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

uw kenmerk DGM/NSL 2008090474
uw brief d.d. 17 september 2008
cliëntnummer

ons kenmerk BLMIL / 08/23813
behandeld door W.W.F.T. Stevens
doorkiesnummer 077-3596877
e-mail wwfstevens@venlo.nl
collegebesluit d.d.
bijlage(n)
datum 3 november 2008

onderwerp Zienswijze Saneringstool (NSL)

Geachte heer/mevrouw,

De gemeente Venlo ondersteunt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en werkt zo mee om samen met het Rijk, provincies en gemeenten het luchtkwaliteitsprobleem op te lossen.

In het NSL is een rekeninstrument opgenomen, de zogenaamde saneringstool. Hiermee wordt onder andere berekend of er in Nederland nog overschrijdingen overblijven en of er toekomstige projecten kunnen worden uitgevoerd.

Om deze saneringstool te kunnen laten functioneren hebben gemeenten verkeersgegevens moeten aanleveren. Ook de gemeente Venlo heeft deze informatie destijds tijdig aangeleverd.

Tijdens de inspraakavond NSL op 8 oktober 2008 in Roermond is gebleken dat deze informatie echter niet in de aanstaande saneringstool is verwerkt. Dit is ook door een aantal burgers en de stichting Geen2Snelwegen (Venlo) geconstateerd.

Dit betekent dat de verkeersgegevens van de gemeente Venlo die in de huidige saneringstool zijn opgenomen niet bruikbaar zijn en dat hier geen conclusies aan mogen worden verbonden.

Derhalve heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Venlo geen vertrouwen in de werking van deze saneringstool en maakt het college gebruik van de mogelijkheid tot inspraak om onze zienswijze kenbaar te maken, die slechts is gericht op de saneringstool.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Venlo
Hoofd afdeling Gebouwde Omgeving

R.H.J. Juurlink

postadres Postbus 3434
postcode 5902 RK Venlo
bezoekadres Peperstraat 10 Venlo
telefoon 077-359 68 66
telefax 077-359 68 63
internet www.venlo.nl
bank BNG 285008749



Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs

Ambachtsweg 4-5
3953 B7 Maarsbergen
T 0343 43 73 03
F 0343 43 73 04
E secretaris@fehac.nl
www.fehac.nl

Inspraakpunt

06

Ingeleverd: 28 OKT. 2008

Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Maarsbergen, 27 oktober 2008

Geachte heer/mevrouw,

De FEHAC (Federatie Historische Automobiel en Motorfietsclubs) behartigt al ruim 30 jaar de belangen van oldtimerrijders en -minnend Nederland. Het gaat hierbij om rond de 70.000 personen die aangesloten zijn bij de circa 200 voertuigclubs (verenigingen en stichtingen) die het ledenbestand van onze federatie vormen. Daarnaast is er nog een onbekend aantal oldtimereigenaren, dat – om wat voor reden dan ook – ongeorganiseerd is, of lid is van een club die geen deel uitmaakt van de FEHAC. Ook hierbij gaat het om enkele tienduizenden personen. Nadere informatie over doelstelling en activiteiten van de FEHAC vindt u in het kader aan het eind van deze inspraakreactie.

algemene reactie

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. U zult er echter begrip voor hebben, dat we – als organisatie van vrijwilligers – niet in de gelegenheid zijn geweest het NSL in detail te bestuderen. Gezien de omvang van het NSL en de ingewikkelde inhoud zou dit een zeer tijdsintensieve bezigheid zijn, die we nauwelijks zonder externe professionele ondersteuning zouden kunnen doen.

Het moet ons in dit verband van het hart, dat het NSL niet uitblinkt door toegankelijkheid voor de burger. Terwijl iedereen er mee te maken kan krijgen!

We missen een gedegen, op harde gegevens gebaseerde onderbouwing van nut en noodzaak van het NSL. Het uiteindelijk doel, verdere verbetering van de gezondheid, kunnen we uiteraard van harte onderschrijven. Maar we vragen ons af of het ingewikkelde, arbeidsintensieve en daarmee ook kostbare instrumentarium van het NSL in verhouding staat tot het te verwachten resultaat, verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

Naar onze mening wordt onvoldoende belicht dat er op gebied van de luchtkwaliteit al enorme vooruitgang is geboekt. Dit blijkt onder andere uit de voor iedereen toegankelijke cijfers van het CBS, met name de in september jl. gepubliceerde tabel "luchtverontreiniging, emissies berekend volgens het NECC-protocol". Voor de emissies, waarop het NSL betrekking heeft, NOx en PM10, gaat het om reducties in de orde van grootte van 50% (dus nog meer dan in het NSL wordt vermeld) in de periode 1990-2007.



Het verwondert ons daarom dat er nu zoveel middelen beschikbaar worden gesteld om een relatief geringe verdere reductie te bereiken. Het lijkt er sterk op dat het behalen van de (Europese) normen als doel op zich wordt gezien.

Dit zou te rechtvaardigen zijn wanneer er sprake zou zijn van een negatieve ontwikkeling van de volksgezondheid, in relatie tot de emissies van NOx en fijn stof. Dit lijkt echter niet het geval te zijn. De levensverwachting in Nederland (en de rest van Europa) stijgt immers al decennia lang, zelfs in weerwil van emissiewaarden uit het verleden die de huidige waarden ver overschrijden. Het NSL bevat geen overtuigende feiten die er op wijzen dat het programma aantoonbaar en substantieel zal bijdragen tot verbetering van de gezondheid. Al in de eerste zin van paragraaf 2.1 van het Kabinetstandpunt wordt gesproken van "mogelijke gezondheidsschade". De tekst over mogelijke verkorting van de levensverwachting bij (langdurige) blootstelling aan fijn stof bevat geen enkele bronvermelding. Op de mogelijk schadelijke effecten van NOx-emissie wordt al helemaal niet ingegaan.

Omdat de gevolgen van de maatregelen ingrijpend kunnen zijn, niet in het laatst voor onze doelgroep, dienen noodzaak en effect daarvan veel beter belicht te worden. We veronderstellen dat die gevonden kan worden in de overwegingen die ten grondslag lagen aan de Europese richtlijnen, waarop het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid is gebaseerd. We verzoeken daarom om uitleg over de motieven van die richtlijnen.

gevolgen voor onze doelgroep

De NSL-maatregelen hebben een sterke focus op het wegverkeer (zie p. 99 van het Kabinetstandpunt). Daarmee werkt het NSL mee aan de beeldvorming dat fijn stof en NOx vooral door het wegverkeer worden veroorzaakt. De werkelijkheid is echter geheel anders. Met name het aandeel op gebied van fijn stof is veel geringer dan vaak wordt verondersteld, of wat met name milieuorganisaties en daarmee verwante politieke partijen willen doen geloven. En slechts circa de helft van de uitstoot komt uit de uitlaat, de rest is afkomstig van banden, remmen en het wegdek. Uit tal van metingen blijkt bovendien dat het weer een zeer grote rol speelt. Zo worden er ook in dunbevolkt gebied overschrijdingen waargenomen.

Onze doelgroep koestert voertuigen ("oldtimers") die voor het grootste deel 25 jaar of (veel) ouder zijn. Het mag duidelijk zijn, dat die niet aan de huidige emissienormen voldoen. Evenmin zijn er technische oplossingen als katalysator of roetfilter beschikbaar om de emissiewaarden te verbeteren.

Toch dragen oldtimers niet of nauwelijks bij tot de overschrijding van de emissienormen. Dit komt door het zeer beperkte en selectieve gebruik van deze voertuigen, en de uitstekende onderhoudstoestand. In woon-werk verkeer worden ze slechts bij hoge uitzondering ingezet, en ook korte stadsritjes zijn niet aan de orde. Ze worden vooral in het weekend ingezet, van lente tot herfst. En de ritjes gaan meestal naar bestemmingen buiten de stad. De FEHAC werkt momenteel aan wetenschappelijk onderzoek om de relatieve bijdrage van het oldtimerverkeer aan de uitstoot beter inzichtelijk te maken. Vanzelfsprekend zullen de uitkomsten daarvan beschikbaar komen voor beleidsmakers op landelijk, regionaal en lokaal niveau.



Maar er ontstaat een probleem, wanneer lokale overheden overgaan tot instelling van milieuzones, waar alleen voertuigen die aan bepaalde emissienormen voldoen in mogen. Zo zijn de al bestaande milieuzones voor vrachtwagens verboden gebied voor historische bedrijfsvoertuigen. In het beste geval kan er een ontheffing worden verleend. Dit betekent bureaucratie en kosten. Het milieu-effect van zo'n verbod is echter nihil.

vrees voor nieuwe milieuzones

Het NSL stelt gemeentes en provincies in staat om nieuwe milieuzones in het leven te roepen. De nadruk ligt daarbij, volgens het NSL, op (diesel-)vrachtverkeer. De vraag is echter of het daarbij blijft. Het door het stadsbestuur van Amsterdam gepresenteerde en inmiddels (voorwaardelijk) besloten plan tot instelling van een milieuzone personenwagens illustreert dit. Ook het voornemen om milieuzones voor bestelwagens in het leven te roepen vervult ons met zorg. Er is onvoldoende besef dat zulke maatregelen de mobiliteit van talloze particulieren en ondernemers en daarmee ook de bereikbaarheid van iedere burger en ondernemer binnen een milieuzone op het spel zetten.

Voor de handhaving van een milieuzone moeten kostbare en privacygevoelige maatregelen worden genomen. Verder zullen de effecten permanent gemonitord moeten worden. Voor oldtimers, en andere groepen met voertuigen die beperkt worden gebruikt (bijvoorbeeld campers) moeten overal uitzonderings- en vergunningsregelingen worden gemaakt. Ook moet er steeds een non-discriminatoire regeling voor buitenlandse voertuigen komen, ter voorkoming van ongeoorloofde beperking van het vrije Europese verkeer van personen, goederen en diensten en van concurrentievervalsing.

Dit alles betekent dat lokale overheden permanent belast zullen worden met aanzienlijke extra taken, en dat burgers en bedrijven zullen worden geconfronteerd met nieuwe administratieve lasten.

Hierbij is het nog maar de vraag, of de nadelen opwegen tegen de verbetering van de luchtkwaliteit. En of dat effect wel afdoende kan worden gemeten en of er gevolgd wordt of de maatregel in stand moet blijven.

Voorbeelden van bestaande milieuzones, zoals die in Eindhoven, tonen bovendien aan dat er een averechts effect van uit kan gaan. Ze leiden er toe dat verkeer dat de milieuzone niet in mag, omwegen moet maken, of dat voertuigen nog slechts op een trailer binnen de milieuzone mag worden verplaatst, wat uiteraard ook tot extra kilometers en navenante uitstoot leidt.

Het gegeven dat de verantwoordelijkheid voor realisatie van de normen op lokaal niveau ligt doet ons vrezen dat er - al dan niet onder invloed van (kleine) actiegroepen - met verwijzing naar het NSL her en der vergaande en irrationele beperkingen aan het verkeer worden opgelegd, die het bezit en gebruik van een oldtimer praktisch onmogelijk kunnen maken.



geen milieuzones voor particulier verkeer

In het licht van het voorgaande pleit de FEHAC voor:

heroverweging van nut en noodzaak van het NSL

- betere onderbouwing van het NSL, met name wat betreft de veronderstelde gezondheidseffecten
- een duidelijk kader voor milieuzones, met als standaardelementen:
 - criteria voor geografische omvang
 - criteria voor soort voertuigen (alleen diesel, zoals in het NSL wordt gesuggereerd?)
 - criteria voor methodiek van 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
 - voorzover particulier verkeer niet wordt uitgesloten, geen beperkingen op tijdstippen dat er geen openbaar lijnvervoer is, en op weekend- en feestdagen

Vanzelfsprekend zijn we graag bereid om een en ander nader toe te lichten, en blijven we graag betrokken bij de verdere ontwikkelingen op het gebied van het NSL.

Hoogachtend,

Bert Pronk,
Voorzitter FEHAC.

De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van historische voertuigen. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt rond de 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten zijn in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Zo zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie historische voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, tegervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar ruim 30-jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot de gesprekspartner van de overheid op het gebied van regelgeving voor klassiekers.

De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.



Secretariaat: Borchplaats 88
3813 EJ Amersfoort

Tel 033 - 472 99 18 (ma-do)
Fax 033 - 472 99 18
E-mail: secretariaat@spla.nl
Internet: * <http://www.spla.nl>

Amersfoort, 4 november 2008

Aan: De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a: Inspraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft: zienswijze m.b.t. ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL. De vereniging SOLA is een knoepel van belangengroepen in de stad Amersfoort welke onder meer als doelstelling heeft: "... de bevordering en bescherming van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat, het behouden en het verbeteren van de natuur -, landschappelijke en cultuurhistorische waarden, de flora en de fauna, de kwaliteit van het milieu waaronder de lucht, geluid, de bodem en het water en de gezondheid van mensen en een goede ruimtelijke ordening, waaronder begrepen de problematiek rond verkeersafwikkeling en parkeren, alles in de ruimste zin des woords."

Algemeen

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 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.

* De SGLA is een vereniging en staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel Eindhoven onder nr. 40507908.

* De SGLA is aangemerkt als instelling bedoeld in art 24, lid 4 van de Successiewet 1968 onder nummer 25140. Dit betekent dat giften aftrekbaar zijn voor de IB. Rekeningnummer: 12.31.17.390 t.n.v. SGLA, Hooglanderveen.

064

Projecten en maatregelen in onze gemeente

Meest in het oog lopende project is de voorgenomen vergunningverlening voor het storten van zes miljoen ton bagger waarvan 900.000 ton zwaar vervuild slib op de locatie Smink in Vathorst, Amersfoort, direct tegen een congestieuze snelweg (de A1) en naast grote stadsuitbreidingen met veel woningen. Hierbij speelt niet alleen de opslag op zich, maar zeker ook de aanvoer een vervuilende rol.

Hoewel in onze gemeente de A1 en de A28, die kruisen op het knooppunt Hoevelaken reeds nu op de rand van tolererbare luchtverontreiniging zijn aangemerkt, en op sommige criteria er overheen, worden in het kader van ruimtelijke ordening een aantal projecten opgestart die niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de luchtkwaliteit zullen gaan aantasten. Dat geldt voor de verdere uitbreiding met 3000 woningen in Vathorst West maar ook voor inbreidingen langs de Hogeweg en de verdere ontwikkeling van bedrijfsterreinen naast en tussen Amersfoort en Hoevelaken.

Veel wijken in het noord-oostelijke kwadrant van de gemeente Amersfoort hebben nu last van geluidsoverlast van het hoofdwegennet, en dus waarschijnlijk, maar minder hoorbaar, van luchtvervuiling, terwijl de ruimte voor een structurele aanpak van deze problemen voorlopig ontbreekt. In de startnotitie A28 wordt slechts een korte termijn oplossing voor het traject A28 tussen Leusden-Zuid en Hoevelaken van in de middenborm te situeren spitsstroken gepresenteerd (overigens zonder de door u aangekondigde schermen!).

Gezien de reeds bestaande problemen met de luchtkwaliteit en het vele sluipverkeer lijken de door u voorgestelde maatregelen onvoldoende te kunnen compenseren voor de toenemende bedreigingen. We noemen slechts de voorgestelde Groene golf op de Rondweg Noord; deze loopt vast op de overbelaste N199 in de ene richting en op knooppunt Hoevelaken in de andere richting.

De autoluwe binnenstad en binnenstadsdistributie lijkt voorlopig een wish-full-thinking project en contra-productief wat betreft de vrachtauto's; deze zoeken de weg en rijden erg veel om zolang een echt distributie-overslag systeem ontbreekt. Hetzelfde euvel geldt de parkeerroutering. Men staat als lemmingen voortdurend in de file voor toegang tot de meest centrale, maar overbelaste parkeergarage, ongeacht snellere, maar qua loopafstand verdere alternatieven, daarmee de doorstroming van ander verkeer, onder andere van het stadsvervoer (sic!) belemmerend.

Door de vele inbreidingen in de stad zou voor een goede luchtkwaliteit ook veel meer structureel groen moeten worden toegevoegd. Helaas is in deze gemeente een zich aandienende mogelijkheid niet gegrepen en wordt ook in dat gebied (Het Heiligenbergerbeekdal) weer gebouwd vlak bij de snelweg. Dit levert dus geen compensatie op, maar maakt de luchtkwaliteit alleen slechter. We verzoeken u in uw plannen op te nemen om de gemeente te verplichten gebruik te maken van de mogelijkheid om hier een stadspark aan te leggen en mogelijkerwijs hiervoor ook subsidie mogelijkheden aan te geven.

Samenvatting

De in het NSI, opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in onze gemeente in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSI niet voldoende om deze verslechtering in onze gemeente tegen te gaan. Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp-NSI. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het NSI gewijzigd vast te stellen. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

064

Met vriendelijke groet,
Namens de Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort

P.L. de Lange
voorzitter

Mevrouw R. Pasma
secretaris

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Pasma', is written over the printed name of the secretary. The signature is written in a cursive style and is positioned to the right of the printed name.

Postbus 75510, 1070 AM Amsterdam
Gustav Mahlerplein 2, 1082 MA Amsterdam
T 020 795 39 53 F 020 795 39 00
www.boekeldeneree.com

inspraakpunt

ingekomen: - 4 NOV. 2008

**AANTEKENEN MET HANDETEKENING RETOUR
TEVENS PER FAX: 070 - 351 9601**

**Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
inspraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG**

Van : Anne-Marie Klijn Amsterdam : 3 november 2008
Direct tel. : 020 795 32 93 Referentie : 155.582/AK
Direct fax : 020 517 93 71
E-mail : anne-marie.klijn@boekeldeneree.com

Inzake : Zienswijze aangaande het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

ZIENSWIJZE EK ARTIKEL 5.12 Wm jo. 3:15 Awb

Excellentie,

Namens cliënten, McMahon Development Group Europe, gevestigd aan het 10106 Day Avenue te Silver Spring, Maryland 20910 (Verenigde Staten) en Redevco Nederland BV, dien ik hierbij een zienswijze in aangaande het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit ontwerp-programma ligt ter visie van 24 september tot en met 4 november 2008 zodat deze zienswijze als tijdig ingediend kan worden beschouwd.

Cliënten zijn van mening dat het project Factory Outlet Centre te Alphen aan den Rijn ten onrechte niet is opgenomen in de lijst met IBM-projecten Zuid-Holland van het NSL. Een brochure van het project voeg ik hierbij (**bijlage 1**).

Uit de Memorie van Antwoord (EK 2006-2007, 30 489 H, p. 11-12) volgt dat projecten die in betekenende mate van invloed zijn op de luchtkwaliteit en waarvan aannemelijk is dat zij de komende periode waarop het NSL betrekking heeft gerealiseerd zullen worden, het recht hebben om opgenomen te worden in het NSL.

Ten aanzien van het project Factory Outlet Centre hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland een positief standpunt ingenomen (**bijlage 2**). Eveneens staat de gemeente Alphen aan den Rijn positief tegenover het project.

Gezien de steun, van zowel gemeente als provincie is het zeer waarschijnlijk dat het project Factory Outlet Centre doorgang zal vinden.

In de lijst met IBM-projecten Zuid-Holland is overigens nog het project "The Dutch Oval" in Alphen aan den Rijn opgenomen. Uit het raadsbesluit van 25 september 2008 volgt echter dat door de gemeente besloten is om het project "The Dutch Oval" niet voort te zetten. Het raadsbesluit voeg ik hierbij (bijlage 3).

In de onderstaande tabel vindt u de beschrijving van het project:

Projectnaam	Factory Outlet Centre Alphen aan den Rijn
Bevoegd gezag	Gemeente Alphen aan den Rijn
Ligging	Hoorn-West, Alphen aan den Rijn
Type	6 (overige)
Oppervlakte locatie	Circa 10 hectare
Omvang	5.000.000 bezoekers per jaar
Hoofd-ontsluiting	Leidsche Schouw
Datum ingebruikname, fasering	Start bouw augustus 2010, open voorjaar 2012; tweede fase open voorjaar 2015.
Verkeersbewegingen	1.300 mvt/u extra op de Leidsche Schouw
Luchtkwaliteit (geraamd effect)	Hoger dan 0,4 µg; nog te onderzoeken.

Gezien het voorgaande verzoek ik het project Factory Outlet Centre aan het NSL toe te voegen.

Met vriendelijke groet,
Boekel De Nerée N.V.

Anne-Marie R. Klijn



BIJLAGE 1



Factory Outlet Center

M G



REDECO

Real Estate

CARLTON

JUG

Lee Cooper

EPANEL

Champion
AUTHENTIC ATHLETIC APPAREL

Von Dutch

Geddes &

Rhetorique

VAZZ

S

GIN TONIC

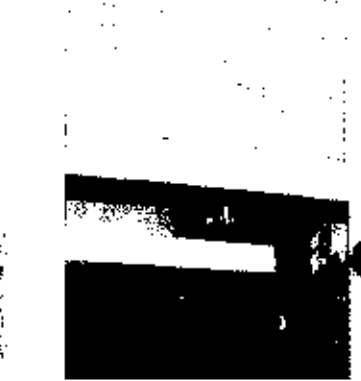
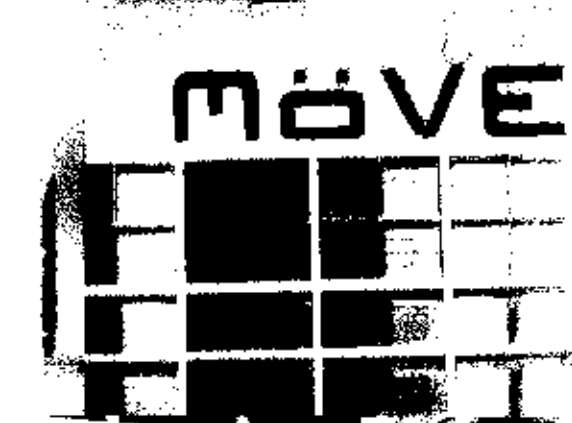
SULLY

WOODS

SOCIETY

T
LANGU

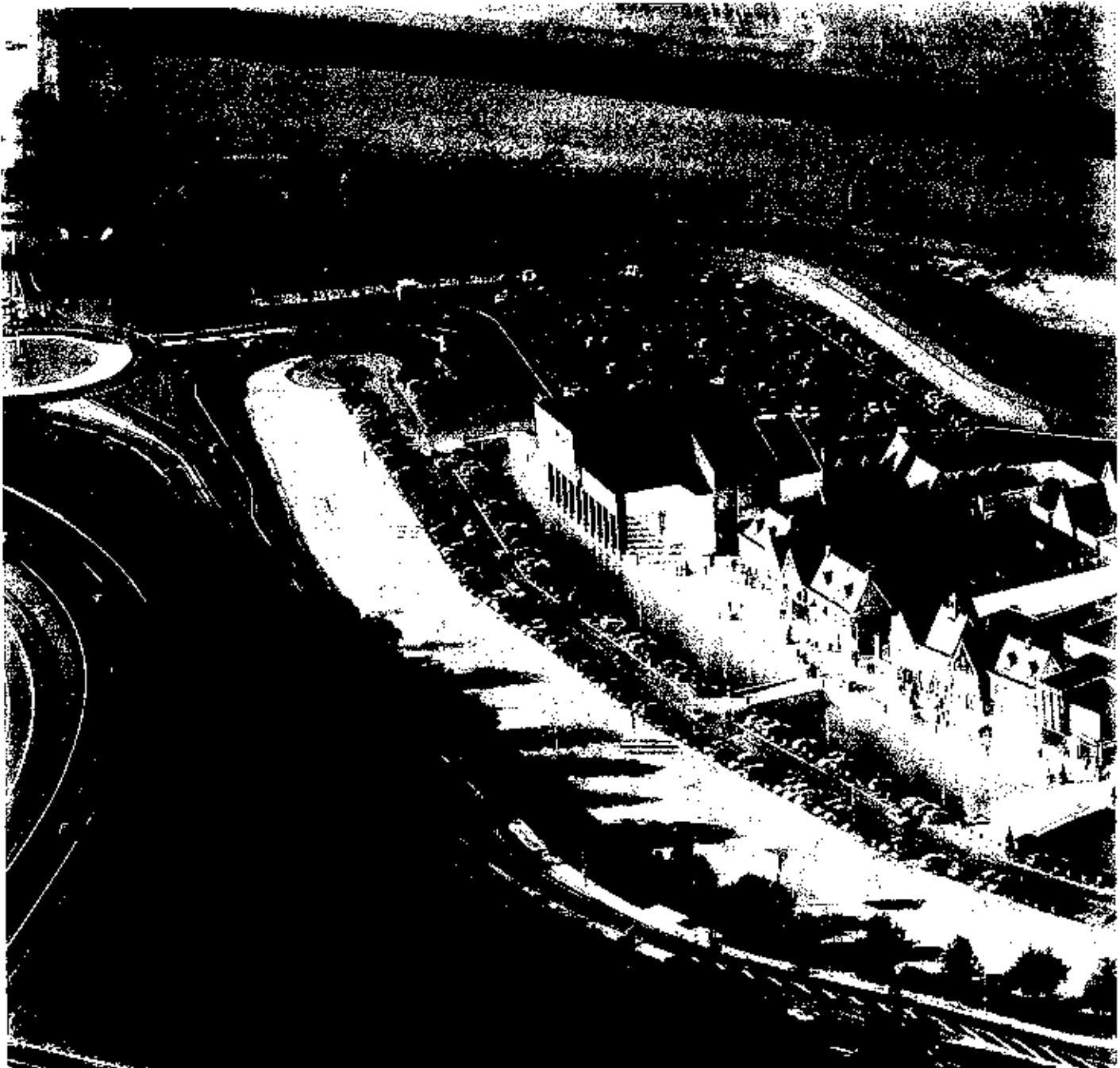






REDEVCO
business in balance

MIG
EUROPE DEVELOPMENT



Factory Outlet Center	6
Schets mogelijke lay-out Factory Outlet Center	10
Ontwikkelaar: MDG	12
Belegger: REDEVCO	24
REDEVCO Highlights	28
REDEVCO Duurzaam ondernemen	26
REDEVCO Referentie Projecten	28
REDEVCO Projecten Overzicht	36





Factory Outlet Center

Een factory outlet centre is het antwoord van fabrikanten van merkartikelen op ontwikkelingen in het koopgedrag van de consument en een reactie op de sleutelpositie van de detailhandel. Het is momenteel regel dat een belangrijk deel van de niet-verkochte artikelen door de detaillisten wordt teruggestuurd naar de fabrikanten. Deze trachten op hun beurt deze goederen, tezamen met B-keuze artikelen en andere productieoverschotten, buiten hun directe marktgebied af te zetten tegen prijzen ver onder de gangbare marktprijzen. In veel gevallen blijkt echter dat deze goederen via "grijze importkanalen" worden teruggebracht naar het oorspronkelijke marktgebied. Het resultaat is dat detaillisten klagen over prijsbederf, maar ook dat fabrikanten zien dat er schade wordt aangericht aan het opgebouwde merkimage.

Om te voorkomen dat restpartijen teruggenomen goederen ongecontroleerd in het grijze circuit terecht komen, is door de fabrikanten gekozen voor de oplossing om zelf een verkoopkanaal te gaan exploiteren: het factory outlet centre. Op deze wijze wordt voorkomen dat de reguliere afzetmarkt wordt gefrustreerd door handel die in uitingsvorm en kwaliteit niet aansluit op het door de fabrikant nagestreefde merkbeeld.

Het bezoeken van een factory outlet centre is geen algemeen gebruik. De meeste mensen bezoeken een outlet centre slechts één of twee keer per jaar, terwijl deze mensen vaker in de binnenstad winkelen. Een factory outlet centre kenmerkt zich door een groot tot zeer groot verzorgingsbereik, met een laag tot zeer laag marktaandeel. Alleen de mode- en merkgevoelige consumenten (prijskopers; dure producten voor een lagere prijs) zijn bereid voor een factory outlet centre een grotere afstand af te leggen. De overige consumenten (kwaliteitskopers; merkproducten voor de prijs van confectie) zullen alleen van een factory outlet centre gebruikmaken als het productaanbod een prijs heeft die gelijk is aan confectie-alternatieven. Een factory outlet centre fungeert zelf als een "all weather" toeristische attractie waarin men zowel kan kijken als kopen. Daarnaast zijn in het factory outlet centre horeca- en leisurevoorzieningen - in ondergeschikte mate - aanwezig.

Door het maken van een economische impactanalyse wordt nagegaan wat de effecten voor de lokale detailhandelstructuur zullen zijn van de vestiging van een factory outlet centre en of deze effecten afdoende kunnen worden opgevangen. Bij fasegewijze ontwikkeling van een factory outlet centre kan de volgende fase starten indien blijkt dat geen sprake is van een duurzame omvorming van de bestaande distributieve voorzieningen als gevolg van het factory outlet centre.

De waarborgen van het concept zullen geschieden zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk (in een overeenkomst tussen betrokken partijen) middels een sluitende definiëring. Inmiddels is dit een beproefd concept.

Een factory outlet centre is voor het eerst helder gedefinieerd in het bestemmingsplan Stadsweide van de gemeente Roermond. Dat bestemmingsplan is onherroepelijk geworden. Daarin is het als volgt gedefinieerd:

“ Een factory outlet centre is een merkendorp met de volgende kenmerken:

- verkoop van merkartikelen van een hoge kwaliteit;
 - verkoop is beperkt tot:
 - voorraden die buiten het seizoen worden verkocht,
 - onvolmaakt afgewerkte producten,
 - overschotten en experimentele collecties
- In alle gevallen producten die geen deel uitmaken van de lopende collecties (met uitzondering van uitverkoop) van de reguliere detailhandel;
- verkoop vindt plaats tegen gereduceerde prijzen ten opzichte van de prijzen die door de reguliere detailhandel gehanteerd worden;
 - de verkoop vindt plaats rechtstreeks aan de consument door merkfabrikanten, licentiehouders¹, franchisenemers² en vertically integrated retailers³ van voor of door henzelf geproduceerde artikelen, met uitsluiting van tussenhandel door andere natuurlijk – of rechtspersonen”.

¹ Een licentiehouder is elke (rechts)persoon aan wie door een fabrikant of vertically integrated retailer een licentie is verleend om de merkartikelen van die fabrikant of vertically integrated retailer te verkopen en/of te produceren

² Een franchisenemer is elke (rechts)persoon aan wie door een fabrikant of vertically integrated retailer het recht is verleend om de merkartikelen van die fabrikant of vertically integrated retailer te verkopen.

³ Een vertically integrated retailer is een (rechts)persoon die merkartikelen produceert of ten behoeve van wie deze merkartikelen naar een specifiek ontwerp en een specifieke omschrijving worden geproduceerd en die de controle heeft over de distributie en wederverkoop van dergelijke goederen.

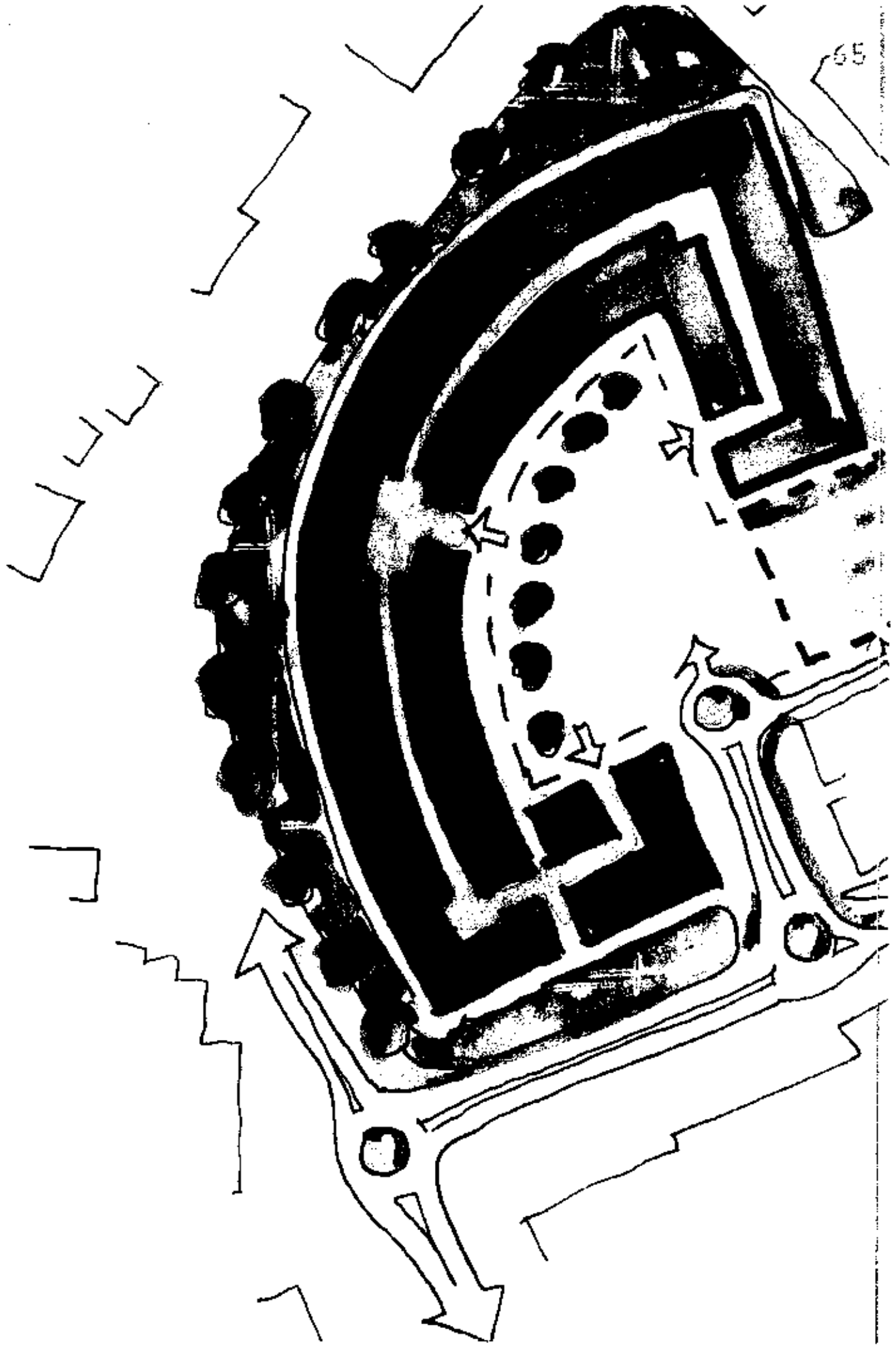
Belangrijke eisen outlet center

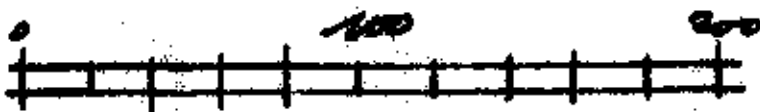
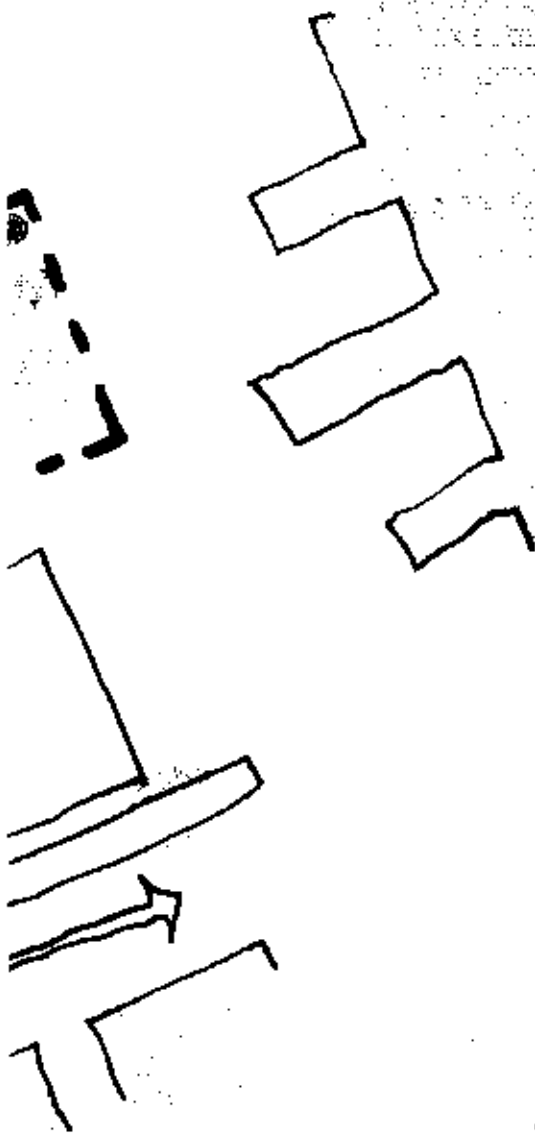
De belangrijkste eisen aan een factory outlet center laten zich omschrijven als:

- grootte van de benodigde kavel: 7 à 10 hectare
- zichtbaar of gemakkelijk te bereiken vanaf de snelweg
- ingangs- en uitgangsroutes moeten de verkeersstromen kunnen verwerken
- indien NIET zichtbaar vanaf de snelweg, dan bord op vanaf de snelweg zichtbare reclamemast
- bewegwijzering vanaf de snelweg naar de locatie
- aanbevelingswaardig: goede aansluiting op openbaar vervoer
- 25.000 à 35.000 vierkante meter WVO
- project kan gefaseerd worden uitgevoerd (bijv. in twee of drie fases)
- 1-laagswinkelruimte
- parkeergelegenheid voor 2.500 auto's
- eventueel parkeren op meerdere bovengrondse lagen, maar geen ondergrondse parkeergarage
- parkeergelegenheid en gebouw op één aaneengesloten terrein (niet doorkruist door een weg, bijv)
- niet verder dan 5 km buiten stadscentrum

Overige kengetallen en gegevens:

- 200-300 nieuwe banen (FTE) per 10.000 vierkante meter WVO
- investering: 100 miljoen euro
- spin-off te verwachten (hotels, leisure en horeca)
- impuls voor de regionale economie
- ervaring met het behouden van de bestaande middenstandsstructuur







Roosevelt



MDG Europe Development

Mission Statement

Onze Visie

Wij streven ernaar een gerenommeerde vastgoedontwikkelaar te zijn die van toegevoegde waarde is voor iedere partij waarmee wij zaken doen.

Onze Missie

Het is onze missie onze cliënten te helpen hun doelen te bereiken door ons een beeld te vormen van wat zij willen en daarop in te spelen, hun vertrouwen te winnen met onze integriteit, en excellente dienstverlening te bieden dankzij onze ervaren en professionele medewerkers.



RONALD D. MCMAHON

Managing Director MDG Europe Development

Oprichter and Chief Operating Officer van McMahon Development Group, de Amerikaanse moedermaatschappij van MDG Europe Architect, verantwoordelijk voor ontwerp en bouw



KENT GREGORY

Managing Director MDG Europe Development

Partner McMahon Development Group
Gespecialiseerd in bouwen-op-maat.
Verantwoordelijk voor financiële structuur en operationeel management van projecten.



ANDREW ROUD

Managing Director MDG Europe Development

Verantwoordelijk voor locatiekeuze, selectie en coördinatie van de makelaar, due diligence, aanvragen van (bouw)vergunningen, PR en financiën. Andrew Roud heeft mogelijkheden geschapen voor outlet centres binnen het kader van de Nederlandse wetgeving.



KRACHT Al meer dan 80 miljoen vierkante meter ontwikkeld

VISIE Bijdragen aan het ondernemingsklimaat in de VS

TEAMWORK Bestrijkt het hele land

INTEGRITEIT Meer dan 40 projecten voor FedEx



MDG Europe Development

Bedrijfsprofiel

MDG – Dé Amerikaanse projectontwikkelaar voor maatwerk.

McMahon Development Group (MDG) is speciaal opgericht om klantspecifiek maatwerk te leveren op het gebied van ontwikkeling en beheer van kwalitatief hoogwaardige bedrijfsprojecten. MDG's aanpak is bij uitstek geschikt om te voorzien in alle facilitaire behoeften van het Amerikaanse bedrijfsleven. MDG's dienstverlening begint bij het signaleren van kansen, uitvoeren van haalbaarheidsstudies en aankopen van de grond, en eindigt pas wanneer de klant 100% tevreden is.

In een omgeving die steeds complexer wordt, brengt MDG een gezamenlijke ervaring mee van meer dan 150 jaar in alle aspecten van bedrijfshuisvesting. Het eigen team bestaat uit experts op het gebied van architectuur, constructie, ruimtelijke ordening, vergunningen, bouw, financiën, marketing en vermogensbeheer.

MDG EUROPE DEVELOPMENT

McMahon Development Group is opgericht door Ronald D. McMahon, de huidige Chief Operating Officer. Samen met Kent Gregory en Andrew Roud heeft Ronald McMahon in 2004 MDG Europe opgezet om ook in Europa projecten te gaan ontwikkelen.

Het eerste Europese project van MDG was Rosada Factory Outlet in Roosendaal. Met MDG Europe Development en MDG Europe Management staat MDG's ervaring in zowel projectontwikkeling als projectmanagement nu ter beschikking van de Europese markt.

MDG EUROPE MANAGEMENT

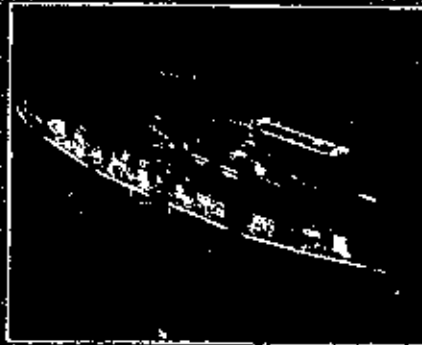
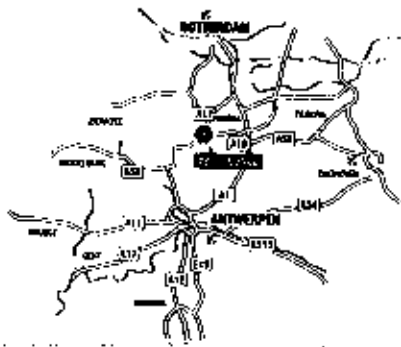
Sinds maart 2006 is Martina Hundt werkzaam bij MDG Europe Management als Development Operations Manager. Net als Andrew Roud is Martina afkomstig van McArthurGlen, waar zij zich eerst bezighield met projectontwikkeling en daarna deel uitmaakte van het DOC Roermond Centre Management Team, dat het outlet centre in Roermond heeft opgezet. Bij MDG Europe is Martina Hundt verantwoordelijk voor de organisatie en de uitvoering van het Rosada Centre Management en andere beheerprojecten.

Project

Rosada, Roosendaal

In 2003 vonden de eerste gesprekken plaats tussen Andrew Roud en de gemeente Roosendaal over een locatie voor een derde outlet centre in Nederland. MDG Europe werd opgericht, en met Andrew Roud aan het roer ontwikkelde deze Europese tak van MDG het succesvolle Rosada Factory Outlet Project.

ROSADA FACTORY OUTLET
Rosada 70
4703 TB Roosendaal
Nederland
Tel. +31(0)165-5248888



Projectinformatie

Rosada, Roosendaal

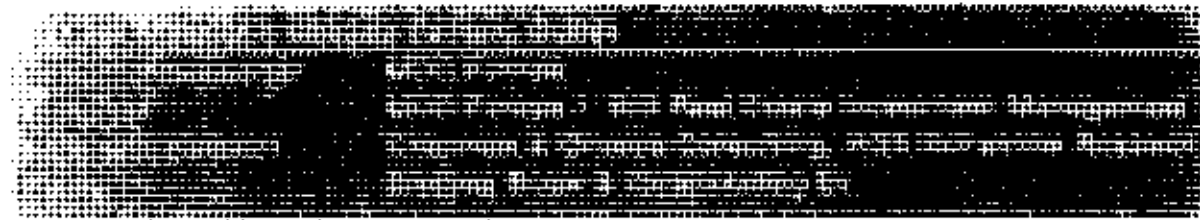
Geschiedenis

Januari 2003	Eerste gesprek met de gemeente Roosendaal
September 2005	Bouwvergunning
November 2005	Start bouw
November 2006	Opening

Object

Locatie:	10 km van de Nederlands-Belgische grens
Omvang:	7,3 ha
Bereikbaar:	Via A17 en A58
Verzorgingsgebied:	80% Nederlands en 20% Belgisch

Kantoorruimte Rosada	
Fase I	15.698 m ²
Fase II	3.242 m ²
Totaal	18.940 m ²
Fase I:	meer dan 80 winkel/horeca-units 1.400 parkeerplaatsen (eigen terrein en omgeving)
Opening Fase I	1 november 2006



Project

Designer Outlet, Roermond

Als Development Director Benelux van McArthurGlen was Andrew Roud verantwoordelijk voor aankoop van de grond, vergunningen, juridische aspecten en financiën tot de opening van het Designer Outlet Centre in Roermond in november 2001.

Met de steun van een klein team van Nederlandse deskundigen ontwikkelde hij dit tweede Factory Outlet Centre van Nederland binnen een tijdsbestek van 22 maanden. Dankzij intensief lobbyen bij de landelijke en provinciale overheden werd de mogelijkheid geschapen om binnen de regels van de Nederlandsa wetgeving een dergelijk project op te zetten. De Economisch Effect Rapportage en Milieu Effect Rapportage voor dit project waren de eerste die in Nederland voor een factory outlet centre werd opgesteld.

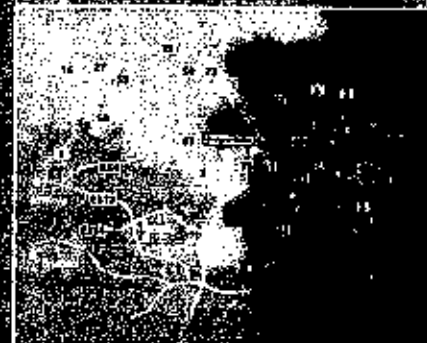
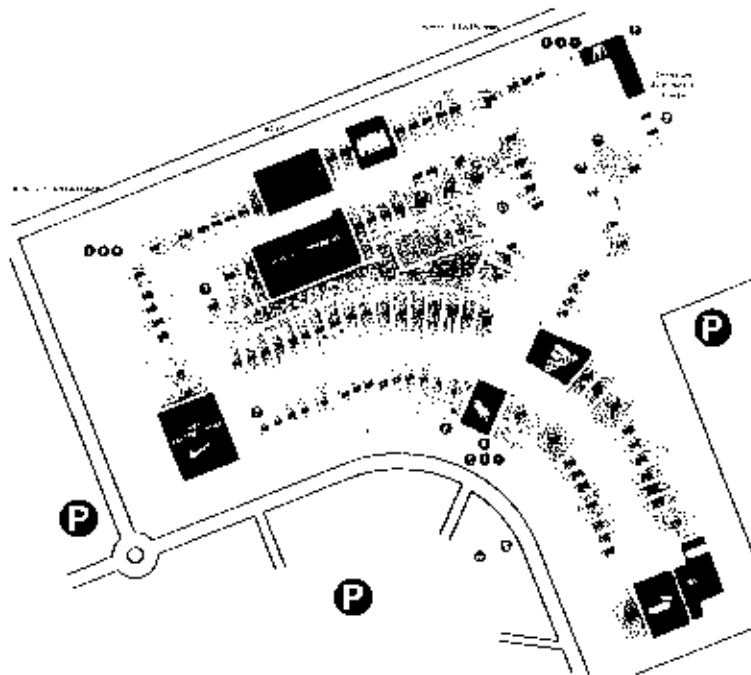
DESIGNER OUTLET ROERMOND

Stadsweide 2

6041 TD Roermond

Nederland

Tel: +31(0)475-351777



Projectinformatie

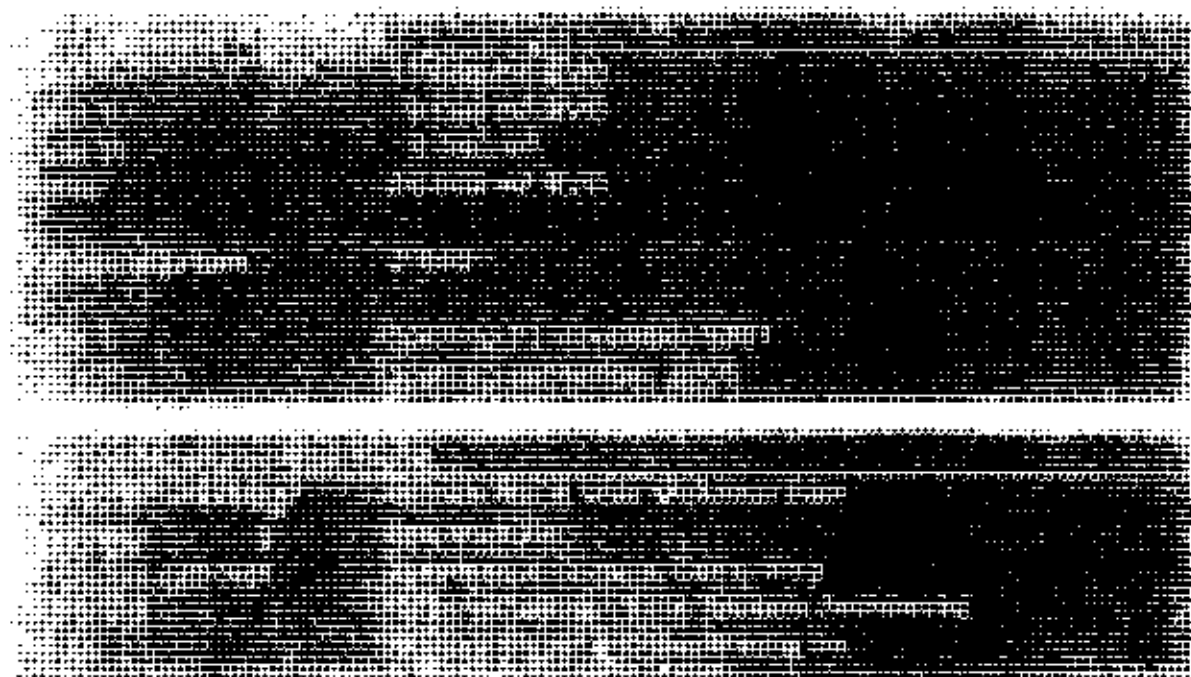
Designer Outlet, Roermond

Geschiedenis

September 1998	Eerste gesprek met de gemeente Roermond
Mei 2000	Bouwvergunning
November 2000	Start bouw
November 2001	Opening fase I
September 2005	Opening fase II

Object

Locatie:	5 km vanaf de Nederlands-Duitse grens, op het terrein van de voormalige Ernst Casimirkazerne
Omvang:	14 ha
Bereikbaar:	Duitse A52 en Nederlandse A2 via lokale weg
Verzorgingsgebied:	70% Duits en 30% Nederlands





Redevco Nederland

Bedrijfsprofiel

Redevco staat voor Real Estate Development Company. Wij zijn een toonaangevende vastgoedorganisatie met vestigingen in 20 landen in Europa en een belegd vermogen van 7,6 miljard euro. Redevco behoort tot de Zwitserse Cofra Holding. Redevco komt voort uit de vastgoedorganisatie van C&A. Sinds 1999 zijn wij zelfstandig. Dit maakt van ons een jonge vastgoedonderneming met meer dan 150 jaar ervaring. Onze afkomst maakt het logisch dat de kern van onze portfolio bestaat uit winkelpanden op de beste locaties in Europese steden.

Bij Redevco Nederland willen wij onze portofolio zo goed mogelijk afstemmen op de behoeften van onze huurders. Wij volgen de nationale en internationale ontwikkelingen in de retail op de voet. Dat stelt ons in staat te anticiperen en vandaag de winkel aan te bieden die u morgen nodig heeft. Onze kerntaken zijn het (her)ontwikkelen, beheer, verhuur, koop en verkoop van vastgoed. Zo beschikken wij over een portefeuille die steeds optimaal is samengesteld en goed rendeert.

Goede winkel

Wat is een goede winkel? Een winkel die verkoopt! De voorkeuren van de consument veranderen voortdurend. Retailers spelen daarop in en dat heeft gevolgen voor hun behoefte aan winkelruimte. Zij willen een winkel op de juiste locatie, met de goede maat en de perfecte uitstraling. Redevco Nederland is dé specialist in het ontwikkelen en beheren van winkels die aansluiten bij het koopgedrag van de consument en bij de behoeften van retailers.

Redevconcepts

Het is onze visie, dat de omgeving de kwaliteit van een winkellocatie bepaalt. Het is niet voldoende één pand opnieuw te ontwikkelen. Redevconcepts, onze ervaren conceptgroep, ontwikkelt daarom, meestal samen met andere partijen, een samenhangend plan voor het hele te (her)ontwikkelen gebied. Alle aspecten die de kwaliteit van een gebied bepalen komen daarin samen: de verdeling van functies, de architectuur, de buitenruimte, het groen, de bereikbaarheid, de parkeermogelijkheden en de sociale veiligheid. Bij Redevconcepts werken onderzoekers die een lokale situatie diepgaand analyseren en die kennis inbrengen in het ontwerpteam. Onze eigen specialisten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en onze architecten weten deze kennis te vertalen in goed functionerende retailconcepten.





REDEVCO

business in balance

Ons team kan putten uit de kennis en ervaring die wij opdoen in twintig Europese landen. Dat geeft een unieke toegevoegde waarde bij het ontwikkelen en uitvoeren van projecten. Bovendien kunnen wij bogen op 150 jaar ervaring in retail vastgoed en een ijzersterke financiële positie. En wij weten als geen ander dat het uiteindelijk draait om de verkoopcijfers van onze huurders.

Onze ambitie: groeien

De portefeuille van Redevco Nederland bestaat nu uit ongeveer 100 objecten met een waarde van € 550 miljoen. Onze ambitie is fors te groeien, zowel door te investeren in bestaande objecten, als door (her)ontwikkelingsprojecten te realiseren. Wij zien volop mogelijkheden in de binnensteden. Steeds meer gemeentebesturen realiseren zich dat investeren en moderniseren van levensbelang zijn voor het behoud van stedelijke vitaliteit. Wij hebben de kennis en de ervaring om die vitaliteit tot stand te brengen. Tegelijk investeren we ook in winkelvoorzieningen buiten het centrum die hun eigen specifieke functie hebben in het totale winkelaanbod.

Lange termijn en duurzaam

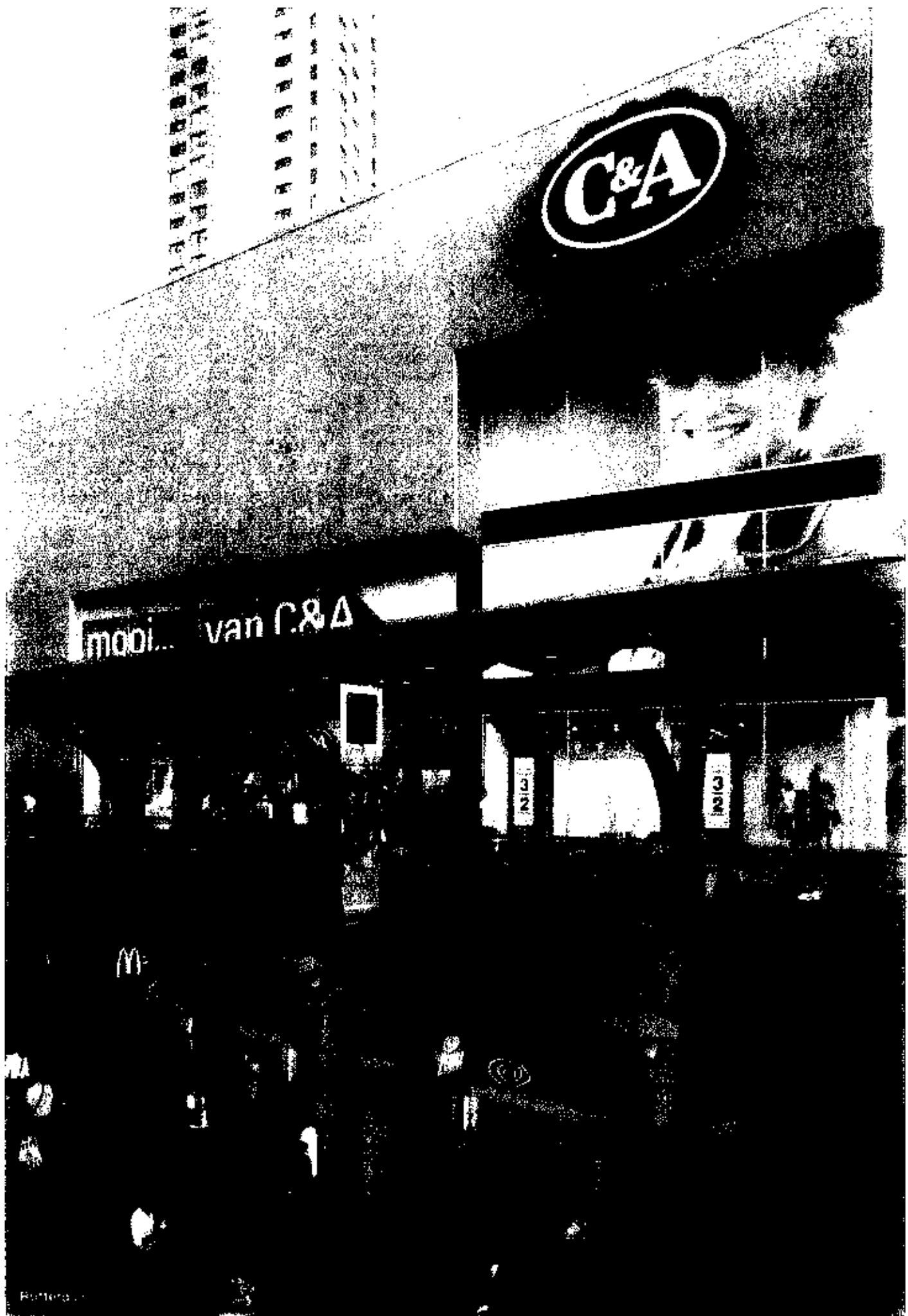
In de beste traditie van het familiebedrijf, kiezen wij voor investeringen op lange termijn. Wij willen panden lang, als het kan decennia, in onze portefeuille houden. Dat betekent dat we hoge kwaliteitseisen stellen. Een van die kwaliteiten is duurzaamheid. Wij willen dat panden goed zijn en goed blijven. Dit betekent dat ze gemakkelijk zijn aan te passen aan veranderende behoeften. Ook in de keuze van bouwmaterialen en energiebeheer streven we naar duurzaamheid. Wij (her)ontwikkelen uitsluitend nog volgens de Breeam-standaards zodat al onze objecten op termijn gecertificeerd zijn.

Dat is in het belang van onze huurders en van de samenleving als geheel. Onze keuze voor de lange termijn maakt ons tot een gewaardeerde partner van zowel retailers als overheden en andere zakelijke relaties. Onze betrouwbaarheid koppelen we aan slagvaardigheid en ondernemerschap. De lijnen binnen Redevco zijn kort en als Nederlandse organisatie hebben we een grote mate van vrijheid om snel beslissingen te nemen, ook als het gaat om kapitale investeringen.

Redevco is initiatiefnemer en founding partner van het Dutch Green Building Council.

Innovatie

Redevco heeft zich in korte tijd ontwikkeld tot dé specialist in winkelvastgoed. Die positie gaan we uitbouwen. Creativiteit en innovatie zijn kernbegrippen in onze aanpak. Wat we nu realiseren moet ook da komende decennia nog tot de verbeelding spreken.



C&A

mobili... van C&A

C&A

C&A

M

C&A

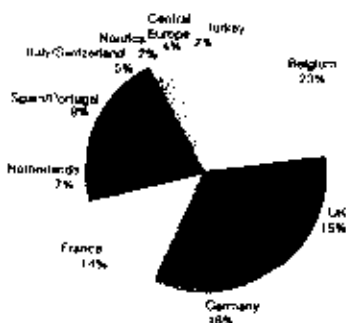
Redevco Europe

Highlights

REDEVCO is een internationaal vooraanstaande vastgoedonderneming met 15 vestigingen in 20 Europese landen en heeft onlangs het eerste kantoor in Hong Kong, China geopend. De waarde van onze vastgoedportefeuille ligt momenteel op 7,6 miljard euro. De portfolio bestaat uit 5 miljoen m² en omvat meer dan 800 vastgoedobjecten en 2.700 huurcontracten.

Onze internationale oriëntatie heeft geleid tot de volgende geografische spreiding van onze portefeuille.

Geografische spreiding per 30-4-2008



Het grootste deel van onze portefeuille bestaat uit retailvastgoed. Tevens managen wij kleinere portefeuilles kantoorpanden, logistieke centra en parkeerfaciliteiten.

Sectorspreiding per 30-4-2008



Sinds 1999 zijn wij zelfstandig actief. Daarvoor verzorgden wij het vastgoedmanagement voor C&A, dat in de eerste jaren van onze bedrijfsvoering tevens onze

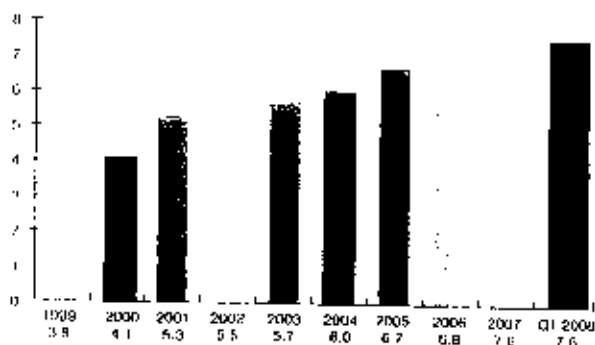
grootste huurder was. Geleidelijk hebben wij meer balans in onze portfolio aangebracht. Het huurderspalet wordt tegenwoordig gevormd door vele nationale en multinationale ondernemingen door heel Europa.

Tenant spread per 30-4-2008



Onze grootste huurders zijn o.a.: C&A, Carrefour, Maxeda, Primark, LVHM (Sephora), H&M, GAP, Next, Metro, Dinosol Supermercados, Inditex and Birkart

Historisch overzicht portefeuille REDEVCO Europe: (in miljarden)



Redwood 77
green products

Balance in nature



Redevco

Duurzaam ondernemen

Het vinden van de juiste balans tussen economische groei, maatschappelijke verantwoordelijkheid en milieueffecten is een essentieel kenmerk van ons bedrijf. In overeenstemming met onze missie hechten wij sterk aan duurzaam ondernemen. Wij hebben duurzaam ondernemen tot een vast onderdeel gemaakt van onze dagelijkse werkwijze omdat wij ervan overtuigd zijn dat zo vele kleine stappen samen zullen resulteren in echte verbeteringen.

In het kader van ons streven naar optimaal energiezuinige en duurzame ontwerpen, gaan wij alle REDEVCO-projecten voor de Europese retailmarkt toetsen aan de BREEAM-norm. BREEAM is de oudste en meest gebruikte internationale kwaliteitsnorm voor duurzaam bouwen. Zo krijgen wij en onze stakeholders meer inzicht in de milieueffecten van individuele objecten, in termen van grondgebruik, energiegebruik, water, bouwmaterialen, gezondheid en welzijn van de gebruikers, transport, vervuiling, ecologie en beheer.

BREEAM assessment in the following areas

- ☐ Land use & Ecology
- ☐ Water
- ☐ Materials & Waste
- ☐ Pollution
- ☐ Energy
- ☐ Management
- ☐ Health & Well being
- ☐ Transport

Certification Energy efficiency rating

More efficient



Less efficient

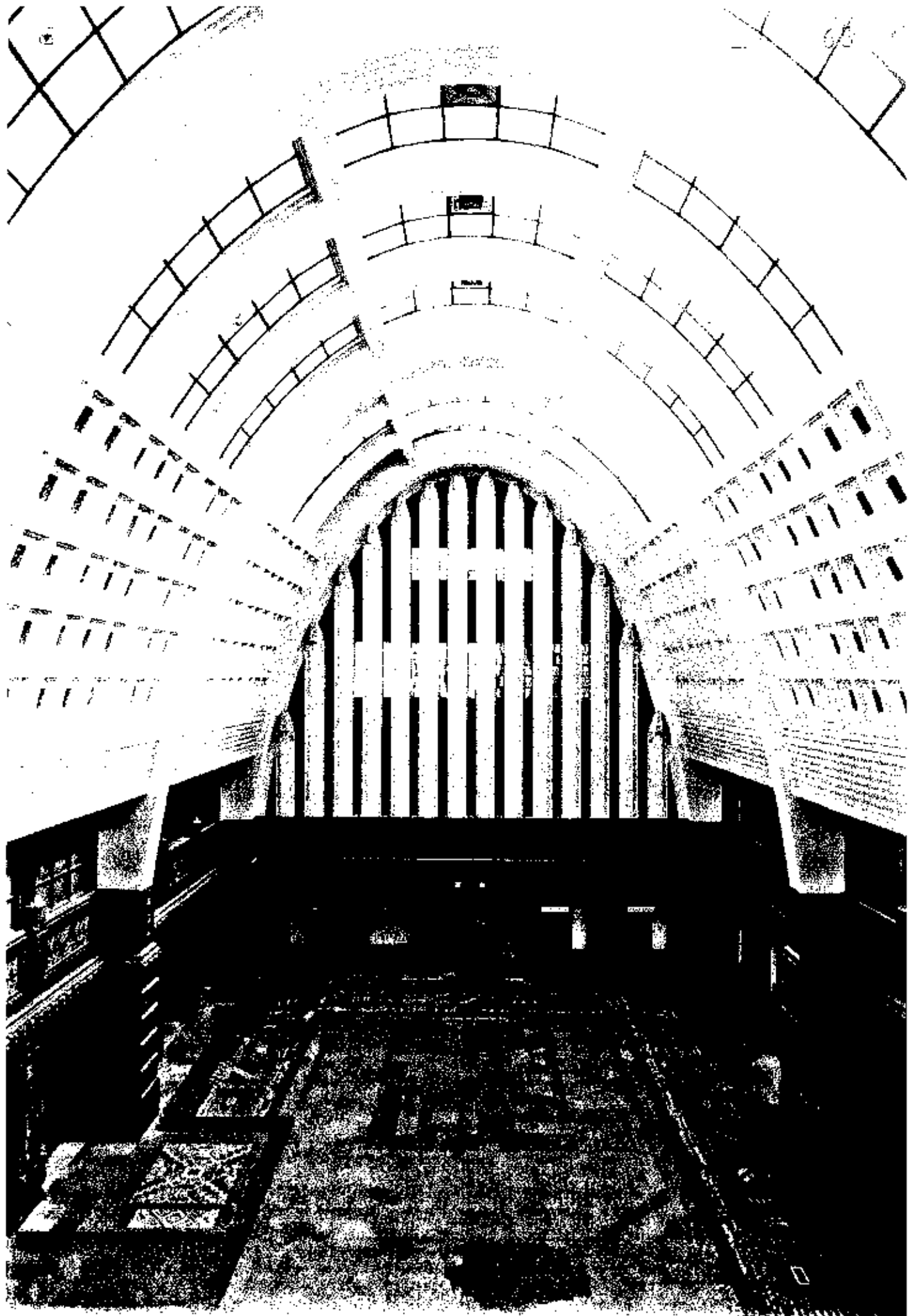


Referentie Projecten



REDEVCO

CONSTRUCTION & PROJECTS



Rotterdam – Nederland

Postkantoor

REDEVCO Nederland is onlangs een samenwerkingsverband aangegaan met Delta Projectontwikkeling en SNS Property Finance voor de herontwikkeling van het voormalige hoofdkantoor aan de Coolsingel in Rotterdam. Dit monumentale pand dateert uit 1923 en is een van de weinige gebouwen die het bombardement van 1940 hebben overleefd. De bedoeling is het pand zijn oude grandeur terug te geven, zodat het publiek weer kan gaan genieten van dit prachtige gebouw.

Het concept wordt ontwikkeld door REDEVCO Nederland en Delta Projectontwikkeling.

De 23,500 m² beschikbare ruimte zal een ambitieuze mix aan functies krijgen, waarbij de nadruk komt te liggen op hoogwaardige winkelformules en horeca. Daarnaast gaat het pand mogelijk plaats bieden aan een luxe hotel met conferentiefaciliteiten, of wordt er elegante kantoorruimte gecreëerd.

Na grondige interne renovatie en uitbreiding van het gebouw aan de Meent-zijde, volgt de oplevering naar verwachting in de zomer van 2012.

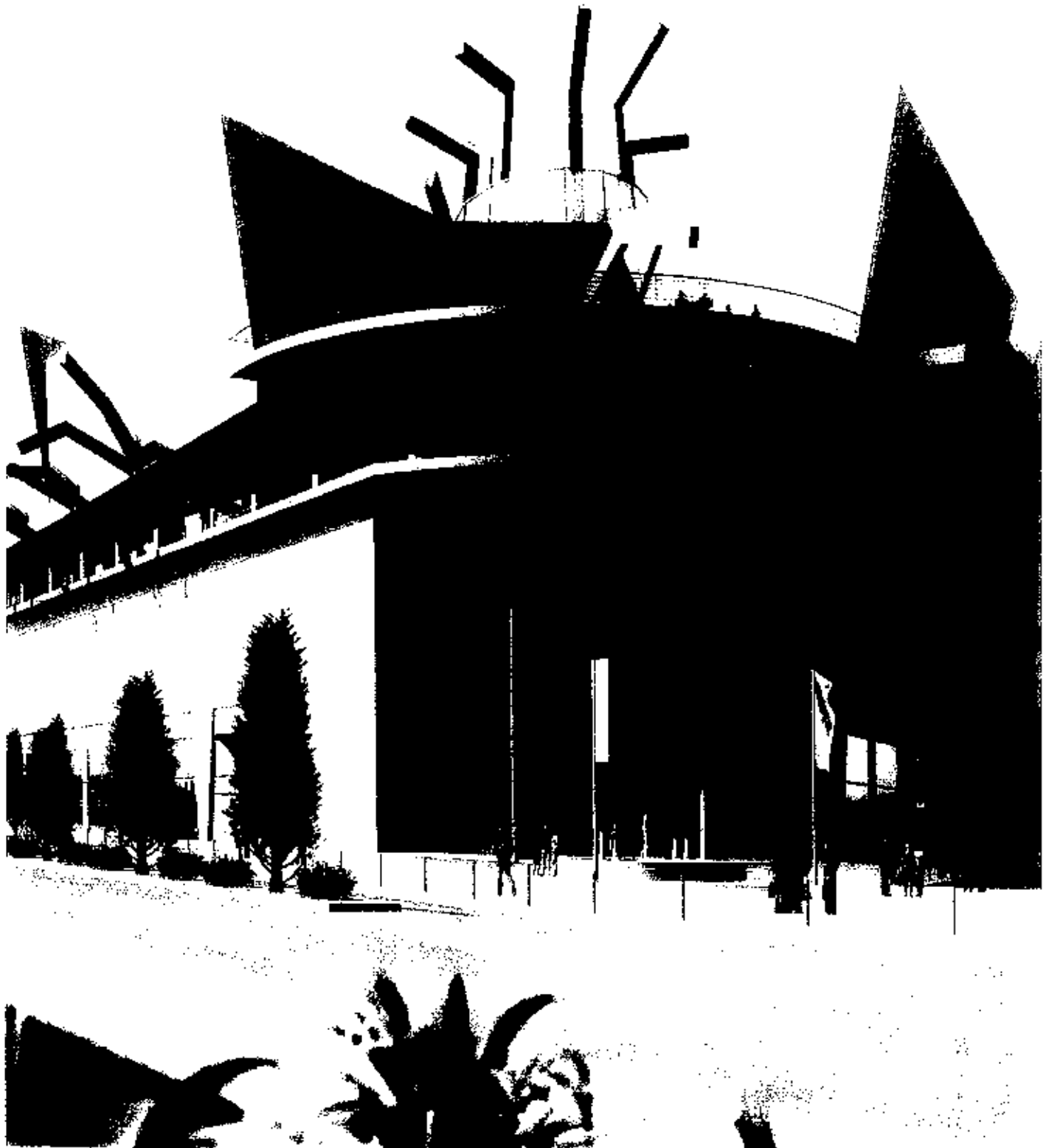
Een gezamenlijk project van
REDEVCO Nederland B.V.
Delta Investment Capital B.V.
SNS Property Finance Financiering Participaties B.V.

Projectontwikkelaars
REDEVCO Nederland B.V. and Delta Projectontwikkeling B.V.

Financier and equity player
SNS Property Finance B.V.

Contactpersoon investeerders
REDEVCO Nederland B.V.
Robert Bakker, Development Manager

Brute verhuurbare oppervlakte:	
• Winkels	12.000 m ²
+ Kantoor/hotel	9.000 m ²
• Horeca	2.500 m ²
Ontwikkeling	3^e kw 2007 - 2^e kw 2010
Start uitvoering	3^e kw 2010 - 2^e kw 2012
Opening	zomer 2012



Ankara – Turkije

Gordion Shopping Center

REDEVCO Turkey gaat een winkelcentrum ontwikkelen in de Turkse hoofdstad Ankara. Het centrum, goed voor een bruto verhuurbare oppervlakte van 52.250 m², krijgt een ideale ligging aan de toegangsweg naar het Çayyolu-district, een van de meest welvarende en snelstgroeiende wijken van Ankara.

In het markante complex met zijn hypermoderne vormgeving komen een hypermarkt, een elektronicazaak van 4.000 m², een megabioscoop met 13 zalen, en 165 winkels.

Bij het ontwikkelen van nieuwe projecten hanteert REDEVCO milieuvriendelijke bouwnormen: projecten worden getoetst aan de hand van de internationale BREEAM-kwaliteitsnorm voor duurzaam bouwen.

De opening van het Gordion Shopping Center staat gepland voor het tweede kwartaal van 2009

Parkeergelegenheid

2.500 plaatsen

Concept

Redevconcepts

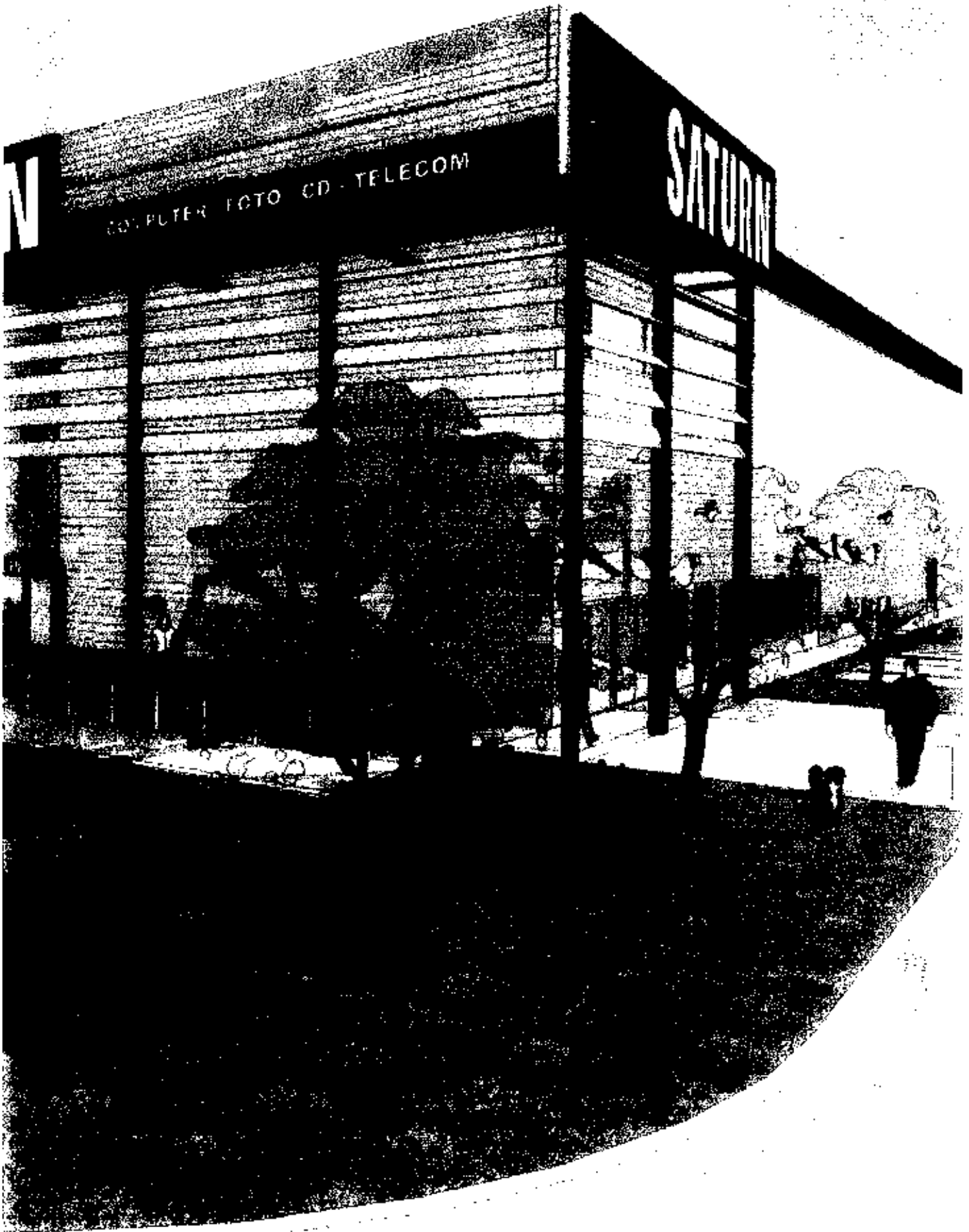
Architect

Chapman Taylor, Spanje

Opening

2e kwartaal 2009

Bruto verhuurbare oppervlakte	50.000 m²
Winkel	35.250 m²
Horecaplein	3.500 m²
Supermarkt	3.000 m²
Bioscoop	4.250 m²
Elektronica	4.000 m²
Winkelunits	165 units



Wilrijk - België

Media Saturn

Redevco Belgium heeft een nieuw winkelcentrum ontwikkeld in Wilrijk, ten zuiden van Antwerpen, de tweede stad van België. Het centrum is gelegen naast een Ikea-vestiging aan een van de belangrijkste verkeersaders, de A12 van Antwerpen naar Brussel. Dit project huisvest, naast de grootste Media Saturn van de Benelux (7.600 m² bvo), een Brico bouwmarkt met een oppervlakte van 6.400 m² en een winkel voor woninginrichting, Maison du Monde, met 1.475 m². Er is ruime parkeergelegenheid, met in totaal 480 plaatsen vóór het gebouw en op het dak.

Redevco heeft op deze site een belangrijke investering gedaan in de installatie van fotovoltaïsche panelen (PV-panelen) op het dak en op het parkeerterrein. Met deze installatie wordt een hoeveelheid energie opgewekt waarmee 30 woningen van elektriciteit zouden kunnen worden voorzien.

Op 22 mei 2008 is het project officieel geopend.

Architect

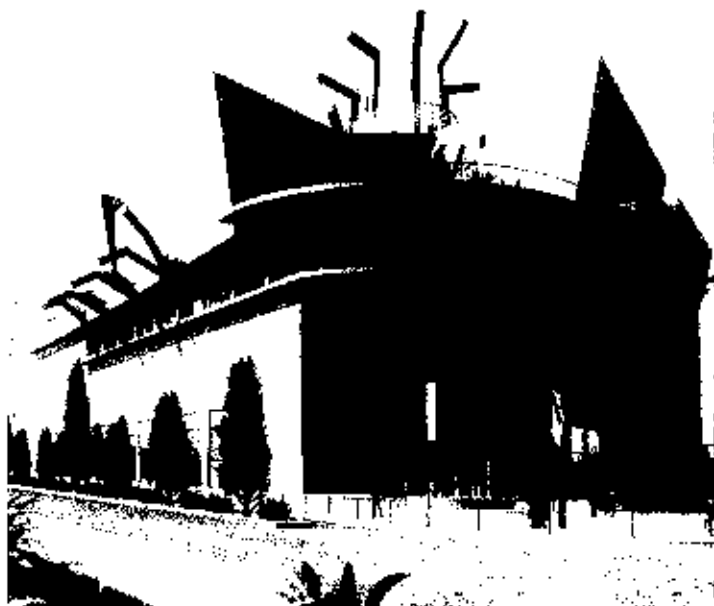
Storme Van Ranst

Investeerder

REDEVCO Belgium
Brouckère Tower, Anspachlaan, 1,
B1, Bd. Anspach
B-1000 Brussel/Bruxelles,
België/Belgique
T: +32 2 645 37 00
E: info.be@REDEVCO.com

Bruto verhuurbare oppervlakte	15.475 m²
Parkeerplaatsen	480
Belangrijkste huurders	Media Saturn
	Brico
	Maison du Monde
Opening	4e kw. 2007 en 1e/2e kw. 2008

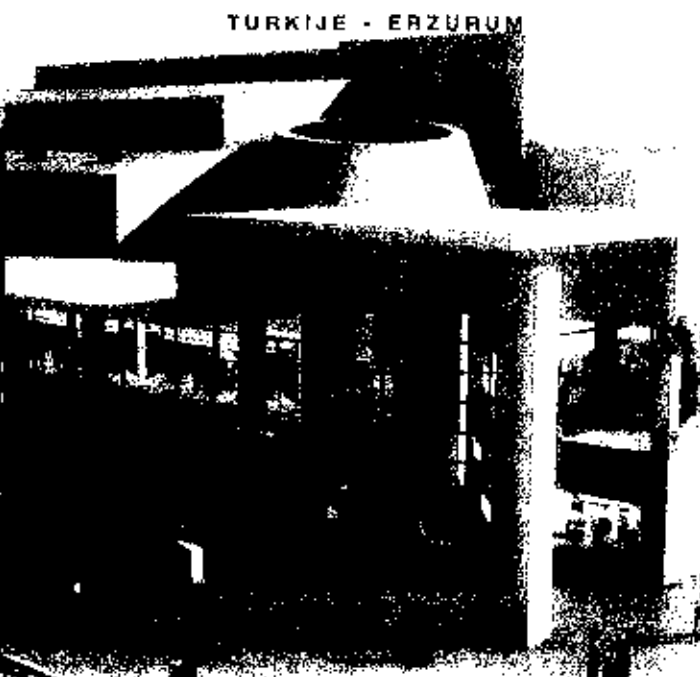
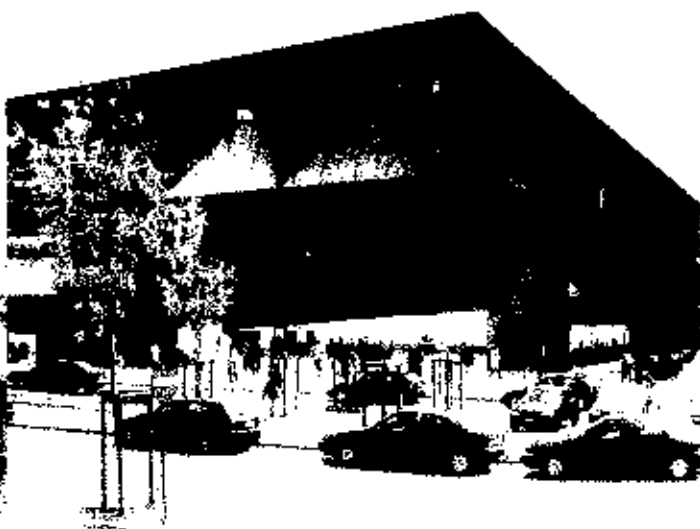
Redevco
green project



FRANKRIJK - BOURGES



BELGIË - GENK



TURKIJE - ERZURUM

Redevco

Overzicht Projecten

Land	Stad	Project	Vierkante meters
Belgium	Genk	Genk Shopping Centre 1	30,000 m ²
Belgium	Wilrijk	Media Saturn	15,475 m ²
Czech Republic	Bratislava	Petrazalka	12,250 m ²
France	Bordeaux	Place Sainte-Catherine	25,000 m ²
France	Bourges	Avaricum	15,000 m ²
France	Hagenau	Barberousse	3,500 m ²
France	Lyon	Cours Oxygène	15,000 m ²
Netherlands	Amsterdam	Zuidas	15,000 m ²
Netherlands	Rotterdam	Post-X-Change	23,500 m ²
Romania	Bucharest	Sun Plaza	76,000 m ²
Romania	Galati-Braila	Sirei Plaza	66,000 m ²
Turkey	Ankara	Gordion Shopping Center	50,000 m ²
Turkey	Edirne	Edirne Shopping Center	27,000 m ²
Turkey	Erzurum	Erzurum Shopping Center	32,000 m ²
Turkey	Manisa	Manisa Shopping Center	50,000 m ²
Turkey	Manisa	Manisa Townhall	10,000 m ²
United Kingdom	Glasgow	Princes Square	10,000 m ²



REDEVCO

business in balance

LARLTON

JUP

Lee Cooper



FAME

Champion
AUTHENTIC ATHLETIC APPAREL

Von Dutch

Geddes &



east coast

Rhetorique

VZZVZ

S



GIN TONIC

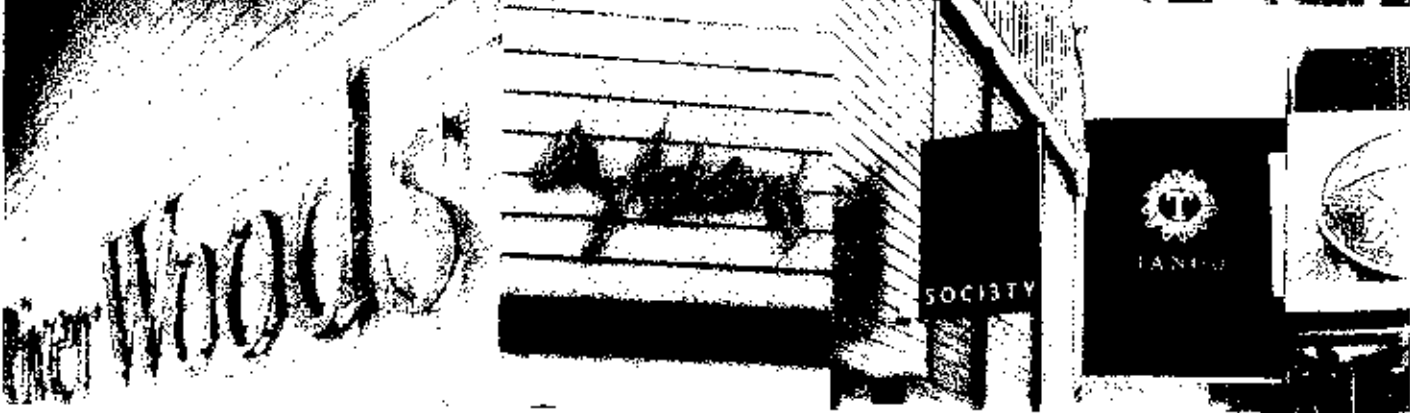
SOLE

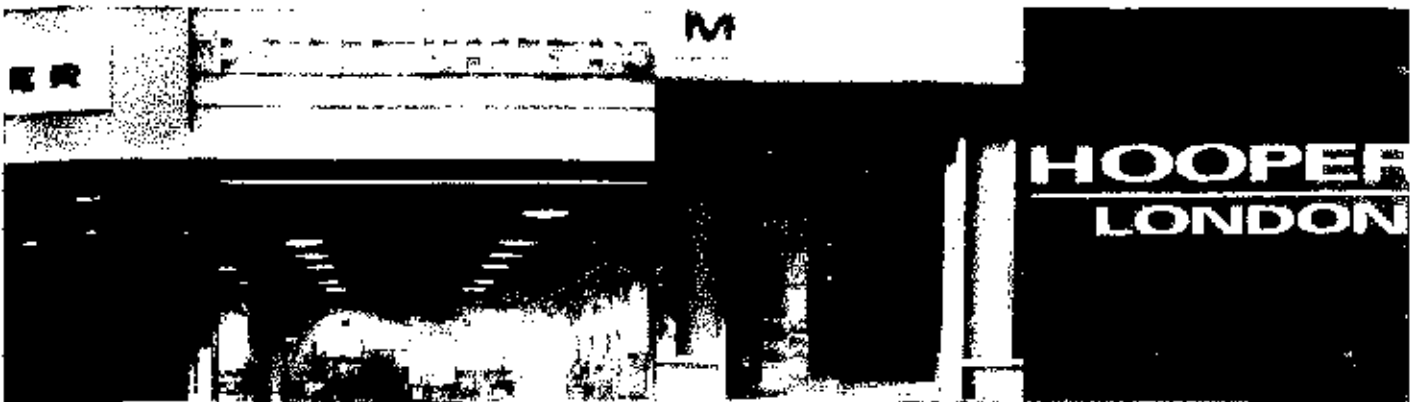


WOODS

SOCIETY

T
LANE





M G



REDFACO

REDFACO

BIJLAGE 2



provincie **HOLLAND**
ZUID

Burgemeester en Wethouders
van ALPHEN AAN DEN RIJN

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
T. Laane
T 070 - 441 6923
F 070 - 441 78 13
T. Laane@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 80602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 68 11
www.zuid-holland.nl

Datum 16 JULI 2008

Ops kerneerik
PZH-2008-524453

65

Onderwerp

Vestiging Factory Outlet Center in Alphen aan den Rijn.

Geacht college,

In augustus 2007 zijn wij benaderd om een standpunt in te nemen over de mogelijkheden voor een Factory Outlet Center op het bedrijventerrein Hoom-West binnen uw gemeente. Naar aanleiding van dit verzoek hebben wij ons uitvoerig beraden over de mogelijkheden om een Factory Outlet Center te faciliteren binnen de provincie Zuid-Holland. Naar aanleiding hiervan kunnen wij u het volgende berichten.

Wij hebben, op basis van diverse locatiestudies, besloten een positieve grondhouding aan te nemen ten opzichte van vestiging van een Factory Outlet Center op de locatie Hoom-West. Wij vinden het daarbij van belang om, gelet op de effecten die een dergelijke voorziening heeft op zowel de economische, ruimtelijke en infrastructuur, de volgende randvoorwaarden te stellen:

- De vestiging van een outlet dient gepaard te gaan met een ook in financiële zin substantiële bijdrage aan de ontwikkeling van de OudeRijnzone. De concrete invulling van deze randvoorwaarde dient bij ons college bekend te zijn alvorens definitief ingestemd kan worden met de vestiging van een Factory Outlet Center.
- Noodzakelijke maatregelen voor het behoud en de versterking van de bereikbaarheid van de locatie dienen inzichtelijk te worden gemaakt door middel van een gedegen mobiliteitseffectoets (conform de Nota Regels voor Ruimte). De eventuele kosten voor de uitvoering van deze maatregelen dienen voor uw dan wel rekening van de ontwikkelaar te komen.
- De vestiging van een outlet dient gepaard te gaan met een gedegen distributie-planologisch onderzoek, dat mede tot stand komt in dialoog met het regionale bedrijfsleven en de verantwoordelijke detailhandelsorganisatie. Uit dit onderzoek dient te blijken dat vestiging van een outlet niet leidt tot een onevenredige ontwrichting van de voorzieningenstructuur in het verzorgingsgebied. Wij verzoeken u tevens zorg te dragen voor advisering door de REO's in Zuid-Holland.
- In het bestemmingsplan dient een goede juridisch-planologische verankering op te worden genomen, waarbij reguliere detailhandel expliciet is uitgesloten.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

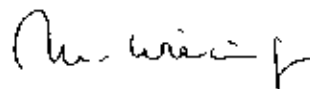
Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeermilie voor
auto's is beperkt.

- Het ruimtegebruik dient zo beperkt mogelijk te zijn, vooral ook waar het gaat om de te realiseren parkeervoorzieningen. Uitgangspunt is: inpandig, meerlaags parkeren, tenzij aangetoond kan worden dat dit ruimtelijk absoluut niet haalbaar is.

Hoewel de vestiging van een Factory Outlet Center past binnen het provinciaal detailhandelsbeleid, zullen wij in het kader van de definitieve besluitvorming het uiteindelijke voorstel ter informatie voorleggen aan Provinciale Staten. Wij willen u daarom verzoeken ons ook actief te informeren over de verdere planvorming en ons vroegtijdig bij verdere besluitvorming te betrekken.

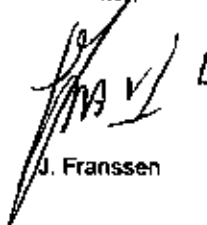
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

voorzitter,



bo J. Franssen

Afschrift aan:

- Reo Rijnstreek en overige Reo's Zuid-Holland
- Vrom-inspectie
- de heer A.M. Roud, p.a. Redevco Netherland, Postbus 1340, 1000 BH Amsterdam

Inspraakpunt

66
Ingekomen: - 4 NOV. 2008

J.A.M. van Oers
Herengracht 304
1016 CD Amsterdam
020 - 673 84 32

Inspraakpunt NSI
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

per telefaxnr. 070 - 351 96 01 (2 pag.);
en per gewone post;

Amsterdam, 3 november 2008

Geachte heer, mevrouw,

Inzake: reactie ontwerp-NSI.

Als zelfstandige inbringer van deze reactie alsmede als gemachtigde van de familie Van Oers - Goesten, onder meer woonachtig te (5334 NW) Velddriel, aan de Drielse Veldweg 6, allen te dezer zake domicilie kiesende op bovengenoemd adres, en in het navolgende steeds aangeduid als; familie, bericht ik u als volgt.

Met belangstelling heeft de familie kennis genomen van het ontwerp programma Luchtkwaliteit en de daarin voorgestelde maatregelen ter hoogte van voornoemd adres aan de Drielse Veldweg, de Geerdenweg en de Hamstraat in Velddriel (gemeente Maasdriel). Bij een eerst bestudering valt de familie op dat op dit moment sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden en dat deze overschrijdingen pas medio 2015 (in theorie) zijn teruggebracht.

Voor de familie staat voorop dat tot het moment van daadwerkelijk voldoen aan de grenswaarden geen nieuwe ruimtelijke projecten kunnen worden opgepakt. Hiernaast is het haar onduidelijk waar de maatregelen om de grenswaarden te behalen uit bestaan. Vooralsnog gaat de familie ervan uit dat daarbij de toekomstige doorstroming van de A-2 als uitgangspunt wordt genomen, terwijl de komende jaren na de verbreding van de A-2 de Maasbrug mogelijkwerwijs als nieuw knelpunt kan gaan fungeren, zodat van doorstroming geen sprake meer is. Het is de familie vooralsnog onduidelijk in hoeverre deze toekomstige ruimtelijke ontwikkeling is meegenomen.

Met betrekking tot ruimtelijke projecten gaat de familie er van uit dat enkel de vigerende verbreding van de Rijksweg A-2 in de berekeningen (saneringstool) is meegenomen. Met andere en mogelijke toekomstige ruimtelijke projecten ter plaatse is de familie niet bekend en deze kunnen naar de mening van de familie bovendien pas in procedure worden gebracht indien absoluut vaststaat dat er geen grenswaarden meer worden overschreden.

In eerdere fase heeft de gemeente Maasdriel steeds de aanwezigheid van bomenhagen langs A-2 als mitigerende omstandigheden aangevoerd. Nu deze bomen in het kader van de

vigerende verbreding van de A-2 zijn verwijderd en deze niet snel in hun voormalige omvang terugkeren, is de familie tevens mijn mening dat deze maatregelen niet kunnen worden meegenomen in de saneringstool.

Naar de familie heeft begrepen kan na vaststelling van het NSL, een 3% stijging van het jaargemiddelde als criterium worden gebruikt, in plaats van de huidige 1% stijging, voor het realiseren van nieuwe ruimtelijke projecten in de nabijheid van haar woning. Naar de mening van de familie is dit laatste in strijd met de wet en de Europese regels, te meer nu op grond van de thans meegenomen ruimtelijke projecten (verbreding A-2) theoretisch pas in 2015 sprake kan zijn van een voldoen aan de grenswaarden. Het kan niet zo zijn dat het geven van extra tijd door de Europese Commissie, bewust wordt gebruikt om bepaalde normen op te trekken.

In het vertrouwen dat deze reactie in de verdere procedure zal worden meegenomen, verblijft,

met vriendelijke groet,

Johannes A.M. van Oors



067



**Stichting
Belangen
Rotondeflat**
Albert Plasmanplein 18-510
2805 AB Gouda

Gouda, 3 november 2008.

Contactpersoon: Peter-Paul Jaspers
Albert Plasmanplein 18-510
2805 AB Gouda

Bezwaar: Insprake NSL

De Stichting Belangen Rotondeflat (SBR) wil, middels deze brief, gebruik maken van de mogelijkheid om haar visie te geven over het NSL in het algemeen en het IBM-project "Spoorzone" van de gemeente Gouda en de gevolgen voor de Spoorstraat e.o. in Gouda hiervan in het bijzonder.

In de samenvatting van het NSL staat de volgende passage: "De Nederlandse overheid heeft drie redenen om te werken aan een betere luchtkwaliteit. Ten eerste is een goede luchtkwaliteit van groot belang voor de gezondheid van mensen. Ten tweede kunnen op dit moment ruimtelijke projecten die leiden tot (verdere) overschrijding van de normen, niet doorgaan. Deze situatie wil Nederland graag doorbreken. Ten derde kan Nederland in gebreke worden gesteld vanwege het overschrijden van de Europese normen, wat kan leiden tot boetes en dwangsommen.

Dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vormt samen met de nationale milieureguleerder de basis voor de oplossing van deze problemen.

Het is deze tegenstrijdigheid die de basis vormt voor het bezwaar tegen deze wetgeving. Als het belang van een goede luchtkwaliteit wordt onderschreven en in Europees verband daar normen voor zijn opgesteld, dan kan het niet zo zijn dat diezelfde overheid zich, middels het NSL, aan diezelfde normen probeert te onttrekken dan wel uitstel hiervan probeert te bewerkstelligen. De normen voor een goede luchtkwaliteit zijn niet voor niets vastgesteld en "schone lucht" is eigenlijk een fundamenteel recht voor ieder individu. Niet de goede luchtkwaliteit, maar de angst voor het niet kunnen realiseren van projecten en /of eventuele boetes vormt de drijfveer van deze wetgeving. Het feit dat het economische belang kennelijk prevaleert boven het welzijn van mensen is zorgwekkend. Met het naar wegen zoeken om (eigen vastgestelde) normen "legaal" (via derogatie) te kunnen overschrijden, beweegt de overheid zich op een heftend 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.

Een tweede bezwaar vormt het "nietszeggende" karakter van de voorgestelde maatregelen. Als voorbeeld dient het "Spoorzoneproject" in Gouda dat aangemerkt staat als een IBM-project. De SBR heeft aan de gemeente Gouda tot twee keer toe gevraagd om (aktuele) informatie over de luchtkwaliteit in de Spoorstaat in Gouda (metingen, rekenmodel en gebruikte parameters), maar dit is door de gemeente niet verstrekt. De SBR betreurt dit in hoge mate en zal via een beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur, alsnog inzage afdwingen om de informatie in te kunnen zien. Dat betekent dat van een aantal zaken geen kwantitatieve onderbouwing kan worden gegeven, maar uitgegaan moet worden van de gegevens uit het rapport "actieprogramma luchtkwaliteit voor de regio Midden-Holland van 27 februari 2008, V8". In dit actieprogramma wordt een aantal maatregelen opgesomd, die de luchtkwaliteit in de Spoorstraat zouden moeten verbeteren. Hoewel zijn die maatregelen nietszeggend en is op een aantal punten van een aantoonbaar onjuiste veronderstelling uitgegaan.

u67

Op blz 14, paragraaf 4.3 wordt het volgende gesteld: "in de Spoorzone zal waarschijnlijk geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreden. Mede door het terugbrengen van de verkeersintensiteiten en de realisatie van de Mijstunnel zal de luchtkwaliteit ter plaatse van de Burgemeester Janssingel en Spoorstraat wellicht zelfs verbeteren.". Hier wordt ten onrechte gesteld dat de Mijstunnel gerealiseerd zal worden. De gemeente heeft geen financiële middelen om dit te realiseren. En anders dan vermeld staat op blz 20, bijlage 1 van dit actieprogramma, is de subsidieaanvraag in het kader van "spoorse doorknijdingen" in december 2007 afgewezen. Er is dus geen sprake van een afname van de verkeersintensiteit maar, door het bewuste IBM-project, juist een toename hiervan met de bijbehorende negatieve effecten op de luchtkwaliteit.

Ook de in bijlage 1 van het genoemde actieprogramma opgenomen maatregelen m.b.t. de Spoorstraat in Gouda, zijn onjuist en/of nietszeggend en missen iedere kwantitatieve onderbouwing. Het verbeteren van de doorstroming van verkeer in de Spoorstraat is, gezien het voorafgaande (toename verkeer) niet realistisch. Tot overmaat van ramp is de gemeente bovendien ook nog voornemens om de rotonde op het Albert Plesmanplein te vervangen door twee T-kruisingen. Dat zal de doorstroming nog meer belemmeren. Tweede actiepunt, het weren van vrachtverkeer in Spoorstraat, is, door een gebrek aan een alternatieve route, ook geen optie. Het derde voorstel, het instellen van éénrichtingsverkeer, is al helemaal onmogelijk. Kortom, het genoemde actieprogramma is een "wassen neus", een nietszeggend stuk met onjuiste uitgangspunten en de voorgestelde maatregelen zijn volstrekt onvoldoende om aan de normen m.b.t. de luchtkwaliteit te kunnen voldoen. Daarnaast zijn allerlei andere ontwikkelingen in het gebied buiten beschouwing gelaten (o.a. gevolgen verkeer samenvoeging Groene Hart Ziekenhuis aan Bluelandweg, idem recente plannen van Multi Vastgoed met Vrodebest e.o.) die ook van invloed zijn op de luchtkwaliteit in de Spoorstraat e.o..

Aangezien het actieprogramma luchtkwaliteit Midden Holland op bovenstaande punten ernstig tekort schiet en dit programma deel uitmaakt van het NSL, zegt dit dus ook wat over de "waarde" van het NSL.

Naar het oordeel van de SBR zijn de doelstellingen van het NSL én niet haalbaar én niet wenselijk: Niet haalbaar gezien de tegenstrijdige doelstellingen en de voorgestelde maatregelen schieten tekort en/of zijn niet realistisch en vormen zeker geen basis voor de benoemde derogatie. Niet wenselijk, omdat uitstel van de gestelde normen m.b.t. de luchtkwaliteit niet gewenst is en de geloofwaardigheid van de overheid in het geding is door eerder vastgestelde normen en termijn nu "legaal" tracht te ontduiken! "Schoone lucht" is een elementair recht en daar dient aan te worden vastgehouden!

Met vriendelijke groeten,



(voorzitter SBR).

Inspraakpunt
Ingekomen: - 4 NOV. 2008

1068

Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Erp, 1 november 2008

Betreft: Grote pluimveehouder zorgt voor fijnstof- en geuroverschrijdingen boterweg Erp, gemeente Veghel.

Geachte heer/mevrouw,

Wij wonen in een prachtig monumentale boerderij, net buiten de bebouwde kom, in de gemeente Veghel, namelijk Boterweg 37, te Erp. Het is een voorrecht om te wonen in een prachtig gebied met het AA-dal in onze achtertuin. Onze boerderijwoning heeft een woonbestemming en is agrarisch niet meer actief. Ik schrijf u deze brief aangezien ik me ernstige zorgen maken over het leefklimaat voor mezelf, mijn man en onze 3 jonge kinderen.

Situatie-omschrijving

Onze buurman is een pluimveehouder met 54.767 leghennen, gehuisvest in 3 stallen legbatterij. Hij heeft in 2007 een milieuvergunning en in 2008 een bouwvergunning verkregen voor het bouwen van een nieuwe stal van 30 m x 75 m, en een nokhoogte van 9 m volgens verrijkte kooien (=stal 4). Deze stal is momenteel (oktober, 2008) in aanbouw en wordt in de richting van onze woning gebouwd. De nieuwe stal krijgt **geen** gecombineerde luchtwasser. Afstand tot ons huis is nog geen 60 meter.

Het is een aanzienlijke uitbreiding van 54.767 naar 99.000 leghennen. Na inzage van de milieuvergunning ben ik de betreffende wetgeving op het gebied van intensieve veehouderijen gaan bestuderen (Infomil, VROM, LNV, RIVM). Ook het NSL programma heeft daarbij mijn aandacht verkregen.

Het pluimveebedrijf (IPPC) is gelegen in de zone grenzend aan woongebieden: 250 m vanaf bestaande woongebieden. Verder ligt het tegen het industrieterrein De Molenakker van Erp. Onze woning bevindt zich in een verwevingsgebied. In onze buurt bevinden zich 6 andere burgerwoningen (boterweg, hoek).

Luchtkwaliteit/Fijnstof emissie

De omschakeling van het pluimveebedrijf van legbatterij naar volièresysteem brengt een grotere uitstoot van fijnstof met zich mee.

Het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor fijn stof als gevolg van de veehouderij is recent in kaart gebracht (VROM). Hieruit blijkt dat de problematiek t.a.v. fijnstof zich vooral voordoet bij grote pluimveehouderijen.

In 2012 zijn legbatterijen in de EU verboden. Het pluimveebedrijf zal uiteindelijk bij volledige omschakeling naar volièresysteem een aanzienlijke fijnstof uitstoot veroorzaken.

Het bureau EW milieuvadvis (Utrecht) heeft voor ons een ISL3a berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat wij in de huidige situatie met stal 1-3 (legbatterij, 54.767 leghennen) al op de norm van 31 ug/m³ uit te komen.

In 2006 werd een milieuvergunning verleend voor een uitbreiding met 27.000 leghennen volgens voliere-systeem (scharrelkippen). Met de bouw van stal 4, wordt het fijnstofgehalte verhoogd naar 33 ug/m³ PM10 microgram/m³. Met de bouw van stal 4 zitten we substantieel boven de norm van fijnstof. Op basis van de berekende concentratie worden wij jaarlijks meer dan 35 dagen blootgesteld aan 50 ug/m³.

Met de vergunde stal 4 (2006) wordt de luchtkwaliteit verder verslechterd, met overschrijdingen van de fijnstofnorm als gevolg.

In de vergunning van 2007 gaat de boer weer wijzigen in zijn uitbreiding (anticiperen op het kooiverbod van 2012). Zijn voliere systeem van 2006 gaat hij wijzigen, terug naar legbatterij, met een uitbreiding volgens voliere-systeem.

Zijn uitbreiding bestaat dan uit 44.900 leghennen volgens het verrijkte kooi-systeem. Let op dit getal, 45.000 zou hij MER-plichtig zijn!

Met de aanzienlijke uitbreiding naar totaal 99.000 leghennen is het aannemelijk dat ons gezin wordt blootgesteld aan **te hoge fijnstof concentraties!**

Op de bouwvergunning (13 nov 2007) staat wederom geen luchtwasser.

Wij zijn de klos, ik heb astma, net als mijn oudste zoon.

Het ECN rapport "Fijn stof uit stallen Berekeningen in het kader van NSL" geeft een goed overzicht van het fijnstofprobleem binnen de pluimveesector. Een scharrel kip stoot 11 keer meer fijnstof uit dan een legbatterij kip.

Ik mis in dit document het verhaal van de verrijkte kooien.

- Wat is de Emissie-factor voor verrijkte kooien?
- Wat is het aantal stuks dieren bij verrijkte kooien, dat in betekende mate van invloed op de concentratie van PM10? Bepaald voor verschillende afstanden.
- Waarom verleend de gemeente een milieuvergunning, terwijl de PM10 wordt overschreden?
- Waarom worden wij niet beschermd tegen fijnstof?

Geurhinder, stankoverlast

Wij ondervinden geregeld stankoverlast van het pluimveebedrijf. Deze geurhinder is nu al ernstig, ook al is stal 4 nog niet gebouwd. Dit heeft tot gevolg dat het leefklimaat buiten geregeld als slecht wordt ervaren. Om stank binnen te voorkomen worden alle ramen van onze woning dan ook gesloten.

De stank zal in 2009 nog verder toenemen, hij gaat van 54.767 naar 99.000 leghennen! De nieuw te bouwen stal wordt **niet** voorzien met een gecombineerde luchtwasser!

Het toepassen van een luchtwasser, ook in het kader van NSL, zou de stankoverlast verder kunnen verminderen.

Berekeningen met V-Stacks vergunning geven aan dat we in een overbelaste situatie bevinden, **zowel met als zonder de nieuwe stal** (stal 4). Er worden forse **overschrijdingen** gevonden van de gestelde geurnormen (odours/m³) zowel in het buitengebied (130%), als voor de bestaande woningen (180%) in de kern van Erp.

Met de bouw van stal 4 neemt de reeds overbelaste situatie nog verder toe.

- Waarom worden wij niet beschermd tegen stank?
NSL zou een mooi instrument kunnen zijn om geurhinder te beperken.

Gebiedsvisie/Reconstructieplan

Het streven van het reconstructieplan is om de intensieve veehouderij zich tijdens de looptijd van het Reconstructieplan dusdanig te ontwikkelen, dat steeds meer bedrijven op goede locaties en steeds minder bedrijven dicht bij natuurgebieden en woonkernen te komen liggen (bescherming randzones dorpen en natuurgebieden). De intensieve veehouderij beweegt zich 'afwaarts' van kwetsbare functies als natuur en wonen.

De Nederlandse overheid (en de EU) heeft een beleid ingezet naar een schonere luchtkwaliteit en een reductie van de emissie en stank door industrie en landbouw.

- Waarom wordt in onze situatie geen gecombineerde luchtwasser toegepast?
- Moet in het kader van NSL een dergelijk groot mega pluimveebedrijf (250 m van woongebied) niet verplaatst worden naar een LOG gebied?

Milieuvergunningen

De pluimveehouder heeft een grote achterban (veevoederfabrikanten, eigen sector) met veel juridische kennis. Zijn bouwblok is verlegd omdat hij uit oogpunt van dierwelzijn een nieuwe stal gaat bouwen. Voor het voliere-systeem wordt een milieuvergunning aangevraagd (2006). Vervolgens wordt het weer omgezet naar verrijkte kooien (2007), zodat hij meer leghennen kan houden. Dit kan allemaal met onze wetgeving. Wij vinden dit onbegrijpelijk.

In 2009 is zijn nieuwe stal met verrijkte kooien klaar, hij kan de omschakeling naar scharreelsysteem weer een groot aantal jaren na 2012 uitstellen.
Wij zijn als burger juridisch minder sterk als de lobby achter de pluimvee-industrie. Dit gaat ten koste van ons leefklimaat.
Wij hebben recht op schone lucht, wie beschermt ons!

- Wanneer volgt een concrete aanpak van het onderschatte milieuprobleem van de intensieve pluimveehouderijen?

Samenvatting

In Erp is begin 2009 een mega pluimveebedrijf met totaal 99.000 leghennen (44.900 verrijkte kooi kippen en 54.767 legbatterij kippen), op nog geen 60 m van onze woning, gerealiseerd.

Het pluimveebedrijf ligt op zo'n 250 m van de bebouwde kom.

Wij worden blootgesteld aan te hoge fijnstofconcentraties en krijgen nog meer stankoverlast.

- Waarom wordt deze intensieve pluimveehouderij niet concreet aangepakt?

Wij staan als burger machteloos toe te kijken hoe ons leefklimaat verder wordt verslechterd. Dit kan toch niet de bedoeling zijn van Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit. Dit is een noodkreet!

Met vriendelijke groet,

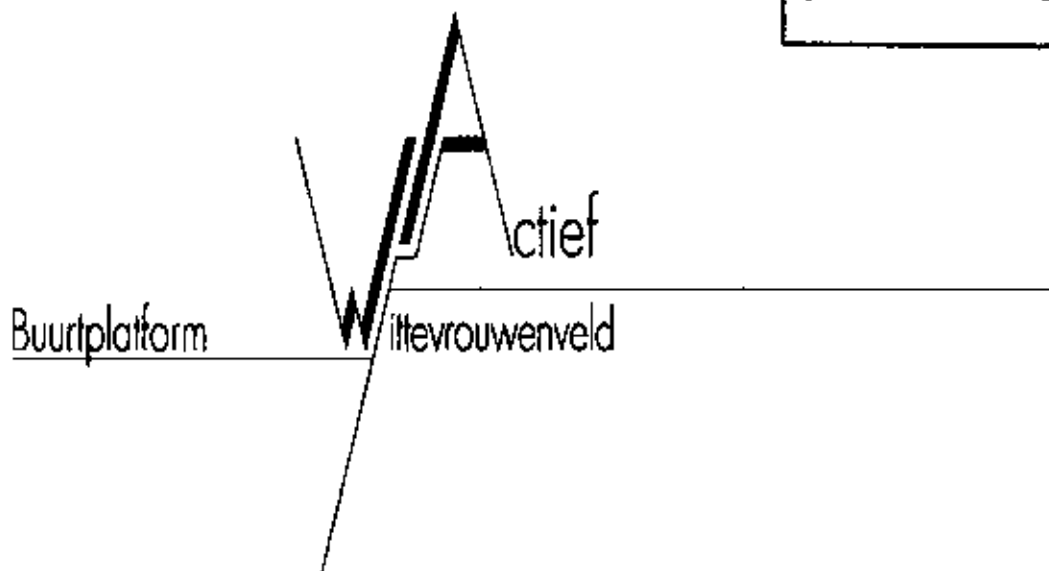


Ir. Margo van Dooren-Flipsen

Boterweg 37
5469 NN ERP
0413-795139
06-10092100

Inspraakpunt

Ingekomen: - 4 NOV. 2008



Inspraak op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Aan:
 Inspraakpunt NSL
 Postbus 30316
 2500 GH Den Haag

Maastricht, 1 november 2008,

Geachte heer, mevrouw,

Namens Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief uit Maastricht willen wij de volgende punten graag bij u onder de aandacht brengen.

Op dit moment kan in plaats van het NSL beter gesproken worden van het NDJ: het Nationaal Diskredietprogramma Luchtkwaliteit.

Met dit plan blijven we op een gigantische manier op de pof leven, krediet dat we niet hebben en uiteindelijk bij de ijkpunten (2010 en 2015) zal leiden tot het moeten constateren van een nog grotere achterstand in de te realiseren doelstellingen, waardoor we jaren achterop dreigen te raken bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een onverantwoord en onaanvaardbaar groot risico wordt op deze manier genomen met de volksgezondheid,

Waaruit blijkt dat:

1. Het NSL is sterk gebaseerd op grotendeels positieve effecten van ONZEKERE maatregelen.
2. Het is gericht op het AFZWAKKEN van de wet luchtkwaliteit en de uitvoering daarvan.
3. Het last de bescherming van de burger tegen luchtverontreiniging verder aan.
4. Geschikte technisch- en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken.

Hoe komt dat:

1. Metingen van luchtkwaliteit (GGD Amsterdam en in Maastricht) hebben al aangetoond dat de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden stagneert ondanks genomen maatregelen. Afname van luchtverontreiniging in de steden blijft achter op de landelijke trend die in de modelberekeningen is verwerkt en juist in de steden zijn veel bouwprojecten gepland. Dat normen gehaald zullen worden is een loze bewering, die nergens concreet wordt onderbouwd.

2. Principes als "projectsaldoering" en "niet-in-betekenende-mate" bieden te veel ruimte aan cijfermatig gegoochel met berekeningen en prognoses.

Het doorgang laten van een groot aantal bouwprojecten is bij voorbaat al geaccepteerd, omdat wordt aangenomen dat de normen worden gehaald vanwege de veronderstelling dat uitstel van de huidige normering zal worden gehonoreerd! Hoe gek kun je het maken?

Het doorgaan van de plannen is een hard gegeven, terwijl maatregelen en de eventuele positieve effecten, die de gevolgen van deze plannen moeten compenseren, vaag, zeer onzeker en boterzacht zijn.

3. De cijfers zijn gebaseerd op het meteorologisch uitzonderlijk gunstige jaar 2006. Er ontstaat een vertekend beeld en een misplaatst optimisme.

Niet alle gemeenten hebben gerapporteerd over het aantal mensen dat werd blootgesteld aan overschrijding van de grenswaarden. Berekeningen van het RIVM geven aan dat niet 140.000 mensen (volgens NSL), maar eerder 600.000 personen blootgesteld werden aan overschrijding van de grenswaarden voor PM10 en NO2.

4. Handhaving op de uitvoering van de voorgenomen maatregelen lijkt bij voorbaat onmogelijk; er ontbreken garanties. Dit is het grootste manco van het plan, de achilleshiel! Want er worden vele maatregelen genoemd, die met het NSL in de hand, door lokale en provinciale overheden moeten worden uitgevoerd. Echter, wie zal zich aan een lastige wet houden die niet kan worden afgedwongen?

Sterker nog, gemeenten worden nu al tegengewerkt door de rijksoverheid, omdat handhaving van b.v. de milieuzones bemoeilijkt wordt omdat de kentekengegevens niet worden vrijgegeven.

5. Specifiek in Limburg wordt geen rekening gehouden met specifieke geografische omstandigheden, bijvoorbeeld dat Maastricht in een dal ligt, en dat Zuid-Limburg aan drie zijden door buitenlandse - ook industriële - bronnen wordt belast welke slechts op algemene wijze in de landelijke achtergrondconcentraties worden verdisconteerd. Hierdoor wordt de lokale achtergrondconcentratie onderschat. Vanwege deze bijzondere geografische omstandigheden zou directe meting de voorkeur moeten genieten.

6. Met betrekking tot voorlichting (verdrag van Aarhus) zouden de Rijksoverheid en lokale overheid de bewoners van gemeenten veel beter moeten informeren over het NSL. Burgers weten van toeten nog blazen terwijl de verschillende NSL-projecten bij uitvoering forse gevolgen kunnen hebben voor hun leefomgeving. Naar ons idee dienen burgers lokaal zowel schriftelijk als middels de lokale en landelijke media over NSL-projecten tijdig geïnformeerd en betrokken moeten worden. Bij de reeds gehouden informatie- en inspraakavonden in Den Bosch en Arnhem is gebleken dat slechts enkele burgers aanwezig waren. Voor de rest zijn het voornamelijk ambtenaren die bij het NSL betrokken zijn en acte de présence geven.

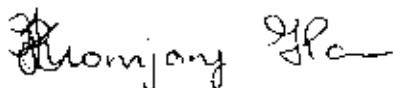
7. Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

8. In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade ondervindt. Preventieve maatregelen om maximale gezondheid voor kinderen, zieken en anderen te bewerkstelligen vormen geen onderdeel van dit plan. Dicht bij drukke wegen mogen nog steeds gevoelige bestemmingen (scholen, e.d.) gebouwd worden terwijl bekend is dat dit blijvende ernstige gezondheidsschade kan veroorzaken voor mensen die daarvoor gevoelig zijn. Een gemiste kans.

9. Niet alleen in Limburg maar ook in andere provincies blijven na uitvoering van het NSL hardnekkige knelpunten met structurele overschrijding van normen bestaan. Dit is onacceptabel. Dit betekent dat iedereen in Nederland recht heeft op schone lucht behalve die burgers die in de nabijheid wonen van een NSL project!

10. Ten aanzien van een paar NSL projecten in Maastricht het volgende: De luchtkwaliteit bij de Maastrichtse wijk Wittevrouwenveld en bij de Geusselt is slecht. De sterke verkeersemissie op de A2 en A2/N2 is hiervan de belangrijkste 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 NSL 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 (PM 10) en stikstofdioxiden (NOx) zijn gehaald.

Hoogachtend,



Namens het bestuur van Buurtplatform Wittevrouwenveld Actief
M.C.E. Kromjong-Haesen



Inspraakpunt mbv inspraakformulier
T.a.v. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH 's-GRAVENHAGE

Churchillplein 6
Postbus 29764
2502 LT Den Haag

Tel. +31 (0)70 338 2369
Fax +31 (0)70 338 2363
E-mail info@vapi.nl

's-Gravenhage, 3 november 2008

Betreft: Zienswijze VNPI op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Geachte heer, mevrouw,

De olie- industrie is steeds bereid geweest – en nog – om in 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.

1. 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 Actieplan Fijn Stof baseert haar gestelde reductiedoel van 3 kiloton op achterhaalde emissie verwachtingen. 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.

De olie-industrie is verder van mening dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met zekere maatregelen die door haar gerealiseerd worden in de komende jaren:

- door aangescherpte producteisen voor benzine, diesel en gasolie binnenvaart & (land)bouw en daarmee samenhangend de lagere emissies van het verkeer;
- door de zwavelverlaging van marine bunkers voor zeeschepen in de Noordzee en de havens (minder zwaveldioxide, stikstofoxiden en fijn stof), beter bekend als Marpol Annex VI (IMO-regulering):
 - o Noordzee van 1,5% (2007) naar 1,0 % (2010), naar 0,1% (2015) van stookolie naar gasolie
 - o Aangemeerde schepen van 1,5% naar 0,1% (2010);
- bij de Rijnmond-raffinaderijen die vanaf 2010 geen stookolie meer stoken, maar 100% gas, voornamelijk raffinaderijgas.

2. Het NSL stelt ook dat het uitgangspunt voor het terugdringen van fijn stof is dat tenminste de best beschikbare technieken moeten worden toegepast conform de wet Milieubeheer.



Dit wordt echter concreet vertaald in een eis van 5 mg/Nm^3 . 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/Nm^3 .

Daar de best beschikbare technieken worden vastgesteld in IPPC kader, vinden wij het niet juist dat als algemeen uitgangspunt nu de 5 mg/Nm^3 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 in afwijking van BBT in de BREF Raffinaderijen. Met name voor de NeR, die geen inspraak biedt, en waarbij de industrie alleen een adviserende stem heeft, vinden wij dit niet acceptabel.

3. 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. Ook dient rekening gehouden te worden met de zekere maatregelen die de olie-industrie, dus niet alleen de raffinaderijen, in de productketen treft ter verbetering van de luchtkwaliteit.

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.

4. Wij hebben er bezwaar tegen dat doelstellingen worden gesteld voor fijn stof van 10 kiloton in 2020 die worden vertaald in maatregelen voor lokaal stof van 5 mg/Nm_3 , terwijl nog onbekend is wat het aandeel fijn stof is. Zoals bekend is dit nog in onderzoek.

Zeker is dat de door TNO gebruikte gegevens over fijn stof uitstoot door de raffinaderijen niet correct zijn, omdat deze gegevens niet beschikbaar zijn en ook niet in de goedgekeurde Milieujaarverslagen staan. Daarin staan alleen de totaal stof schattingen. Dat geldt voor meer industrieverslagen.

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.

Wij dringen aan op erkenning van de ketenbenadering en erkenning van de BREF Raffinaderijen als het juiste referentiedocument voor de milieuvergunning.

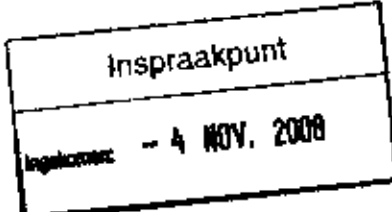
Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat in het plan wel erg wordt toegeschreven naar een norm van 5 mg/Nm^3 voor de industrie. Graag zien wij hiervoor een betere onderbouwing alvorens deze norm vast te leggen.

Hoogachtend

Dr. J.C.D. Boot

Directeur

071



Inpraakformulier NSL

U kunt uw inspraakreactie ook per post sturen naar:

Inpraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inpraakpunt, telefoon: 070 351 9604.

Uw gegevens

Velden aangegeven met een * zijn verplicht

Persoonsgegevens

Naam *
Hoogveen
Aanspreekvorm
 mevrouw heer

Voorvoegsel(s)
van

Voorletters *
J.C.

Straat *
Gouwestraat

Huisnummer *
5 b

Postcode *
2407 BB

Woonplaats *
Alphen aan den Rijn

Telefoonnummer *
0172445714
Zakelijk telefoonnummer

Emailadres: *
h.vanhoogveen@zonnet.nl

Ingevuld als: *
 Particulier
 Vertegenwoordiger van organisatie/bedrijf en/of organisatie/bedrijf, welke?
Organisatie
bewonersvereniging 'Onder de Heibrug'

Uw zienswijze heeft betrekking op de onderstaande thema('s) *
 NSL algemeen
 Landbouw
 Ruimtelijke projecten
 Industrie
 Saneringstool
 Verkeer
 Maatregelen
 Anders: ..

De toekomstige onleefbaarheid van Gouwsluis (Alphen aan den Rijn)

Uw reactie: *
De leefbaarheid in Gouwsluis (Steeldpolder) zal binnen-kort door de plannen van de gemeente Alphen aan den Rijn en de Provincie Zuid-Holland ernstig aangetast worden. In ons kleine gebied, dat omringd wordt door de Heibrug, Zwammerdam, N11, Bosloop en de Gouwe zullen een containerterminal, twee grote bedrijventerreinen, een verlegde N207, zes windmolens en misschien een outletcentrum de plaats van groen innemen. De gevolgen door lucht-, zicht-, licht- en lawaaienvulling maken het leven in ons leefgebied zeer ongezond in de nabije toekomst. Help! Roep de genoemde overheden tot de orde.

> Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (2008)
Inpraakformulier

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt	
Ingekomen:	- 4 NOV. 2008

**Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
1-11-2008 Zwaagdijk West**

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 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.

Projecten en maatregelen in mijn regio

Er bestaan plannen om de west-frisiaweg N23 op te waarderen van Alkmaar naar Zwolle. Wij wonen net boven Hoorn (NH) De Westfrisiaweg wordt daar opgewaarderd op een niet aanvaardbare wijze. Ze willen een stroomsnelheid van 100km per uur (door vier woonwijken: zwaagdijk, hoorn risdam, bangert oosterpolder, klokkenweit) en bij de spoorwegovergang van het toeristische spoortrum geen geluids en fijnstof afscherming voor het dorp. Ook wordt de westfrisiaweg ongelijkvloers aangelegd, waarbij er drie grote heuvels van acht meter (vijf meter wat en drie meter scherm erboven) op een lengte van 4 kilometer verschijnen. Het MER advies van 80 km wordt niet serieus onderzocht.

Wij verzoeken of U zich achter de adviezen van het MER rapport omtrent een snelheid van 80 km per uur (van de A7 tot de rijweg) wilt stellen. De geluids en fijnstof verhoging is onaanvaardbaar voor ons.

Wij willen dat de west frisiaweg op maaiveld blijft, de uitvalswegen met viaducten eroverheen of eronderdoor. De A7 kan ter hoogte van de westfrisiaweg even omhoog. Dit scheelt veel geluids en luchtvervuiling en gezichtsvervuiling.

Wij verzoeken u zich te realiseren dat de werkbevolking van Westfriesland, richting Amsterdam gaat, niet naar Zwolle. De wegen naar Amsterdam staan in de spits overvol, daar wordt veel fijnstof gevormd. Doorstroming daar is wat Westfriesland wil, geen weg naar Zwolle. Een goede ringweg met 80 km om Hoorn heen is wat de bevolking wil.

Grote zorgen zijn er voor de bewoners om het geluidstek van de Spoorlijn Daar wordt geen voldoende oplossing voor gezocht door de projectgroep N23. De open verbinding van de overgang op de rails met het zware vrachtverkeer en de huizen die daar op 100 meter staan, zijn onvoldoende beschermd.

Het fietsverkeer van de Zwaagdijk wordt nu in deze plannen omgeleid lang een grote rotonde met

drie overgangen waar geen voorrang voor de fietsers is. Wij willen dit niet voor onze jeugd. Een veel makkelijker plan, (fietsstunneltje vanaf de Zwaagdijk naar de risdam tijdens de aanleg van de opwaardering: wordt niet serieus overwogen door de projectgroep.

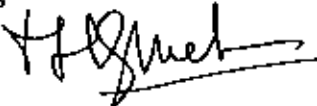
De klankbordgroep leden van de spoorbuurt groep voelen zich niet gehoord en serieus genomen.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in ons dorp Zwaagdijk West in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in Zwaagdijk West tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam M. Weeber
Adres Zwaagdijk 445 1605 PE
Handtekening 

Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
 Postbus 30316
 2500 GH Den Haag

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Leliden, 2 november 2008

Aan Minister Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL, waarin onder meer staat dat overal de normen tijdig gehaald worden. **Het uitgangspunt dat de normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd, zelfs niet aannemelijk.**

Voorwoord NSL -citaat blz. 2 - : "Het einddoel zelf staat echter niet ter discussie: Nederland zal bij verkregen derogatie overal tijdig voldoen aan de grenswaarden!"

Dat de normen tijdig gehaald worden is een toze bewering die nergens concreet wordt onderbouwd. Sterker nog, men veronderstelt dat een heel scala van maatregelen van Europese voertuigenregelgeving tot en met rekening rijden tijdig wordt ingevoerd. Daarbij wordt nergens duidelijk gemaakt wat iedere maatregel oplevert. Het hele stuk ademt een sfeer van naïef optimisme die niet past bij de aanpak van een van de hardnekkigste milieuproblemen. Het "track record" van de Nederlandse overheid tot nu toe op dit dossier geeft geen enkel vertrouwen.

Algemeen

1. Volgens het CBS is er een overschrijding van de geldende normen voor fijn stof voor tenminste 400.000 inwoners van Nederland. Dit is beslist onaanvaardbaar, want aan deze normen moest Nederland al in 2005 voldoen. We leven nu al bijna in 2009, terwijl er bij metingen in Amsterdam (GGD) over de jaren geen wezenlijke verbetering vastgesteld is ! Daarom is het niet aanvaardbaar dat er een derogatie van de EU komt die deze misstand nog eens verder toestaat. We weten nu nog meer dan destijds -toen de normen werden ingevoerd- over de uitgebreide schadelijkheid van fijn stof.
2. In NL wordt de zeezout aftrek ten onrechte toegepast en toegestaan. Deze feitelijke verlaging van de eisen is onterecht en moet door de EU ogenblikkelijk worden rechtgezet: Nederland moet een verbod krijgen om de zeezoutaftrek nog verder toe te staan, duidelijk is immers dat er blijvende gezondheidsschade ontstaat bij met name kinderen door toedoen van fijn stof! Ook is in onderzoek (2007/8) blijvende achteruitgang vastgesteld bij kinderen qua IQ en geheugen bij langdurig verblijf langs drukke verkeers- en vaarwegen. Dit mag Nederland haar toekomstige generaties niet aandoen.
3. Inmiddels is ook duidelijk dat er bij het bereiken van de huidige normen slechts een deel van de gezondheidsproblemen wordt voorkomen. Uit onderzoek van onder meer het Max Planck instituut is naar voren gekomen dat ultrafijn stof nog veel gevaarlijker voor de gezondheid (met name hart en longaandoeningen) is dan het fijnstof (PM 10 en PM 2,5). Dit ultrafijne stof wordt veel meer uitgestoten door de voertuigen die voldoen aan de zg. EU 4 norm voor moderne verbrandingsmotoren dan door de huidige auto's !
4. Er blijven ook na evt. invoering van het veel te weinig strenge NSL-voorstel nog steeds een aantal straten en buurten feitelijk onbewoonbaar op basis van zelfs de te zwakke

- huidige normen voor fijn stof en stikstofdioxide in de komende jaren. De NSL is dus niet geschikt om in de kortste keren Nederland bewoonbaar te maken.
5. In het verleden is al zo vaak gebleken dat er veel meer tegenvallers in alle berekeningen en verwachtingen zaten dan gedacht. Dus zelfs al zou de NSL in staat zijn om krap aan over een aantal jaren aan de normen te voldoen, dan nog is het onverantwoord beleid op een minimum af te stevenen. Neem bijvoorbeeld tegenvallers voor de luchtkwaliteit door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe kolencentrales of vertraagde verschoning van het wagenpark door het intreden van een economische teruggang, waardoor men veel later een "schone" nieuwe auto zal kopen of een schonere bedrijfsinstallatie. Maar ook allerlei andere verschoningen zoals bijv door de Betuwelijn dat een hoeveelheid wegvrachtverkeer zou moeten vervangen, zijn kansloos door onvoldoende concurrentie met het rivierscheepsverkeer, dat weer meervervuilt.
 6. Ook al zouden we in Nederland overal de huidige normen eindelijk halen dan nog is er geen sprake van een gezond leefklimaat. Zoals het RIVM in zijn briefrapport in december 2007 aan u en de WGO-WHO aan de wereldgemeenschap al veel eerder hebben gemeld, is er geen sprake van een nul-effect punt. Er zal altijd gezondheidsschade optreden ook net onder de normwaarden. Een maximum van 10 microgram per kubieke meter lucht vindt de WGO nog net aanvaardbaar. Daarom is het belangrijk dat de NSL na al die jaren van grove overtreding van de EU-normen (met veel slachtoffers, "18.000 doden per jaar is een voorzichtige schatting", RIVM, 2005) tenminste onder de norm probeert te blijven van 10 microgram fijn stof per kubieke meter. Dit is een minimum.
 7. Zelfs al zou een komende economische crisis aan ons land voorbij gaan dan nog zal er een vertraagde verschoning optreden in onze buurlanden, die verantwoordelijk zijn voor een flink deel van de kwalijke uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide.

Projecten en maatregelen in mijn provincie

Na de invoering van de NSL en de nodige tegenvallers in de komende jaren, zoals boven enkele beschreven, dreigen er een aantal verblijfplaatsen voor mensen nog steeds niet te voldoen aan de EU-normen voor fijn stof en/of NO₂, zoals bijv. aan de Churchillaan en haar zijstraten in Leiden, aan de Hoge Rijndijk, de Steenstraat, de Stationsstraat en de Morsweg in Leiden. Ook de Ericalaan in Leiderdorp en de Dr Kuypersstraat in Den Haag zijn voorbeelden van dergelijke straten. Verder blijven ook in 2011 plaatsen als Rozenburg en Pernis onleefbaar doordat er overschrijdingen in een aantal straten zullen blijven optreden. Het argument dat Nederland geen invloed heeft op vervuiling door het buitenland over land of zee of door schepen uit het buitenland telt natuurlijk niet, want dat is een vast gegeven. En dus moet Nederland ervoor zorgen dat ze RUIM onder de norm uitkomt. Anders lukt het niet om overal in Nederland te voldoen aan de gedane belofte in het NSL - boven geciteerd, "*Nederland zal bij verkregen derogatie overal tijdig voldoen aan de grenswaarden!*"

Verder wil ik u erop wijzen dat veel mogelijkheden onbenut blijven bij de huidige NSL. Vreemd, want als het zo belangrijk wordt gevonden dat autoverkeer niets in de weg mag worden gelegd dan zou toch alles in het werk moeten worden gesteld om tenminste alternatieven een wezenlijk grotere kans te geven dan in het huidige NSL.

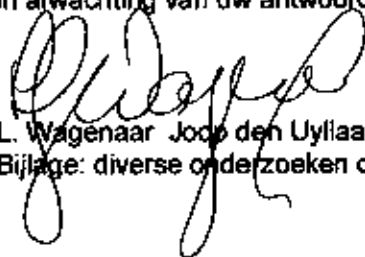
Vele andere technisch en economisch uitvoerbare, echt noodzakelijke, maatregelen ontbreken, zoals grote investeringen in schoon openbaar vervoer bijv. nieuwe treinlijnen voor retzlgere in Nederland, meer trolleybussen en betere fietsinfrastructuur.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in onze regio in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in onze regio tegen te gaan.

Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

In afwachting van uw antwoord



L. Wagenaar Jopp den Uyilaan 3 2314 GC Leiden
Bijlage: diverse onderzoeken die het gevaar voor (kinderen) aantonen

**Association of black carbon with cognition among children in a prospective birth cohort study.****Stronoff SE, Gryparis A, Wright RO, Schwartz J, Wright RJ.**Department of Environmental Health, Harvard School of Public Health, Boston, MA 02215, USA. stronoff@hsph.harvard.edu

While studies show that ultrafine and fine particles can be translocated from the lungs to the central nervous system, the possible neurodegenerative effect of air pollution remains largely unexplored. The authors examined the relation between black carbon, a marker for traffic particles, and cognition among 202 Boston, Massachusetts, children (mean age = 9.7 years (standard deviation, 1.7)) in a prospective birth cohort study (1986-2001). Local black carbon levels were estimated using a validated spatiotemporal land-use regression model (mean predicted annual black carbon level, 0.56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (standard deviation, 0.13)). The Wide Range Assessment of Memory and Learning and the Kaufman Brief Intelligence Test were administered for assessment of cognitive constructs. In analysis adjusting for sociodemographic factors, birth weight, blood lead level, and tobacco smoke exposure, black carbon (per interquartile-range increase) was associated with decreases in the vocabulary (-2.2, 95% confidence interval (CI): -5.5, 1.1), matrices (-4.0, 95% CI: -7.6, -0.5), and composite intelligence quotient (-3.4, 95% CI: -6.6, -0.3) scores of the Kaufman Brief Intelligence Test and with decreases on the visual subscale (-5.4, 95% CI: -8.9, -1.9) and general index (-3.9, 95% CI: -7.5, -0.3) of the Wide Range Assessment of Memory and Learning. Higher levels of black carbon predicted decreased cognitive function across assessments of verbal and nonverbal intelligence and memory constructs.

die Verbrennungstechnik der Motoren verbessern. So entstehen immer weniger Rußpartikel, die zudem immer kleiner werden. Und das ist ein Teil des Problems.

Wissenschaftler des Fritz-Haber-Instituts der Max-Planck-Gesellschaft in Berlin und des Institute of Neurobiology and Molecular Medicine in Rom stellten jetzt nämlich fest, dass die Partikel eines modernen Nutzfahrzeugmotors, der die EuroIV-Norm erfüllt, ein enormes Entzündungspotential besitzen und giftiger sind als die Teilchen alter Motoren. Sie haben in Tests an Zellkulturen festgestellt, dass Rußpartikel aus dem EuroIV-Dieselmotor signifikant mehr Makrophagenzellen aus menschlichen peripheren Blutmonozyten - dem ersten Bollwerk des Immunsystems - töten als Rußpartikel älterer Motoren. "Wir haben erstmals gezeigt, dass der Ruß von EuroIV-Dieselmotoren schädlicher ist als der älterer Fahrzeuge und können auch erklären, warum", sagt Robert Schlögl, Direktor am Fritz-Haber-Institut. "Wahrscheinlich lassen sich die Ergebnisse, die wir für den Nutzfahrzeug-Motor gewonnen haben, auf Motoren von Personanwagen übertragen." Das hängt jedoch auch von den genauen Einstellungen des Motors ab, die für beide Motoren-Typen unterschiedlich sind.

Der Grund für die Gefährlichkeit der EuroIV-Rußpartikel ist deren gänzlich andere Struktur und Größenverteilung, erklärt Dang Sheng Su, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fritz-Haber-Institut und Koordinator der Zusammenarbeit mit den italienischen Kollegen. Die Teilchen im Ruß moderner Dieselmotoren, die der EuroIV-Norm entsprechen, sind zwischen fünf und 20 Nanometern groß, die Partikel aus alten Motoren erreichen im Schnitt fast die doppelte Größe. Die Rußteilchen aus EuroIV-Motoren haben zudem eine sehr defektreiche, fullerenartige Struktur und sind viel reaktiver als der eher graphitartige Ruß früherer Motorgenerationen. Schließlich tragen sie auf ihrer Oberfläche chemische Anhängsel, die sie noch einmal reaktiver machen, so dass sie menschliche Zellen leichter schädigen können.

"Politik und Industrie hatten sich zu sehr auf die Reduzierung von Rußemissionsraten fokussiert", sagt Robert Schlögl. Dabei hätten sie jedoch übersehen, dass die moderne Verbrennungstechnik eine ganz andere Art Rußpartikel erzeugt, die gesundheitlich noch gefährlicher ist als die alter Motoren. "Jetzt kommt es darauf an, die Rußfilter so zu entwickeln, dass sie diese kleinen, gefährlichen Rußpartikel vollständig vernichten, bevor sie in die Luft gelangen."

Verwandte Links:

[1] [Link zur Originalveröffentlichung:](#)

Originalveröffentlichung:

Dang Sheng Su, Annalucia Scrafino, Jens-Oliver Müller, Rolf E. Jentoft, Robert Schlögl, and Silvana Fiorito
Cytotoxicity and Inflammatory Potential of Soot Particles of Low-Emission Diesel Engines
Environmental Science & Technology online, 25. Januar 2008

Kontakt:

Dr. Dangsheng Su, Department of Inorganic Chemistry
 Fritz-Haber-Institut der Max-Planck-Gesellschaft, Berlin
 Tel.: +49 30 8413 5406
 E-mail: dangsheng@fhi-berlin.mpg.de



Klein, aber gefährlich

Rußpartikel moderner Dieselmotoren sind vermutlich gesundheitsschädlicher als die Rußteilchen aus älteren Motoren

Die Abgase von Dieselmotoren werden immer sauberer - und vermutlich trotzdem schädlicher für die Gesundheit. Tatsächlich töten die Nanopartikel, die ein moderner Dieselmotor ausstößt, mehr Zellen der menschlichen Immunabwehr als die Teilchen eines älteren Motortyps, dessen Abgase in dicken schwarzen Wolken aus dem Auspuff quellen. Wissenschaftler vom Fritz-Haber-Institut der Max-Planck-Gesellschaft und vom Institut für Neurobiologie und Molekulare Medizin in Rom haben das jetzt erstmals für Dieselmotoren nachgewiesen, die der EuroIV-Abgasnorm genügen. Sie liefern damit auch einen weiteren Beleg für die Gefährlichkeit von Feinstaub. Gesundheitsschädlicher sind die fünf bis 20 Nanometer großen Partikel nicht nur, weil sie tiefer in die Lunge eindringen, sondern auch weil ihre Oberfläche reaktiver ist und Zellmembranen daher leichter angreifen. (Environmental Science and Technology, 25. Januar 2008)



Abb.: Gefahr für Immunzellen: Rußpartikel aus einem EuroIV-Dieselmotor töten deutlich mehr Makrophagen als die Partikel aus einem Motor, der schwarzen Qualm ausstößt (Black Smoke - BS). Die toten Zellen sind mit schwarzen Pfeilen markiert.

Bild: Institut für Neurobiologie und Molekulare Medizin, Rom

Um die Menge der Rußpartikel zu reduzieren, die Dieselmotoren von Personewagen in die Atmosphäre blasen, verschärft die Europäische Union seit 1993 kontinuierlich die Abgasnormen für Partikel. Seit 2005 gilt die EuroIV-Norm, derzufolge ein Diesel-Pkw nur noch 50 Milligramm pro Kilowattstunde Rußpartikel freisetzen dürfen. Das erreichen die Automobilhersteller, indem sie

Inspiraakpunkt

Inspiraakpunkt - 4 NOV. 2008

Max-Planck-Gesellschaft
zur Förderung
der Wissenschaften e.V.
Referat für Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit

Herfingartenstraße 8
80539 München

Postfach 10 10 62
80084 München

Tel.: +49 (0)89 2108 - 1276
Fax: +49 (0)89 2108 - 1207
presse@gv.mpg.de
Internet: www.mpg.de

Pressesprecher:
Dr. Bernd Wirsing (-1276)

Chefin vom Dienst:
Barbara Abrell (-1416)

ISSN 0170-4656



Grondgebied

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordeningen Milieubeheer
Inspraakpunt Nationaal
Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH 'S-GRAVENHAGE

Stadhuisplein 1
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn
Telefoon: 0900 4811 111
Fax: (0172) 465 564
E-mail: gemeente@alphenaandenrijn.nl
Website: www.alphenaandenrijn.nl

Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk	Datum
DGM/NSL	17 september 2008	2008/15704	03 november 2008
2008090474			

Inlichtingen bij	Doorkiesnummer	Afdeling
Dhr. L. de Jong	Tel: (0172) 465717	Grondgebied
	Fax: (0172) 465632	

Onderwerp
Inspraak op het Nationaal
Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

ZIENSWIJZE EX ARTIKEL 5.12 Wm jo. 3:15 Awb

Geachte heer,

Hierbij dienen wij een zienswijze in aangaande het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit ontwerp-programma ligt ter visie van 24 september tot en met 4 november 2008.

Wij zijn van mening dat het project Factory Outlet Centre te Alphen aan den Rijn opgenomen moet worden in de lijst van IBM-projecten Zuid-Holland van het NSL. Dit project kent de volgende kenmerken.

Projectnaam	Factory Outlet Centre Alphen aan den Rijn
Bevoegd gezag	Gemeente Alphen aan den Rijn
Ligging	103026, 460927 (Hoorn-West, Alphen aan den Rijn)
Type	6 (overige)
Oppervlakte locatie	Circa 10 hectare
Omvang	5.000.000 bezoekers per jaar
Hoofd-ontsluiting	Leidsche Schouw
Datum ingebruikname, fasering	Start bouw augustus 2010, open voorjaar 2012; tweede fase open voorjaar 2015.
Verkeersbewegingen	1.300 mvt/u extra op de Leidsche Schouw
Luchtkwaliteit (geraamd effect)	Hoger dan 0,4 µg; nog te onderzoeken.

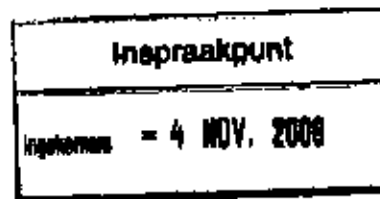
Ons kenmerk	Datum	Blad
2008/15704	31 oktober 2008	2

Zowel de Gemeente Alphen aan den Rijn als Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland staan positief tegenover het project Factory Outlet Centre.
Overigens komt het project Dutch Oval met IBM-nummer 1468 te vervallen.

Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

A. van Klaveren
Manager stedelijke projecten





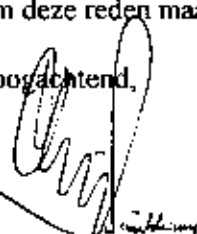
Aan de Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspiraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Delft, 2 november '08

Geachte mevrouw Cramer,

Graag wil ik reageren op het ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Als Delftenaar word ik ingeklemd tussen 2 snelwegen: de A13 met beoogde verbreding en de A4-Delft/Schiedam. Nu al is het 24-uurs gemiddelde aan fijn stofconcentratie op de A13 hoger dan 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Met de aanleg van de A4 – hoe meer ontsluiting van snelwegen, des te meer automobilititeit en toename van autoverkeer – wordt het er alleen maar slechter op. De maatregelen die in het NSL genoemd worden, zijn m.i. nooit in staat deze verslechtering te compenseren. Echte verbetering o.q. compensatie zal alleen bereikt worden als het kabinet afziet van de aanleg van de A4-Delft/Schiedam. Om deze reden maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL.

Hoogachtend,



Chris Smitskamp
Verwersdijk 85
2611 NG Delft



De lucht om ons heen wordt steeds ~~schoner~~. Dat is goed nieuws, want een schone lucht draagt bij aan een goede gezondheid. Maar ... we zijn er nog niet. De Nederlandse lucht voldoet nog niet op alle plaatsen aan de Europese grenswaarden. Om ervoor te zorgen dat dat wel gaat gebeuren, hebben de gezamenlijke overheden - rijk, provincies en gemeenten - het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het NSL brengt de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld van maatregelen en ruimtelijke projecten. In het NSL wordt niet bepaald of een ruimtelijk project - bijvoorbeeld aanleg van een woonwijk, weg of bedrijventerrein - wel of niet doorgaat.

Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het NSL ter inzage. In deze periode kunt u kennis nemen van uw mening geven over de inhoud van het NSL. Uw reactie zullen we meenemen bij het opstellen van het definitieve NSL.

Datum 2 november 2008

Uw gegevens
 De heer / ~~Mevrouw~~
 Jan Hagedoorn

Organisatie HAGEDOORN STICHTING met als doel: bevorderen van het bewustzijn onder de mensen voor natuur, cultuur, onderzoek en creatieve vaardigheden

Adres Oranjelaan 7

Postcode en Woonplaats 2281 GA Rijswijk ZH

Telefoonnummer 070 4156917/4156918

E-mailadres geen

Mijn reactie gaat over: (meerdere keuzes mogelijk)

- | | | |
|---------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> NSL algemeen | <input type="checkbox"/> Landbouw | <input type="checkbox"/> Ruimtelijke projecten |
| <input type="checkbox"/> Verkeer | <input type="checkbox"/> Industrie | <input type="checkbox"/> Saneringstool |
| | <input checked="" type="checkbox"/> Maatregelen | <input type="checkbox"/> Anders |

Op zeer drukke straten in het oude centrum van dit Rijswijk(ZH) naagweg, Geestbrugweg/Herenstraat intensief spitsverkeer op werkdagen. Congestie door drie soorten autoverkeer bij vier series verkeerslichten. Meerpunten bij de zeer gevaarlijke voetgangeroversteekplaatsen zijn voor een goede grenswaardenoverschrijding Fijn stof en kooldioxyde ontoereikend, wat betreft bepaling van de grensoverschrijdingen in de woonwijk ~~KLEEUWEDAAL~~ ook de wijk CROMVLIET ligt in de heersende windrichting ZUIDWEST. Meerpunten op 75 of 100 meter afstand van de kruising aanbevolen.

De wachtende voorgangers staan blootgesteld aan de concentraties kooldioxyde en fijn stof. De bewoners van zijstraten zoals o.a. begin ORANJELAAN en Princesselaan ondervinden overmatig hinder van slechte luchtkwaliteit; het kost een aantal levensdagen voor hen. Als een maatregel van de gemeente Rijswijk in het kader van NSL is voor voorgangers een drietal dubbele roltappen in de voetgangerstunnel in plaats van dichtgooten daarvan aan te bevelen. Verbreiding van het aantal rijbanen bij mogelijke ruime afsluiting voor autoverkeer van de twee ventwegen vermindert de congestie enigszins. U kunt dit formulier inleveren op de locatie van de informatiebijeenkomst of toezenden aan: INSPRAAKPUNT - POSTBUS 30316 - 2500 GH DEN HAAG onder vermelding van NSL

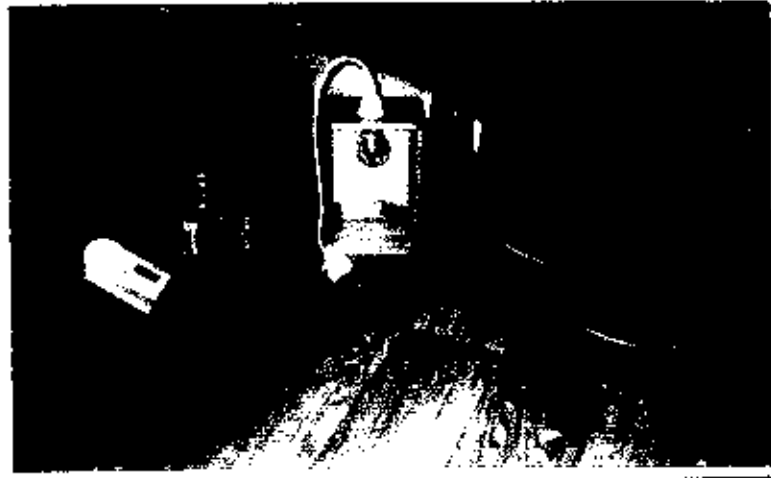
Inzage geschiedde bij bibliotheek van het ministerie van VROM, Rijnstraat 8, Den Haag d.d.29-10-2008

referentienr 88733
 HAGEDOORN STICHTING

Jan Hagedoorn
 Jan Hagedoorn, secretaris.

Groningen 2-11-'08

71



Inspraakpunt
- 4 NOV. 2008

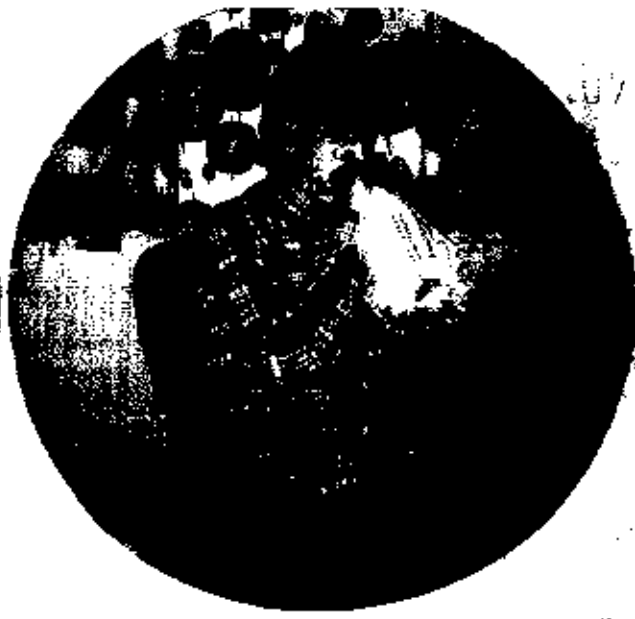
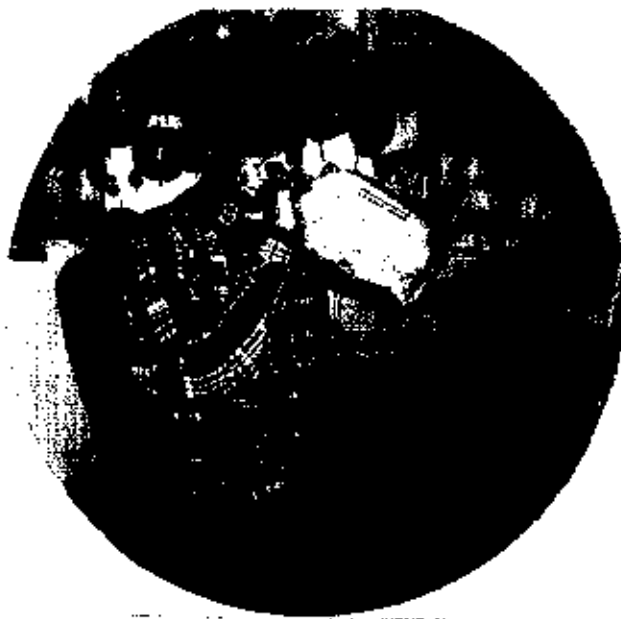
Het proces in de stofzuiger die Patrick voor de borst heeft, werkt ook in zijn borst plaats maar zonder stekker.

Rechts ziet u de opstelling van een hitte golf.
Links van het kistje staat de motor van de stofzuiger die Patrick voor de borst heeft.
De motor met de longontsteking, e.g. hartstilstand.
Ik wil graag dat een hoog op geleide deze motor demonteerd!
Dit om vast te stellen of mijn theorie en waarneming klopt.

P.S. Je krijgt door deze wisselende druk op je lichaam een carisson ziekte!!

afz Patrick en Herman

4732 BK (49)



Dokter Bootsma de Langen

Groningen 16-12-07

Op de linker foto heeft Patrick een plastic zak, door met de mond te blazen met een kleine atmosferische overdruk, tot zijn maximale volume gevuld. Op de rechter foto heeft Patrick de maximale volume, door middel van zuigen een onderdruk te creëren in de plastic zak, gereduceerd.

Eigenlijk drukt de atmosfeer de zak weer naar een kleiner volume terug.

In de ruimte zonder atmosfeer kan Patrick de zak wel opblazen en ook leeg zuigen, maar de plastic zak blijft wel op maximale volume staan.

Bij de Griffie flat lopen deze twee voorbeelden door elkaar heen.

Sinds + 1984 is de "econovent" warmte wisselaar (uitgaande lucht / binnenkomende lucht) op de markt. Met een centrifugaal aan en afvoer ventilator op het dak wordt via een buizenstelsel voorzien van vlinderkleppen, in en uitblaas roosters in alle woningen ventilatie lucht rond gepompt, Balansventilatie noemen ze dat!

Bij een gesloten gebouw zoekt zijn circulatie van persen en zuigen zich een nul punt, waar het persen over gaat in zuigen.

Doet nu een bewoner van het gebouw een buiten deur open en weer dicht dan vliegt dat nul punt heen en weer.

Als er winkels of kantoren in het gebouw zijn opgenomen gaan ~~er~~ de gehele dag deuren open en dicht, dan is balansventilatie ineens onbalansventilatie.

Als je nu als mens met een zwakke gezondheid in een woning gaat wonen voorzien van balansventilatie en de druk op je lijf de gehele dag door open en weer gaat moet je wel zeker worden.

Bij het douchen met een handbediende mengkraan wil je ook niet dat iemand de druk verandert

Een druk balans klep op de "econovent" (warmte wisselaar) tussen in en uitblaas leiding net.

Ook geen winkels of kantoren op het ventilatie systeem aansluiten

Ook denk ik dat lucht dat steeds van druk veranderd kinetisch geladen wordt en energie zoekt om dat te verzadigen vandaar de vele klachten over hoofdpijn

Hoe ontstaan weersgebieden met

57

door Jilbo Poppen

Dag over
graancirkels

een hoge of lage druk?

GRONINGEN ■ Mensen die geïnteresseerd zijn in graancirkels zijn morgen welkom op de 'graancirkelervarings- en verdiepingsdag' met Janet Ossebaard. De bijeenkomst wordt gehouden aan de Bentismaheerd 23 in Groningen en duurt van 11 tot 18 uur. Entree bedraagt 85 euro inclusief lunch. Aanmelden gewenst via www.oneheart.nu of tel. 06-52272578. 22-2-08



Een lagedrukgebied of depressie betekent vaak aanvoer van wolken en neerslag. 20-2-08 Foto: DvHn

Hoe ontstaan hoge- en de lagedrukgebieden? Meindert Harms uit Meeden stelt de vraag. "De aardse atmosfeer is open; een systeem zonder fysieke begrenzing. Drukverschillen zouden elkaar dus onmiddellijk moeten nivelleren. Ook heb ik het idee dat hoge- en lagedrukgebieden zich vaak manifesteren op bepaalde plaatsen en daar lang in stand blijven. Hoe kan dit?" We legden de vraag voor aan natuurkundige Herman Noback.

Op grondniveau drukt het gewicht van de bovenliggende luchtlagen op de onderste. Dat is ongeveer 10.000 kilo per m², of 1 kilo per cm². Die gemiddelde druk heet 1 atmosfeer of 1 bar. De druk is niet altijd precies hetzelfde, die varieert voortdurend een paar procent rondom die gemiddelde waarde.

De vraag is hoe het kan dat die verschillen niet direct verdwijnen door vereffening. De eigenlijke oorzaak is dat de zon de aarde niet op alle plaatsen en tijden even sterk verwarmt, en aangezien lucht per kubieke meter niet altijd evenveel weegt (hoe warmer, hoe meer lucht uitzet, hoe lichter hij wordt) treden verschillen op.

In de tropen is de tempera-

tuur hoog, de lucht zet uit, wordt lichter dan de omgevende lucht. Er ontstaat een gebied van lagedruk, want op die plaats weegt de kolom lucht die er boven zit minder dan gemiddeld. De lucht stijgt op, omdat de lichtere lucht 'drijft' op zwaardere. Zoals slalie drijft op water.

In warme gebieden stijgt de lucht; het omgekeerde gebeurt in koude gebieden. Daar is de lucht zwaarder dan gemiddeld en zakt naar beneden. De drukverschillen worden aangevuld; dat is de wind die we voelen.

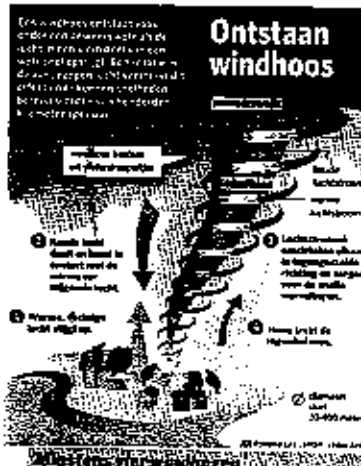
Je kunt hetzelfde effect ook zien in een pan water. (Met één bouillonblokje er in opgelost is het beter zichtbaar.) Als die pan asymmetrisch op een zacht vuurtje staat, zodat het water aan één kant en niet in het midden wordt verwarmd, zet boven het vuur het water uit en wordt lichter, en zakt op

een koude plaats weer omlaag. (Heel oude cv-installaties werken op die manier zonder pomp.)

Maar zo simpel is het niet; de aarde staat niet stil, ze draait. Daardoor worden de luchtstromen beïnvloed. De vuistregel is dat door de draaiing van de aarde op het noordelijk halfrond de wind afwijkt naar rechts en op het zuidelijk halfrond naar links. Doordat de wind dus niet rechtstreeks van hoog naar laag gaat, wordt het drukverschil niet vereffend; er ontstaan wervels. Op luchtfoto's zijn ze soms als mooie spiralen te zien.

■ HEBT U OOK EEN VRAAG?

Schrijf naar vraagvandaag@dvh.nl of naar *Dagblad van het Noorden, tav Vraag Vandaag*, Postbus 60, 9700 MC Groningen. Graag ovv uw volledige adres, ook als u via de elektronische post reageert.



SINGAPORE
Storm jaagt olieprijs op

De prijs van een vat ruwolie is 1,55 dollar, het laagste sinds 2004. Het is de grootste daling in twee maanden. De prijs van een vat ruwolie is 1,55 dollar, het laagste sinds 2004. Het is de grootste daling in twee maanden. De prijs van een vat ruwolie is 1,55 dollar, het laagste sinds 2004. Het is de grootste daling in twee maanden.



Tropische storm Fay veroorzaakt vloed op de Filipijnen.

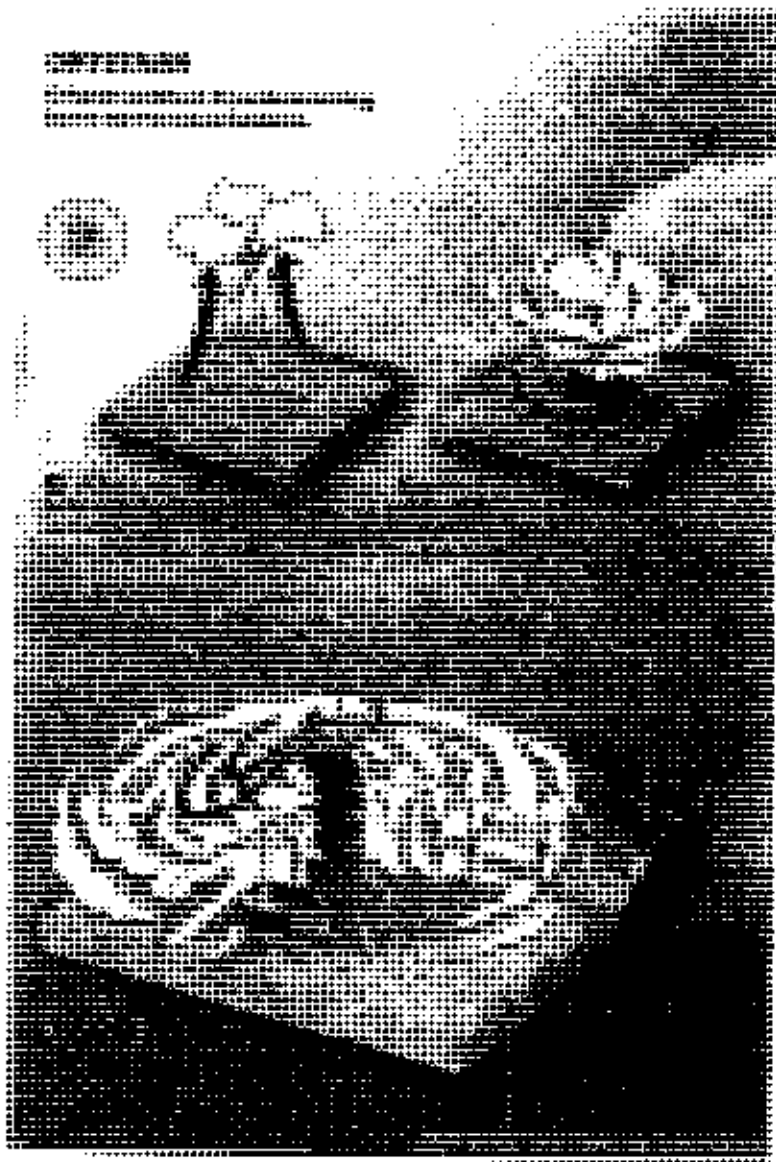
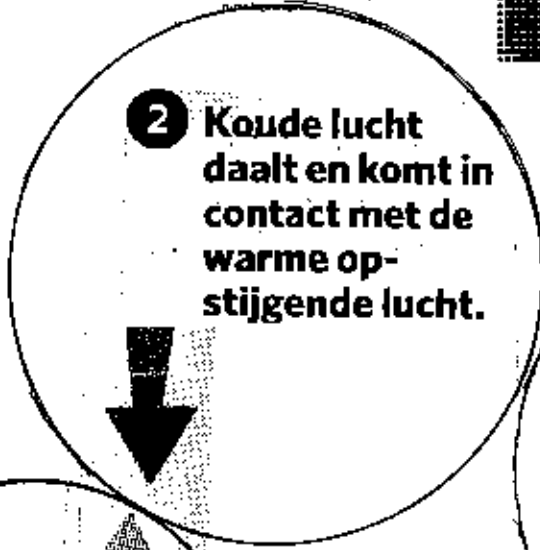
'De atmosfeer boven Nederland
bulkte zondagavond van de energie'

Nederland is zondag getroffen door een storm die voortdurend aan de kust van de Noordzee. Volgens de meteorologen is de kans op een storm van de Noordzee. De storm kwam van de Noordzee. De storm kwam van de Noordzee. De storm kwam van de Noordzee.

De storm is een erg sterke storm. Het is een erg sterke storm. Het is een erg sterke storm. Het is een erg sterke storm. Het is een erg sterke storm. Het is een erg sterke storm.

Volgens de meteorologen is de kans op een storm van de Noordzee. De storm kwam van de Noordzee. De storm kwam van de Noordzee. De storm kwam van de Noordzee.

Maagzuur plaagt
stembanden Bassie



$$\frac{\text{spanning} \times \text{volume}}{\text{absolute temperatuur}} =$$

$$\frac{p \times V}{T} = \text{Constant}$$

$$\text{of } \frac{p_1 V_1}{T_1} = \frac{p_2 V_2}{T_2}$$

MEDTECH

THE SPHERE PLANNERS
CAN BECOME
RELEVANT TO YOU



Diabetes, tandbederf, transplantatie, hartinfarct, ongevallen en kinderloosheid

Het aantal Nederlanders met diabetes stijgt snel. Maar wist u dat er een eenvoudige en betrouwbare methode is om te voorspellen of u kans hebt suikerziekte te krijgen?

Diabetes is een van de onderwerpen van de tweede reeks van de Medische Publieksacademie. De professoren Henk Bilo en Ronald Stolk houden er op dinsdag 28 oktober een lezing over.

De reeks begint dit keer met het onderwerp levertransplantatie. De professoren Robert Porte en Henkjan Verkaade houden op 30 september hun lezing. Het UMCG is het belangrijkste transplantatiecentrum van Nederland. De levertransplantatie is een ingrijpende levensreddende operatie. Er is een groot tekort aan donororganen. Ook gaat de kwaliteit van de levers achteruit doordat veel men-

sen te dik zijn.

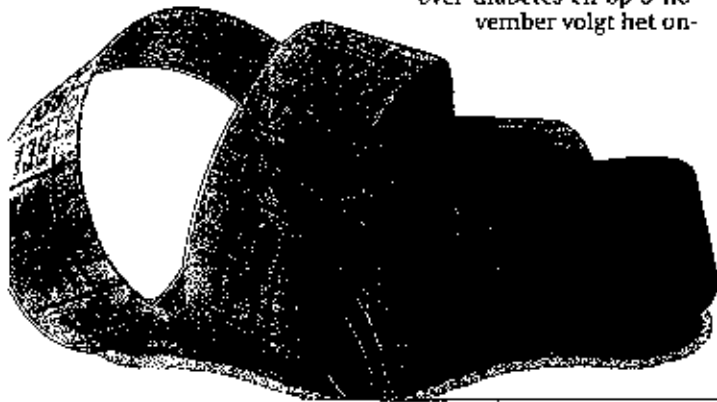
Het volgende onderwerp is op 7 oktober tandbederf. Professor Henk Busscher en tandarts Nynke Blanksma laten zien hoe de gebitten van de Nederlanders de laatste tientallen jaren sterk zijn verbeterd. Maar het gaat nog lang niet goed genoeg. Kinderen krijgen steeds meer gaatjes. Het lijkt erop dat we onze gebitten enigszins verwaarlozen.

Vervolgens gaan cardioloog Wybe Nieuwland en professor Peter de Jonge op 13 oktober in op het onderwerp hartinfarct. Vrijwel iedereen die een hartaanval krijgt, wordt in het ziekenhuis meteen gedotterd zodat het bloed weer zonder problemen naar het hart stroomt. Hun conditie is daardoor soms na een hartinfarct beter dan ervoor.

Na de herfstvakantie gaat de reeks verder met de lezing over diabetes en op 3 november volgt het on-

derwerp ongevallen. Jaarlijks belanden tienduizend mensen na een ongeluk op de spoedopvang van het UMCG. Vaak gaat het om lichte verwondingen, maar wat is licht? En ook van lichte verwondingen kun je behoorlijk lang ziek zijn. Zwaargewonden hebben meer kans het te overleven met de komst van de traumahelikopter.

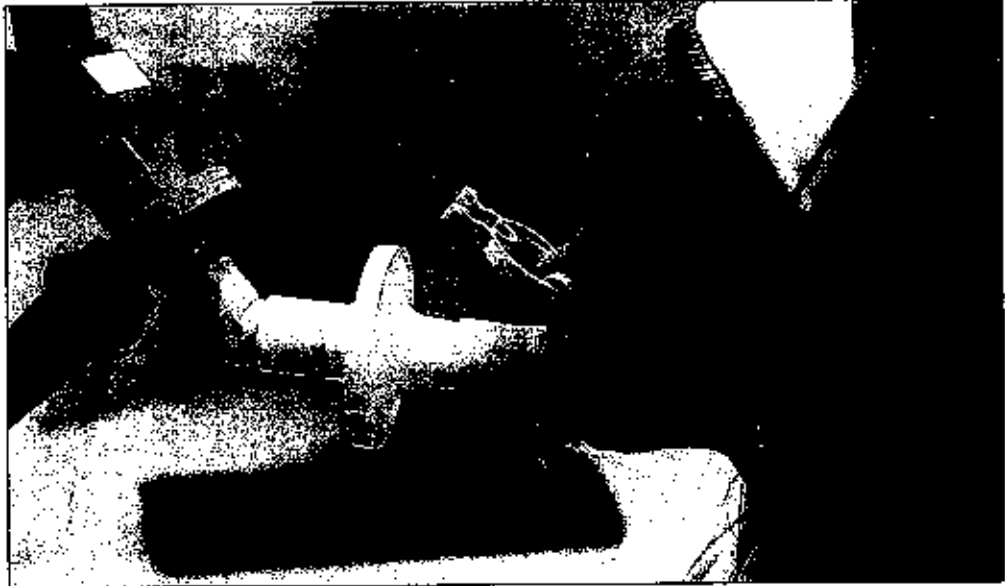
Tenslotte is op 10 november de lezing van professor Jolande Land over kinderloosheid. Er zijn technisch gezien steeds meer mogelijkheden voor paren die geen kinderen kunnen krijgen. Maar betekent dat ook dat artsen ieder ouderpaar met een kinderwens helpen? Zijn er ook grenzen? Wat zijn de dilemma's?



Een op de drie kinderen krijgt astmamedicijn

CRONINGEN ■ Een op de drie kinderen heeft voor het achtste levensjaar astmamedicijnen gebruikt. Maar die kinderen hebben lang niet allemaal astma. Dat blijkt uit een onderzoek waarop Mira Zuidgeest promoveert. Astma is bij jonge kinderen moeilijk vast te stellen omdat er nog geen goede diagnostische test bestaat. Bij een piepende ademhaling schrijven artsen dan al snel een astmamedicijn voor. "Een derde van de kinderen tot acht jaar krijgt een astmamedicijn voorgeschreven, terwijl nog niet de helft de diagnose astma heeft. Dit wijst op overgebruik", aldus de promovenda.

Het is volgens haar niet duidelijk wat de gevolgen zijn als kinderen ten onrechte de medicijnen gebruiken. Volgens haar is het daarom belangrijk dat er betere middelen beschikbaar komen om de juiste diagnose te stellen. Zuidgeest stelde vast dat artsen bij gebrek aan diagnostische middelen de medicijnen ook voorschrijven om te zien hoe de kinderen erop reageren.



Steeds meer kinderen krijgen astma.

Foto: GPO/Levien Willemse

Als een kind goed op het medicijn reageert, is de kans op astma groter.

"In mijn onderzoek conclu-

deer ik dat het belangrijk is dat artsen blijven evalueren of het kind de medicijnen nog nodig heeft." (ANP) 2-10-08

'In de badkamer ruik ik buurmans peuken'

In de appartementen aan de Akkerstraat en de Moesstraat trekken bewoners massaal de stekker uit hun installatie voor balansventilatie. "Het ding maakt lawaai."

Door Bram Hulzebos

GRONINGEN ■ Het verhaal van Klaas Bouwman, bewoner van het appartementencomplex aan de Moesstraat, is van een verpletterende eenvoud. De balansventilatie in zijn van woningbouwcorporatie In gehuurde flat werkt niet. "Hij heeft ook nooit gewerkt. Toen ik hier zes jaar geleden kwam wonen, zeiden de mensen van In dat ook: die kun je niet gebruiken. En dat is ook zo."

En dus heeft hij de stekker van de ventilatie eruit getrokken. Jaren geleden al. Net als veel andere bewoners van het complex. Neem Cor Bijl. Hij heeft last van het geluid dat het systeem maakt. "Maar als je hem uitzet, dan ruik je de luchtjes van de burens. En andersom! In de badkamer ruik ik de sigaretten van de buurman."

Hij heeft de huismeester wel eens aan de deur gehad. Of Bijl het systeem weer aan wilde zetten. Met het oog op de luchtjes. Beetje vreemd, vindt Bijl. Je mag tegenwoordig de televisie bij wijze van spreken niet eens standby laten staan."

Bijl zegt dat het systeem niet volgens de voorschriften is geïnstalleerd. Balansventilatie is een mechanisch systeem voor luchtverversing in huis. Een dergelijk systeem blaast in de woonkamer en slaapkamers buitenlucht die eerst wordt opgewarmd door de afgezogen binnenlucht. "Maar de pijpen op het dak staan te dicht bij elkaar", zegt Bijl. "De afgevoerde lucht wordt weer naar binnen gezogen."

En zo deugt er meer niet aan de installatie, weet Jan Haandrikman. De tafel op zijn werkkamer ligt bezaaid met artikelen over balansventilatiesystemen. De studie van Haandrikman naar het systeem in het complex bracht een boel onvolkomenheden aan het licht. "De buizen zijn te smal", zegt Haandrikman. "Dat veroorzaakt het geluid. Er zitten geen kleppen in, die voorkomen dat de geurtjes zich verspreiden. De filters worden niet vaak genoeg vervangen en daardoor werken ze niet."

Hij is niet de enige bewoner die zegt gezondheidsklachten te hebben van de niet optimaal functionerende installatie. "Ik had eerst alleen hooikoorts, maar nu heb ik astma."

Hij trekt een folder van het Astma Fonds tevoorschijn. "Zij adviseren mensen met gevoelige luchtwegen om niet in een huis met balansventilatie te gaan wonen."

*'Het lawaai is weg,
maar je krijgt er
luchtjes voor terug'*



Jan Haandrikman bij het balansventilatiesysteem.

DAGBLAD VAN HET NOORDEN

woensdag 4 juni 2008

J Haandrikman
Moesstraat 11
9717 JT
Tel. 050. 571.02.31
Groningen

Bewoners eisen oplossing ventilatie

Gesprek met In na boze brief

Door Sjoerd Jansen

GRONINGEN ■ Bewoners kaarten morgen hun klachten over een gebrekkige balansventilatie in hun huizen aan bij directeur Dick Jansen van de Groninger woningcorporatie In. Ze eisen een onafhankelijk onderzoek naar het omstreden systeem en het oplossen van de klachten.

Het overleg volgt op de brief die de bewoners van appartementen aan Akkerstraat/Moesstraat en Akkerstraat/Parallelweg vorige week aan In verstuurd. Volgens hen veroorzaakt de balansventilatie geluidsoverlast, onvoldoende luchtverversing, vieze luchtjes en tocht. Velen zeggen daardoor te lijden aan chronische moeheid, prikkelende ogen, neus-, keel- en longklachten, slapeloosheid en hoofdpijn.

In hun brief eisen de bewoners dat In de problemen oplost. Zo niet, dan kunnen er juridische acties tegen de woningstichting volgen. De brief was voor In-directeur Dick Jan-

■ SCHIPHOLBRAND

Martin de Witte staat ook de slachtoffers bij van de Schipholbrand en van het instorten van de Utrechtse grachttrap.

sen aanleiding om bewoner Jan Haandrikman voor overleg morgen uit te nodigen. Hij vertegenwoordigt huurders van het Studiocomplex aan de Akkerstraat/Moesstraat.

Ook Inger Reeskamp, die woont in het appartementencomplex aan de Akkerstraat/Parallelweg, is bij het gesprek aanwezig. Al ging dat volgens haar niet zonder slag of stoot. Reeskamp voert al jaren actie tegen de volgens haar slecht functionerende balansventilatie in haar woning. "Toen Jansen hoorde dat ik ook bij het gesprek zou zijn, wilde hij opeens niet meer komen. Ik weet niet wat ik hem heb aangedaan, maar hij wilde niet met 'die mevrouw' spreken. Haandrikman en ik hebben toen laten weten dat het gesprek dan helemaal niet zou doorgaan. En toen was ik opeens wel welkom", zegt Reeskamp.

De bewoners worden bijgestaan door de bekende Amersfoortse letselschade-advocaat Martin de Witte.

Groningen 2-10-08⁶⁷⁷

Wat leerde Herman van zijn eerste stofzuiger Excelsior over het milieu warmte?

Herman zoekt voor alle verschijnsels een localike.

Als je de hand voor den slang van een werkende stofzuiger houdt gaat de motor sneller draaien laat je dan de lucht weer langzaam toe stromen; dan produceerd hij warme lucht en staat de metalen omhulsel onder spanning t.o.v. de aarde.

De wet van Boyle - Gay Lussac en een auto-dynamo met een slippende V-snaar in de herfst krijg ik dan in beeld als localike!

De wet van B - G L $\frac{P \times V}{T} = \text{Constant}$ maar duurt maar even.

Volgens de wetenschap, als je V vergroot daalt de P en ook de T daalt en dat moeten ze afkoelen.

Afkoelen doe je als warmte-hebbel aan je omgeving, maar hier wordt de daling van T een kuil in zijn omgeving, zeg maar V gaat naar energie.

Even tussendoor, als je weet dat bij het ontstaan van een tornado het oceaanniveau 27°C moet zijn en er een lucht beweging van warme lucht naar boven en koude lucht naar beneden gaande is, moet je met de wet van Boyle - Gay Lussac in zien dat het dalende koude lucht energie aanbied aan het steigende energie vragende warme lucht. Er loopt dus elektrisch (warmte) energie van koud naar warm enkel door het feit dat de atmosferische druk van koud oploopt en van warm afneemt. Dan moet je inzien dat het zee water verdampt op de zelfde manier als het water in een handdoek om een warme fles water, dus via geleiding uit de kern van de aarde!!

Dan snap je ook waar om er in Island op 3km diepte stoom wordt gewonnen van 350°C en het in de oceaan op 5km diepte 4°C is. Vier graden Celsius is ook de grootste dichtheid van water, de druk van 500Ata zorgt er misschien ook wel voor dat de oceaan niet borenelt aan de bovenzijde.

Neem de alu fluitketel als voorbeeld.

Nog even dit op 2-10-08 las ik in het AD van een snelle en korte lucht druk daling dat geeft dus ook een plotselinge vraag naar elektrische energie, als je dan die lucht met een onderdruk in je longen zuigt met je middenrif, neemt het maximale energie uit je lijf.

Evi Groomsbergen van Cool had die vrije energie niet voor handen en kreeg een hart stilstand en is op 2-10-08 overleden.

In december 1972 kreeg ik een galvanometer. Daar heb ik het verbruik van de stofzuiger mee gemeten met slang en zonder slang, met slang gebruikt de stofzuiger veel meer stroom en zonder slang levent hij geen warmte en staat ook niet onder stroom.

Anders gezegd de onderdruk in de slang moet je zien als een lampje (kinetische vacuum voor elektronen) wat aan de pers zijde weer een (kinetische overdruk van elektronen) oplevert, hier door komt de stalen behuizing onder stroom te staan.

Zonder aarding is deze spanning niet te voelen ik denk dan aan een scheidings travo.

Ziet u ook de lokale met de auto-dynamo lampen uit en slang er af?

Als ik na uit ga van Boile Gai Lussac zat ik in 1981 wel goed met mijn opstelling voor balans ventilatie.

Af te voeren lucht met overdruk door de warmte-wisselaar en de naar binnen te voeren lucht met een onderdruk door de warmte wisselaar.

Snap je, overdruk biedt energie aan aan de omgeving en onderdruk vraagt energie aan de omgeving.

Op de ventilatieschema van J. E. Stork Air uit Zwolle zie je dat beide luchtstromen door de warmte wisselaar worden gezogen en dan denk ik dat er een negatief redement uit komt. Aan de blaas zijde van de toevoer lucht heb je een aanbiedende lucht, maar als je die lucht volgt daalt die druk en krijg je een grote kinetische onderdruk voor elektrische energie. Als je dat inademt verhoogt die vraag nog meer. Als je als bewoner je energie voorraad niet voldoende is, wordt je lichaam gesloopt.

Ik heb kort geleden een proef gedaan, om een hitte golf na te bootsen heb ik zo'n oudwetse stofzuiger aan geschapt.

Om dat de weerstand recht evenredig is met de lengte van de slang heb ik twee slangen aan elkaar gekoppelt d.m.v. e. gestolen kistje met daar in een gloeilamp van 60 Watt

De voor verwarmde lucht heeft dan zo'n grote kinetisch onderdruk in de stofzuiger dat de alu van de ventilator is gesloten en kortsluiting geeft.

U snapt het al. Wij hebben geen stekker in de kont!!

Niet de stofzuiger maar onze stofwisseling moet die energie leveren.

Waar om heeft de ene bewoner wel last en de ander niet?

Op de medische scheurkalender van Supermarkt Aldi, staat op 11-1-2006 koude voeten geeft een koude neus.

Het elektrisch mitieu warmte kan in je lichaam uiteen vallen en via je voeten en handen door geleiding je lichaam verlaten.

Ik denk dat de kortsluiting in mijn stofzuiger motor is te vergelijken met een longontsteking c.q. hart aanval!!

Verder denk ik dat je bij Nuon een galvanometer moet kopen en er een 40 watt lamp (oude type) op aan moet sluiten en kijken wat het verbruik is met ventilatie in hoogste stand en zonder ventilatie.

Ik denk zonder ventilatie minder Kw/hk

Het programma NSt van de overheid moet je volgens mij zoeken in de verdubbeling van het CO₂ t.o.v. de wet van Boyle-Gas Lussac De sneeuw val op het dak van de Duitse (HR Ketel) uitvinder Vetter zo jaar geleden.

Ook de mededeling van UMCG dat C.O.P.D. patiënten last krijgen bij een kamp vuur wijst ook in die richting en niet naar fijn stof

Brandent maagzuur, moet zijn elektrisch geleident maagzuur, Johan Stekelenburg als voorbeeld!

Onze clown Bassie zou maar zeur bij zijn
 stembanden hebben, ik geloof dat niet.
 Zwaar dioxide moet je ook zien in verhoogde geleiding
 voor het proces Boyle - Gay Lussac.
 Een op de drie kinderen krijgt astma medicijn!

AD www.ad.nl
 VRIJDAG 5 SEPTEMBER 2008

**Maagzuur plaagt
 stembanden Bassie**



Clown Bassie (dat van Toots Boyer 201 werd) was geboren in een klein dorpje. Hij heeft geen verstandelijke beperkingen of een heel erg zwaar handicap, maar kan een maagzuur dat zijn probleem veroorzaakt. De artsen hebben probeerd om dat te verwijderen maar dat is niet gelukt. Bassie stierf dus aan zijn maagzuur. Hij heeft medische problemen. *5-9-08*

afk Patrick van der Meer 94321316 (49)



McCain in één klap de koppositie



Depyl geeft cavitatie schade aan. Het had ook Long ontsteking kunnen zijn.



AMERIKAANSE VERKEZINGEN 2008

JACQUELIEN NIENHUIS
NEW YORK

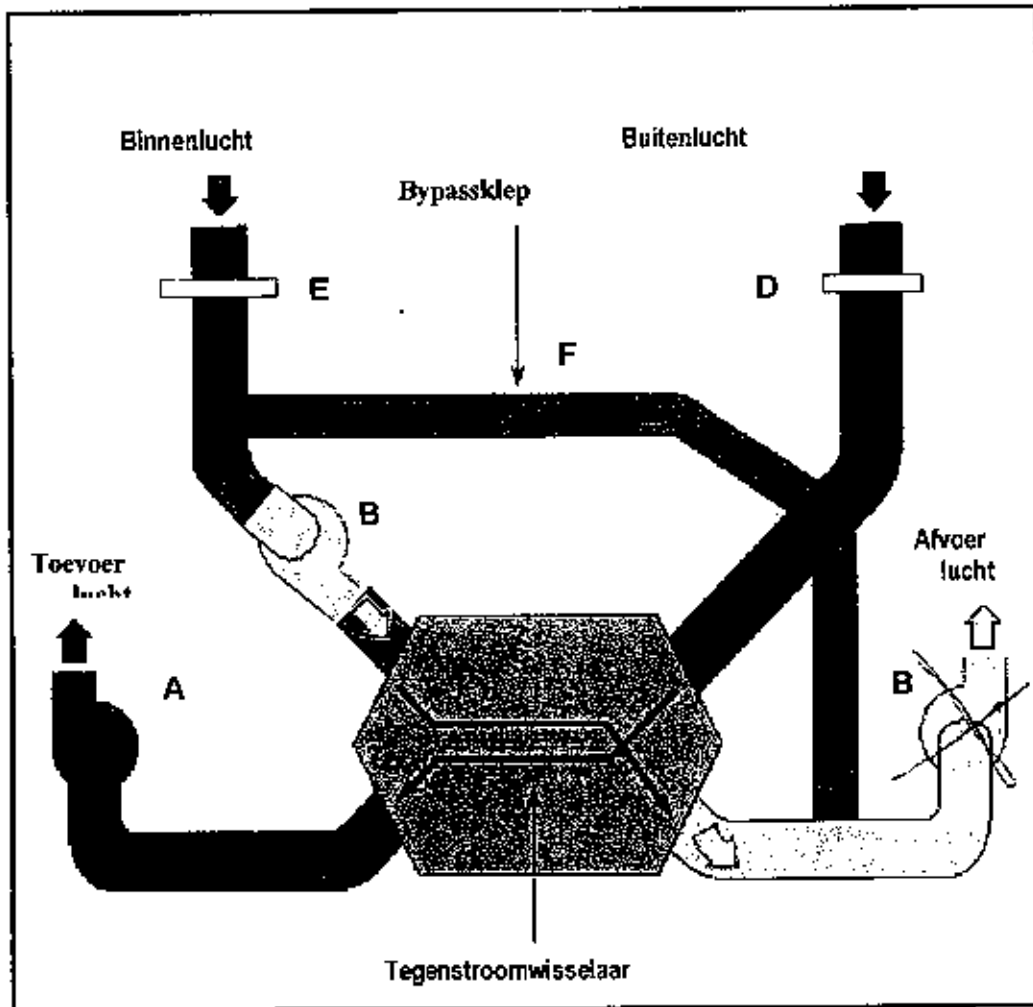
Hillary Clinton moest deze week twee interviews halverwege afbreken omdat haar stem er mee ophield. En de groeven en wallen op het gezicht van Barack Obama getuigen van een chronisch slaapgebrek. De slopende verkiezingsrace begint duidelijk zijn te eisen van de presidentskandidaten. *7-2-08*

Presidentskandidate Hillary Clinton begroet enthousiast supporters op de verkiezingsavond in haar thuishatst New York. FOTO AP/CAROLYN KASTER

DE ONDERDELEN VAN EEN WARMTETERUGWINAPPARAAT

Een HR-WTW apparaat ziet er aan de buitenkant uit als een rechthoekige kast. In deze kast zitten de volgende onderdelen:

- A. een toevoerventilator;
- B. een afzuigventilator; *afblaas ventilator*
- C. een HR-warmteterugwinblok, waarin de warmte van de afgezogen naar de ingeblazen lucht wordt overgebracht;
- D. een luchtfilter dat stof uit de buitenlucht filtert;
- E. een luchtfilter dat vuil en vet uit de afgezogen lucht filtert zodat deze het apparaat niet vervuilen;
- F. een condensafvoer om condens dat ontstaat in het warmteterugwinblok af te voeren naar het riool;
- G. een vorstbeveiliging om bevroering te voorkomen;
- H. een zgn. bypassklep voor ventilatie met koude buitenlucht in de zomer maanden.



volgens Boyle-Gai Lussac
moet (B) persen door de wisselaar

Honderden doden door opwarming

MARC KRUYSWIJK
ROTTERDAM

De komende decennia overlijden er jaarlijks enkele honderden mensen meer doordat het warmer wordt in Nederland. Ook worden naar verwachting enkele duizenden mensen meer ziek doordat ze bijvoorbeeld huidkanker krijgen of de ziekte van Lyme oplopen door tekenbeten.

Dat zijn de belangrijkste conclusies van een gezamenlijk onderzoek door enkele ziekenhuizen en wetenschappelijke instellingen. Het onderzoeksrapport komt vandaag uit.

Vooraf ouderen zullen het slachtoffer worden van hittegolven en vroegtijdig overlijden, meldt het rapport. Al bij temperaturen boven de 20 graden treedt er extra sterfte op. Volgens Johan Mackenbach, hoogleraar maatschappelijke gezondheidszorg aan het Erasmus Medisch Centrum in Rotterdam, sterven er bij een hittegolf dagelijks veertig mensen extra in Nederland.

De wetenschappers stellen dat in elk geval tot 2030 de extra zonneschijn leidt tot een toename van huidkanker en griep. Grote boosdoener is de aantasting van de ozonlaag.

MARC KRUYSWIJK
ROTTERDAM

Ze lachen erbij, maar eigenlijk balen ook de onderzoekers van de kwakkelzomer. Want wie de gevolgen van de klimaatverandering in Nederland op de kaart wil zetten, kan wel een steuntje in de rug gebruiken in de vorm van een flinke hittegolf.

Johan Mackenbach van het Erasmus MC en Maud Huynen van de Universiteit Maastricht onderzochten samen met collega's van het RIVM en het Milieu- en Natuurplanbureau de invloed van de klimaatveranderingen op de gezondheid van de Nederlanders. Hun voorspelling: honderden doden en duizenden zieken extra per jaar door de voortdurende opwarming. Ziektes

Hoe warmer het klimaat, hoe zieker we worden

als die van Lyme zullen vaker voorkomen en vooral ouderen zullen eerder het leven laten bij tropisch hete perioden.

Maar we lijken het niet erg te beseffen. „De urgentie is tot de meeste mensen inderdaad nog niet doorgedrongen,” zegt Mackenbach. „We hopen dat ons rapport mensen wakker schudt, dat de overheid zich realiseert dat er nieuwe gezondheidsrisico's zijn, dat dingen gaan veranderen. En we hopen dat er geld beschikbaar komt voor verder onderzoek.”

Om de risico's te beheersen, moet er heel wat gebeuren, zeggen de onderzoekers. Bijvoorbeeld gedragsverandering bij de bevolking. Hoewel de meeste mensen bijvoorbeeld nu al niet meer langdurig onbeschermd in de zon gaan zitten, valt er op dat vlak nog veel te winnen. „En de gezondheidszorg moet ingesteld zijn op wat eraan komt.”

Een noodklok is hun rapport niet, zeggen de onderzoekers. Huynen: „Zo sterk moet je het niet zien. Nederland is een welarend en ontwikkeld land met een behoorlijke gezondheidszorg. De hogere gezondheidsrisico's waarmee we in de toekomst te maken krijgen, kunnen we hier door maatregelen in de preventieve gezondheidszorg en in de behandeling van ziekten en aandoeningen geheel of gedeeltelijk beheersen.”

Overigens is niet gezegd dat de klimaatverandering per se alleen negatieve gevolgen heeft. Zo zullen de zachtere winters leiden tot minder sterfte in dit seizoen. Volgens sommige schattingen vallen de directe effecten van de hogere temperatu-

ren in landen met een gematigd klimaat zoals Nederland de komende decennia per saldo zelfs positief uit, omdat de afname van sterfte door winterkoude in absolute zin groter is dan de toename van de sterfte door zomerhitte. De onderzoekers stellen echter dat er geen reden is om de gezondheidsrisico's van de zomer te negeren. De ideale temperatuur voor Nederland is 15 tot 20 graden. Boven de 20 graden stijgt de sterfte onder kwetsbare ouderen, mensen met luchtwegaandoeningen en personen met hart- en vaatziekten.

Over de minder ontwikkelde landen maken de onderzoekers zich meer zorgen dan over Nederland. Volgens hen hebben de rijke westerse landen de verantwoordelijkheid bij te springen bij het ontwikkelen van strategieën. Mackenbach: „De westerse wereld is voor een zeer belangrijk deel verantwoordelijk voor de opwarming van de aarde en dus ook voor de slechtere situatie waarin mensen in bijvoorbeeld Afrika zich bevinden. Alleen laten daar het gezondheidszorgsysteem en de infrastructuur zeer te wensen over, waardoor ze zich niet of nauwelijks kunnen aanpassen.”

Hoewel de meesten niet meer lang onbeschermd in de zon zitten, valt er op dit vlak nog veel te winnen

Inspraakformulier Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

INSpraakpunt
4 NOV 2008

078



De lucht om ons heen wordt steeds schoner. Dat is een goed nieuws, want een schone lucht zorgt bij aan een goede gezondheid. Maar ... we zijn er nog niet. De Nederlandse lucht voldoet nog niet op alle plaatsen aan de Europese grenswaarden. Om ervoor te zorgen dat dat wel gaat gebeuren, hebben de gezamenlijke overheden – rijk, provincies en gemeenten – het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld.

Het NSL brengt de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld van maatregelen en ruimtelijke projecten. In het NSL wordt niet bepaald of een ruimtelijk project – bijv. aanleg van een woonwijk, weg of bedrijventerrein – wel of niet doorgaat.

Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het NSL ter inzage. In deze periode kunt u kennis nemen van en uw mening geven over de inhoud van het NSL. Uw reactie zullen we meenemen bij het opstellen van het definitieve NSL.

Uw gegevens:
De heer / mevrouw:

Miliebeheer Eindhoven

Organisatie: *WMM Vereniging Werkgroep Natuurbeheer en*
 Adres: *Treffpunt Groen Eindhoven*
 Postcode en Woonplaats: *Dan Boschstr. 4. 5611 KW Eindhoven*
 Telefoonnummer: *0499-475250 W. Beckemaans*
 E-mailadres: _____

Mijn reactie gaat over: (meerdere keuzes mogelijk)

- | | | |
|--|--------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> NSL algemeen | <input type="checkbox"/> Landbouw | <input type="checkbox"/> Ruimtelijke projecten |
| <input type="checkbox"/> Verkeer | <input type="checkbox"/> Industrie | <input type="checkbox"/> Saneringstool |
| | <input type="checkbox"/> Maatregelen | <input type="checkbox"/> Anders, |

Zie bijlage : 30-10-2008
Reactie van WMM op het NSL

U kunt dit formulier inleveren op de locatie van de informatiebijeenkomst of toezenden aan:
 INSPRAAKPUNT – POSTBUS 30316 – 2500 GH DEN HAAG onder vermelding van NSL



VERENIGING WERKGROEP
VOOR NATUURBEHOUD
EN MILIEUBEHEER,
EINDHOVEN EN OMGEVING

POSTGIRO 2395418

Datum : 30-10-2008
Onderwerp: NSL
Afzender : Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven
en omgeving : WNM. W.Beekmans.
Postadres : Trefpunt Groen Eindhoven, Don Boscostraat 4
5611 KW Eindhoven.
Aan : Inspraakpunt, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.
Dr.A.Klink Ministerie van VWS Den Haag.

Reactie van de Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer
Eindhoven en omgeving WNM op het Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit.

Onze reactie gaat over: **NSL Algemeen.**

INLEIDING

Wij zijn zeer verheugd over de mogelijkheid voor inwoners van Nederland om mee te werken aan het verminderen van de luchtverontreiniging in ons land door middel van een reactie op het kabinetsstandpunt.

Onze milieuvereniging heeft op haar jaarvergadering op 15-4-2004 en door een symposium 'Schone Lucht, gezonde Longen' op 10-6-2005 te Eindhoven samen met het Astmafonds, evenals door jaarlijkse diverse artikelen in ons bulletin aandacht besteed aan het probleem van de jarenlange luchtvervuiling te Eindhoven en omgeving.

Wij zijn het niet eens met het NSL standpunt :

ten eerste dat gestreefd wordt naar het (plaatselijk) halen van de huidige grenswaarden, immers er zijn voldoende gegevens voorhanden dat er een lineaire dosis-effectrelatie bestaat, zeker voor deeltjesconcentraties (PM10, resp. PM 2,5) en de schade aan de gezondheid. Er dient volgens ons daarom in heel Nederland gestreefd te worden naar minimale waarden voor alle luchtvervuilende componenten, vooral NOx, Ozon en PM10, zowel pieken als 'achtergrond' voor een maximale bescherming van de gezondheid ,

ten tweede dat er gestreefd wordt naar derogatie, dwz. uitstel van het voldoen aan de normen van Europa. Wij zijn van mening dat duizenden ziektegevallen en minstens 2500 doden per jaar voor ons standpunt voldoende argumenten oplevert, anders wel de door CE Delft in opdracht van astmafonds berekende maatschappelijke schade. De geschatte gezondheidsschade door chronische blootstelling aan fijn stof en ozon wordt door CE geschat op E 4- 40 miljard per jaar ! Hier dringt zich een vergelijking op met de maatregelen en de middelen die geleid hebben tot

-2-

een aanzienlijke teruggang van het aantal verkeersdoden van ca. 2500/j naar 750 nu. (CE astmafonds rapporten 05.4094.27, sept. 2005 en bijlage 4.984.t okt. 2005).

SMOG

De pionier ing. J.Königel, directeur van de Gemeentelijke milieudienst Eindhoven, heeft in de jaren 1975 en later veel aandacht besteed aan het regelmatig optreden van SMOG in Eindhoven en de mogelijke schade aan de gezondheid. Hij stimuleerde de inwoners van Eindhoven met behulp van zijn aktie 'DRIE IN EEN' tot :

1. Minder luchtverontreiniging,
2. Energiebesparing en
3. Meer lichaamsbeweging.

Destijds was, en nu nog is in Eindhoven en omgeving regelmatig sprake van sterk vervuilde lucht. Er trad 's zomers en 's winters regelmatig SMOG op. Inmiddels zijn gelukkig de allerhoogste concentraties SO₂ en zwarte rook verminderd.

Nu, 20 jaar(!) later, spreekt de Provincie N.Br. in haar rapportage van het overschrijden van de grenswaarden van Fijn Stof: PM 10, Stikstofoxiden: NO_x.

De gemeten waarden van de Eindhovense RIVM meetpunten horen gemiddeld over de laatste jaren tot de hoogste van het land, vergelijkbaar met die van Rotterdam.

Helaas treden nog steeds regelmatig golven smog en fotochemische smog op. Het enige verschil met toen is, dat er niemand meer is die er voor waarschuwt, omdat de smognormen voor ernstige smog volgens de huidige smogregeling (net) niet worden overschreden. Dit in tegenstelling met België, waar, door de verantwoordelijke minister persoonlijk, de bevolking op TV wordt gewaarschuwd en gezondheidsadviezen worden gegeven bij het optreden van smog en ook ozon. Wij zijn van mening dat het in het hoogste belang voor de volksgezondheid is

ten eerste: dat het publiek reeds bij lichte en zeker bij matige smog tijdig wordt gewaarschuwd en

ten tweede : dat er door de provincie, de GGD en het ministerie van volksgezondheid VWS **preventief, tijdig en veel beter** moet worden gewaarschuwd voor het mogelijk optreden van smog en ozon, bijvoorbeeld tengevolge van een inversie. En niet vaag en veel te laat, als er al dagen sprake is van zomer/ winter smog.

Ons is uit persoonlijke jarenlange ervaring gebleken dat inwoners en ook astmapatiënten, die niet naar het Belgische TV journaal kijken, vrijwel nooit op de hoogte zijn van golven van hoge luchtverontreiniging bijvoorbeeld in Noord Brabant.

Het gevolg is dat zij zich niet realiseren dat zij hun gedrag moeten aanpassen en bovendien kunnen astma- en hartpatiënten hun optredende klachten voorkomen en bij een medische behandeling ook verklaren. Bovendien wordt iedereen bewust gemaakt van een ernstig probleem, zedat maatregelen eerder geaccepteerd zullen worden door zowel vervuilers enerzijds als blootgestelden en mogelijke slachtoffers anderzijds. Hier kan gesproken worden van het veroorzaken van de nodige ongerustheid.

INHOUDELIJK COMMENTAAR

Onjuistheid, onhaalbaarheid.

Ons lijkt dat er in het kabinetsstandpunt NSL een onjuistheid is geslopen.

Bij onderdeel 2.4, pag 19, vierde aandachtspunt : "Een prognose van....." wordt gesteld dat alle inzet er op is gericht dat het aantal overschrijdingentijdig tot nul wordt teruggebracht. Hoewel dit een nobel streven is lijkt ons dit, met het oog op het weer cq. het optreden van inversies in de praktijk in een geïndustrialiseerd europa vrijwel onmogelijk.

In het kabinetsstandpunt NSL missen wij node een inhoudelijke behandeling van een aantal essentiële aspecten. Hierbij stellen wij voor de volgende hoofdstukken toe te voegen :

- 1. Een hoofdstuk over alle bekende correlaties van luchtkwaliteit met kwaliteit van gezondheid en milieu.
 - 1.a. Een subhoofdstuk over het beleid met betrekking tot fotochemische luchtverontreiniging en ozon.
- 2. Een hoofdstuk over de positieve en negatieve correlaties van luchtkwaliteit met duurzaamheidsbeleid.
- 3. Een hoofdstuk over correlaties van luchtkwaliteit met energiebeleid.

Ad 1.1. Er zijn voldoende wetenschappelijke publikaties over ziekte en sterfte tengevolge van langdurige blootstelling van de WHO en in Nederland beschikbaar om hierover een belangrijk hoofdstuk te maken.

Wij zijn van mening dat het Ministerie van VWS hiervoor de verantwoordelijkheid zou kunnen dragen.

Ter volledigheid wijzen wij hier op de oorsprong van de Europese wetgeving terzake die o.a. het directe gevolg is van WHO publikaties.

Sedert het verschijnen van de WHO publicatie in "The Lancet" van 2-9-2000 betreffende de dood van 40.000 mensen in Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland tengevolge van chronische blootstelling aan luchtverontreiniging zijn in binnen- en buitenland talloze publicaties hierover verschenen. Wij verwijzen hier naar de vele publicaties van prof. dr. B. Brunekreef et al. (UU) in binnen- en buitenlandse vakliteratuur zoals : G.Hoek, B.Brunekreef et al., The Lancet, 24 sept 2002: 'Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in The Netherlands.'

Ook verwijzen wij hier naar het proefschrift : van dr. R.Beelen, IRAS : 'Effects of Long-term Exposure to Traffic-related Air pollution on Mortality and Lung Cancer, Utrecht 28-4-2008.

Ook verwijzen wij hier naar twee rapporten van de DCMR en de GGD Rotterdam over ziekte en sterfte tengevolge van luchtverontreiniging in de rijnmond : "Het milieu in de regio Rotterdam" 2003, DCMR Milieudienst Rijnmond, Schiedam en het achtergrondrapport: "Luchtkwaliteit en gezondheid in Rijnmond" 2003 door Ir. R.Slob en ir J.Walda , GGD Rotterdam.

Ad 1.2. Prioritaire stoffen, bestrijdingsmiddelen, POPs, dioxines:TCDD's en PCDF's.

Luchtverontreiniging kan niet los gezien worden van milieuverontreiniging. Behalve SO₂, lood en benzeen , PAKs, kwik en cadmium voert de overheid beleid op het gebied van prioritaire stoffen die door hun eigenschappen en concentraties in ons milieu verantwoordelijk kunnen zijn voor schade aan mens en dier. Wanneer zij via de lucht in de mens of de voedselketen belanden dienen deze mens- en milieutoxische stoffen onderdeel uit te maken van het schone luchtbeleid.

Uit onderzoek aan in het wild levende dieren in Nederland door de universiteit Wageningen is gebleken dat zij hoge concentraties zware metalen en giftige stoffen in hun lichaam hebben, waarschijnlijk afkomstig uit de lucht.

Uit onderzoek door TNO-Lucht (Ir. H. Diederik) is gebleken dat er in regenwater minstens 14 bestrijdingsmiddelen zijn terug te vinden, die via de lucht zijn verspreid.

Over dit ongewenste effect dient ook in het NSL een beleid te worden gevoerd en maatregelen geïnitieerd die gezondheidsschade afdoende tegengaan.

Vele POP's, persistent organic pollutants, blijken ook via de lucht verspreid te worden tot aan de noordpool toe. Ook over de verspreiding van deze chronisch toxische stoffen door de lucht dient een deskundig standpunt te worden ingenomen in het NSL en beleid gevoerd om de verspreiding tegen te gaan, met het oog op de grote chronische schade aan mens en milieu.

Ook dioxines en dibenzofuranen in het milieu zijn in Nederland nog steeds een gezondheidsprobleem. Uit zeer precies wetenschappelijk onderzoek in de USA is gebleken dat bij alle verbrandingsprocessen dioxines in de lucht komen. De chronische gezondheidseffecten van extreem lage concentraties dioxines kunnen zeer aanzienlijk zijn, met name op het nageslacht als op de afweermechanisme van de mens. Ook hier lijkt ons dat het dringend nodig is samen met VWS een standpunt in te nemen. Evenals bij NOx en PM10 kunnen metingen o.a. bij verbrandingsprocessen en daardoor te verwachten gezondheidseffecten de basis vormen om een NSL beleid vorm te geven. Wij schatten dat de chronisch toxische effecten van PM10 wel eens sterk gerelateerd zouden kunnen zijn aan dioxine gehalten (Synergistische werking) en aan gehalten mutageen werkende partieel geoxideerde aromaten, PAK's.

Ad 1a. Het verdient aanbeveling dat een aantal terzake deskundigen in opdracht van VWS de gehanteerde normen voor smog door ozon kritisch relateert aan de risico's op acute en chronische gezondheidsschade.

Omdat hoge ozonconcentraties bij zomersmog regelmatig voorkomen, zijn wij van mening dat dit in het onderhavige NSL aan de orde moet komen, gelijk aan het beleid t.a.v. NOx en PM 10, en dat er maatregelen nodig zijn. Dit verwijzend naar de Richtlijn 2002/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2002 : betreffende ozon in de lucht. In een brief van drs. P. van Geel aan de tweede kamer dd. 24-12-2002 zien wij in de tabel op pag 9 dat de vervroegde sterfte door ozon in 2010, inclusief maatregelen, hoger wordt geschat: op 3000 en voor PM 10 op 1200. Wij vinden aanknopingspunten voor bronnen van luchtverontreiniging, ernstige schade en maatregelen o.a. in de rapporten van de DCMR en ook de publikatie van Stichting Natuur en Milieu en de milieufederaties : 'Handreiking bewoners voor gezonde lucht' , feb. 2004. In bijlage 1, tabel op pag 15 zien wij dat het RIVM (1997) zowel ozon als PM 10 verantwoordelijk houdt voor een aanzienlijke gezondheidsschade.

MAC-waarden, maximaal aanvaarde concentraties.

Ozon is een sterk oxiderende stof die alle materialen kaptoxideert. Vergelijken wij de normen in werklucht: MAC-waarden respectievelijk MAK-waarden (BRD, Duitsland) of TLV- waarden (USA) met de normen voor smog in de buitenlucht voor een drietal gassen NO₂, SO₂, O₃ en fijn stof ('rook') in nederland dan valt op dat de Mac waarde ongeveer een factor 10 hoger uitvalt dan de grenswaarde.

MAC waarde 8h/1h	Buitenlucht (grenswaarde)	Verhouding MAC/grenswaarde
NO ₂ 4-8 mg/m ³	40 ug/m ³	10 x
SO ₂ 5/10	125	10-20 x
O ₃ 0,12	120 -240(smog)	1-0,5 x

De mac waarde voor ozon is 120 ug/m³. Echter de smog normen volgens de smogregeling zijn gelijk of hoger:

lichte smog: 120 ug/m³, matige smog : 180 ug/m³, ernstige smog : 240 ug/m³.

Bezien wij de MAK- und BAT-Werte-Liste van de Deutsche Forschungsgemeinschaft dan wordt vermeld dat Ozon geen veilige MAK waarde heeft omdat de stof waarschijnlijk kankerverwekkend is. In haar "Toxikologisch-arbeitsmedizinische begründung von MAK-Werten" wordt door de Commissie een uitgebreid overzicht gegeven en een motivering dat ozon geen MAK-waarde krijgt, omdat de stof kanker-verwekkend blijkt voor 2 soorten proefdieren: Categorie III Krebserzeugende Arbeitsstoffe , III B.

Wij verwijzen voor de chronische gezondheidseffecten hier ook naar de DCMR/GGD rapporten. Ook de Consumentengids heeft in juli 1997 aandacht besteed aan de gezondheids-effecten van ozon.

Wij zijn dan ook van mening dat de normen voor fotochemische smog dringend toe zijn aan herziening en dat beleid ter continue beperking van de precursors van ozon, zoals VOS en NO₂, mede gezien de te verwachten klimaatsverandering met hete zomers, net zo noodzakelijk zijn als maatregelen ter beperking van PM 10 of PM 2,5. Verwezen zij hier naar de VROM rapportage emissieplafonds, drs. P. van Geel, aan de voorzitter der tweede kamer dd. 24-12-2002, waarin in de toelichting op tabel 2, pag 8, gesteld wordt ".....dat de omvang van de risico's voor PM 10 langzaam afneemt en dat die voor ozon niet of nauwelijks verandert" (prognose 2010).

Ad. 2 Duurzaamheidsbeleid.

Recent is er veel aandacht voor duurzaamheid en klimaatsverandering.

De effecten van klimaats /duurzaamheidsprojecten kunnen van invloed zijn op het te voeren schone luchtbeleid. Deze effecten kunnen zowel positief als negatief zijn. Wij stellen voor dat bij alle NSL projecten een duurzaamheidstoets wordt ingevoerd en dat bij alle duurzaamheidsprojecten een schonelucht-toets wordt toegepast om negatieve kruiseffecten te vermijden en geldverspilling tegen te gaan.

Voorbeelden van negatieve effecten zijn duurzaamheidsprojecten waarbij afvalhout en afvalolie van dierlijke herkomst verbrand worden inplaats van aardgas. Beide geven zeker onnodige emissies van PM10 en NO_x, dikwijls in de woonomgeving. Door de onvermijdelijke aanwezigheid van lage concentraties chloriden en organochloorverbindingen in de brandstof, samen met relatief lage verbrandings-temperaturen die de vorming van dioxines bevorderen, verwachten wij onnodige emissies van sporen dioxinen en dibenzofuranen. Voor het gebruik van afvalolie van ECO Son van dierlijke oorsprong dient een zeer strenge controle op de brandstof en de emissies van de verbranding plaats te vinden omdat dieren van nature organochloorverbindingen concentreren in hun vet en organen.

NSL Hoofdstuk 6. Maatregelen.

Wij verwijzen hier naar: 'Handreiking bewoners voor gezonde lucht' van de Stichting Natuur en Milieu dd. Feb. 2004 , hoofdstukken 2 en 3 en naar: 'Stof tot nadenken', ibid., okt. 2002, M. Koene, : Deel C : maatregelen en speer-punten.

Voorbeeldige maatregelen. In het NSL kabinetstandpunt zien wij bij 'maatregelen en projecten' Tabel 6.17 op pag 139 en 140 dat in de gemeente Breda een pilot Gezondheidseffectscreening GES zal worden toegepast. In 's Hertogenbosch wordt gesproken van gezondheidsonderzoek GGD effecten en maatregelen. Wij zijn van mening dat dit in iedere gemeente en provincie dient te worden toegepast.

Overbodige vervuilers.

Gebleken is dat de vervuiling door PAKs in de woonomgeving voor 50% afkomstig is van kachels en open haarden. Om bovenstaande reden en omdat uit metingen bekend is, dat er zeer aanzienlijke concentraties PAKs en andere gedeeltelijk geoxideerde gevaarlijke stikstof- en zwavelverbindingen ontstaan, zijn wij van mening dat ook houtkachels en open haarden verboden moeten worden.

Een andere grote vervuiler is de tweetakt motor. Reeds geruime tijd is bekend dat deze zeer veel fijne deeltjes rook en gedeeltelijk verbrande koolwaterstoffen produceert, meer nog dan een dieselmotor. Een aanmerkelijk schonere geschikte vervanger is een goede 4 takt motor, naar de huidige normen gefabriceerd. Deze is bovendien economischer met de brandstof dus ook zuiniger en door de mogelijke toepassing van LPG of aardgas ook duurzamer.

Paasvuren, vuurwerk.

Op 28-3-2005 trad zeer ernstige luchtverontreiniging: smog op, die meer dan 24 uur duurde, die werd veroorzaakt door zeer veel houtverbranding in de open lucht tijdens windstil weer, zowel in Duitsland als in Nederland. Hoewel de concentraties PM 10 ver boven de 100 ug/m3 kwamen is hiervoor, volgens ons ten onrechte, geen enkele waarschuwing publiek gemaakt.

Vuurwerk. Dit zelfde is gebeurd op nieuwjaarsdag enkele jaren geleden, maar nu bovendien vergezeld van hoge gehalten giftige zware metalen als koper, strontium en barium uit vuurwerk.

Het komt ons voor dat, gezien de gezondheidsschade hiervan, de smogregeling verandert dient te worden. In geval van inversie of windstil weer moeten bovenstaande nutteloze activiteiten preventief verboden kunnen worden. Immers het RIVM kan zijn meetnet wel stilzetten om ernstige schade aan haar meetapparatuur te voorkomen, doch de inwoners en astmapatiënten kunnen niet elders schone lucht gaan inademen. Overigens worden de meetgegevens van nieuwjaarsdag dan ten onrechte niet in de verplichte rapportage aan de regering meegenomen.

Internationaal overleg.

Overigens zijn wij van mening dat de smogregeling veranderd dient te worden zodat de malle situatie, dat in België tot aan de grens door de minister smogalarm gegeven wordt en in Nederland aan de andere kant van de grens in alle talen gezwegen wordt, niet meer kan voorkomen. Hier lijkt een schone taak voor beide ministers weggelegd.

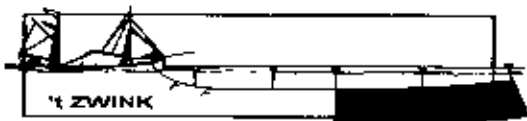
Hopende U hiermee van dienst te zijn geweest, namens WNM Eindhoven:

W.Beekmans,



- cc. - Minister VWS : Dr. A.Klink . 's Gravenhage
- Asthmafonds Leusden, mevr. Drs. I.Hiemstra.
- BMF Tilburg.
- Stichting Natuur en Milieu, Utrecht, drs. K. Blauw.

Bewonersorganisatie Havenkwartier



Westduinweg 38d
2583 EH Scheveningen
Secretariaat: tel. 070-3540646

75
Inspraakpunt

- 4 NOV. 2008

Inspraakpunt NSL

Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Scheveningen, 02.11.2008.

Betreft: IB Nr: 1443 Den Haag-Scheveningen Haven.

Geachte heer/mevrouw,

Wij vragen uw aandacht betreffende het bouwplan nr: 1443 Scheveningen Haven. De luchtkwaliteit en de leefbaarheid in het genoemde gebied dreigt door de ambitieuze ontwikkelingsplannen van de gemeente Den Haag zwaar onder druk te komen staan. De door de gemeente aangedragen cijfers in het NSL dienen ons inziens, nader onderworpen te worden aan een gedetailleerde interpretatie. Deze cijfers zijn achterhaald en komen niet overeen met de ambities opgenomen in het plan "De ambitie Wereldstad aan Zee", van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling.

Het Havenkwartier Scheveningen is vanouds her een plek voor wonen en werken met veel plaatselijke vissers-georiënteerde bedrijvigheid gemengd met woningen. De huidige luchtkwaliteit in dit gebied wordt bepaald door invloeden van zee, vissers-industrie (o.a. schepen en visrokerijen) en in mindere mate toerisme. Door de ambitieuze plannen van de gemeente Den Haag dreigt de luchtkwaliteit in dit gebied verder te verslechteren, zie verdere uitleg.

Met name het uitbreiden van het toerisme naar het noordelijk havenhoofd, het herinrichten van de Boulevard (Plan Morales) geeft in het Havenkwartier i.c.m. de bouwplannen een enorme intensivering van verkeersbewegingen, de huidige infrastructuur is hier niet op berekend, en zien in nabije toekomst geen oplossing.

Het aankomende verkeerscirculatieplan welk een cruciaal onderdeel zou moeten vormen om deze plannen te verwezenlijken, is grotendeels gebaseerd op de huidige infrastructuur. Deze is nu al ontoereikend bij evenementen en hoogtijdagen, dit heeft tot gevolg dat er tijdens het jaarlijkse vuurwerkfestival, buitensporige luchtvervuiling plaatsvindt door zowel vaststaand verkeer en het vuurwerk zelf.

Bij de laatst gepresenteerde 2 varianten van het VCP Scheveningen (10.09.2008) door Wethouder Smit, is duidelijk geworden dat het Havenkwartier op generlei wijze wordt ontzien, maar onevenredig veel wordt belast met verkeersoverlast cq. luchtvervuiling gedurende het gehele jaar.

Intensivering van verkeersbewegingen door:

1. De rijrichting op de boulevard wordt éénrichting in richting van noordelijke havenhoofd, verkeer komend vanuit Scheveningen-Bad kan alleen via het Havenkwartier de boulevard verlaten via Vissershavenweg / Zeesluisweg / Westduinweg / Houtrustweg. (Nota van Uitgangspunten Parel aan Zee) .
2. Parkeren op de Boulevard is alleen nog mogelijk op het zuidelijke gedeelte van de Boulevard, vanaf Lijn 11 tot aan het noordelijke havenhoofd.
3. Het verkeer vanuit zuidelijke richting naar boulevard (naar bovengenoemde parkeerplekken en beachstadion) wordt via de in punt 1 genoemde route in omgedraaide richting geleid.
4. Intensivering van toerisme en bouwactiviteiten in het havengebied, zie verdere uitleg.

In het "Maatregelen actieplan Den Haag" wordt voor het havenkwartier alleen gesproken wordt over het invoeren van walstroom, die verder in de locatiespecifieke maatregelen geheel niet wordt genoemd.

Juist deze invoering stuit op weerstand van de diverse reders die gebruikmaken van de eerste haven, die vinden walstroom te duur en niet nodig, omdat generatoren van schepen tot havengebonden bedrijvigheid behoort (knelpunt bij woningbouw in een industriegebied), maar ook, de door de gemeente gewenste digitale afrekening, stuit op de nodige invoeringsproblemen bij diverse gemeente instanties.

Invoering van walstroom, ondanks het raadsbesluit, staat niet hoog genoteerd op het prioriteitenlijstje van de gemeente.

In dit actieplan wordt ook gesproken van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), Centrumring en Buitenruit, ondanks het reeds jaren roepen, van allerlei instanties dat Scheveningen dient aangesloten te worden op dit systeem i.c.m. informatieborden op de rijkswegen en transferia, wordt Scheveningen niet op het DVM aangesloten. Dit leidt tot onnodige verkeersopstoppingen en de daarmee samengaannde luchtvervuiling, op de aan- en afvoerwegen tot ver buiten Scheveningen.

Wat ons het meest zorgen maakt zijn de megabouwplannen van de Gemeente.

Daar er geen exacte cijfers van gemeentezijde te verkrijgen zijn, hebben wij in onze werkgroep Verkeer en Parkeren zelf berekeningen gemaakt middels het rekenmodel dat ook door de Gemeente gebruik wordt. De kerngetallen van de geplande bouwvolumen zijn overgenomen uit voornoemde nota "De Wereldstad aan Zee" van het DSO.

Het aantal extra auto's (A), en de verwachte verkeersbewegingen (V) per dag binnen Scheveningen per project zijn apart vermeld.

Intensivering van wonen, toerisme en activiteiten:

- 1050 nieuwe woningen, waarvan 800 a 900 nieuwe woonvormen in de haven ca. 1280 (A) = 1790 (V)
- verbeteringsaanpak van ca. 1500 woningen, waaronder sloop/nieuwbouw ca.1500 (A) = 2100 (V)
- 30.000 m² hotel, waarvan 23.500 m² in de haven, ca. 500 (A) = 700 (V)
- 5.000 m² voor een kleinschalig vergadercentrum, ca. 500 (A) = 700 (V)
- 18.000 m² voor museale attracties, ca. 150 (A) = 210 (V)
- 6.200 m² voor wellness, ca. 100 (A) = 140 (V)
- 4.000 m² voor kantoor, ca. 1000 (A) = 1400 (V)

Totaal ca. 5030 (A) = 6640 (V)

Toeristische en (bouw)-activiteiten waar berekening nu niet mogelijk is:

- 23.000 m² voor herstructurering industriegebied van visserijgebonden bedrijven bij de visafslag (Fish Valley)
- 100.000 m² Congressentrum, 10 tot 15.000 bezoekers / per jaar
- 39.400 m² Leisure:
 - 25.000 m² Leisure algemeen,
 - 7.200 m² Visgerelateerde Leisure
 - 7.200 m² Beachleisure, dit is een permanent beachstadion waar regelmatig beachsoccer en beachvolley toernooien (NK's en EK's) worden gehouden, te verwachten bezoekersaantallen onbekend.

Nadere toelichting:

- De genoemde cijfers van 1280 auto's voor 800a 900 nieuwe woonvormen in het Havenkwartier is beslist niet te hoog, daar 85% van de woningen in het hogere segment gepland zijn waar vaak twee auto's per huishouding regel is.
- 1500 auto's bij verbeteringsaanpak van ca. 1500 woningen waaronder sloop e.o. nieuwbouw, geldt deze regel ook voor dit segment.
- Gemiddeld 500 per dag voor 23.500m² hotel is aan de lage klant te noemen wanneer uitgegaan wordt van eigen auto's gasten, taxi's en auto's van personeel.
- Hetzelfde geldt voor de 500 auto's voor een kleinschalig museum.
- 100 auto's voor 6200m² wellness en 1000 auto's voor 4000m² kantoor zijn gedacht voor personeel, gasten en klanten van deze projecten.
- Over de behoefte aan vervoer voor een 100.000m² groot congressentrum met 10-15.000 bezoekers per evenement is het voor ons ondoenlijk redelijke een berekening te maken.
- Over de 25000m² visgerelateerde Leisure en de 7200m² Beachleisure is te weinig informatie bekend.

Summa summarum:

Het zal duidelijk zijn dat deze onvoorstelbare grote aantallen auto's en een veelfout aan verkeersbewegingen een enorme belasting zal zijn op het leefmilieu.

Het lijkt ons ook duidelijk dat de Gemeente de belofte geuit in diverse nota's, dat belasting voor het Havenkwartier qua verkeer en leefmilieu niet kunnen waarmaken.

In het Havenkwartier bevindt zich tevens een milieudepot met garages voor veegmachines en strandschoonmaak tractoren, en een openlucht overslagplaats met perscontainer voor het verwerken van strandafval, aan- en afvoer door tractoren via het havenkwartier in de nachtelijke uren.

Buiten de toename van luchtverontreiniging door hiervoor genoemde punten, brengt de verkeersintensiteit ook stress door geluid, bewegingen en messaliteit (piekuren) met zich mee dit tast de leefbaarheid ten zeerste aan.

Wij vragen aandacht voor de op stapel staande aantasting van de luchtkwaliteit en leefbaarheid voor bewoners van Scheveningen, door ambitieuze plannenmakerij.

Wij vragen u de gemeente Den Haag erop te wijzen dat doorgang van deze plannen, alleen kunnen plaatsvinden, indien deze binnen de gestelde normen van het NSL blijven, en geen verdere aantasting van het leefmilieu betekenen.

Niet meegenomen in dit schrijven zijn een eventuele uitbreiding 4^{de} Haven met cruisterminal en de daarbijbehorende extra 800 woningen (hoogbouw).

Uitstel:

Volgens berekeningen zou het **Actieplan Luchtkwaliteit** van de gemeente bijna alle knelpunten voor fijnstof en NO₂ in Den Haag in 2015 wegnemen.

Met het onderbrengen van het actieplan in het NSL zal Den Haag uitstel krijgen op het halen van de normen voor stikstofdioxide op de grootste knelpunten tot 2015 in plaats van 2010. VROM zal samen met de gemeente zoeken naar een oplossing in een aparte "trajectaanpak hardnekkige knelpunten".

Gezien de cijfers bij deze aan u aangeboden, die niet in het **Actieplan Luchtkwaliteit** van de gemeente voorkomen, zijn wij als bewoners ten zeerste verontrust. Uitstel en schuiven met getallen om op papier een verdraagbare oplossing te zoeken, zal door bewoners met meer argwaan opzadelen.

Overgangsrecht:

Projecten die gestart zijn voordat de **Wet luchtkwaliteit** in werking trad, vallen onder overgangsrecht. Uitgangspunt is dat deze projecten op grond van het oude recht (Besluit luchtkwaliteit 2005) worden afgerond.

Bepalend hierbij is de datum waarop het (ontwerp)besluit is vastgesteld. Onze vraag is of de projecten zoals ze in de planning staan, van het overgangsrecht gebruik kunnen maken. Bij een bestemmingsplan geldt de datum waarop het ontwerpplan ter visie is gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan Scheveningen-Haven is nog niet ter visie aan de burger voorgelegd. Dat de provincie door de Gemeente om uitstel voor een nieuw bestemmingsplan is gevraagd, heeft ons inziens hier niets mee te maken.

Voor ons is het onbegrijpelijk dat de gemeente ervoor zorgt dat de luchtkwaliteit nog verder verslechtert, en aan de andere kant de "gekoesterde gasten" van Scheveningen in deze vervuilde lucht laat vertoeven.

Bewoners willen een **Actieplan Luchtkwaliteit**, met normen zoals deze door de EU wordt voorgeschreven.

Hoogachtend,
A.M. Hulleman en O. Windisch
Bewonersorganisatie Havenkwartier
Leden Verkeer en Parkeeroverleg



Aanhang:

"De ambitie Wereldstad aan Zee"

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Scheveningen

dé badplaats met internationale allure

De ambitie

De ambitie *Wéreldstad aan Zee* krijgt gestalte in Scheveningen. Scheveningen Kust moet het tweede bruisende centrum van Den Haag worden. Met een betere bereikbaarheid en meer samenhang tussen Haven, Bad en Dorp. Ieder met zijn eigen identiteit. Door een gevarieerde mix van wonen, werken en toeristische attracties wordt Scheveningen aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers. Een bezoek aan Scheveningen wordt weer een belevenis. Vier seizoenen lang en op ieder moment van de dag.

Hoe?

- ✓ Economische ontwikkeling van Scheveningen langs twee sporen: toerisme en visserij.
Door een scala aan toeristische attracties en activiteiten gaan visserij en toerisme elkaar versterken.
- ✓ Een nieuwe boulevard die meer is dan een noodzakelijke versterking van de zeewering.
- ✓ Een exclusief wandel- en verblijfsgebied; veilig én met de sfeer van een wereldse badplaats.
- ✓ Hoogwaardige hotelaccommodaties en theatervoorzieningen die de toeristische aantrekkingskracht versterken.
- ✓ Met een divers aanbod aan activiteiten, vier seizoenen lang en voor verschillende doelgroepen.
- ✓ Transformatie van Scheveningen-Haven tot een stoer maritiem centrum.
- ✓ Met een spannende mix van wonen en toeristische voorzieningen op het Norfolkterrein
- ✓ Visserij geconcentreerd op het Noordelijk Havenhoofd en een Mekka voor strand- en zeesporten aan de zeezijde.
- ✓ Verbeteren van de verbinding met het achterland. Door eventueel aansluiting op de Internationale Ring en de Randstadrail (lijnen 1, 9 en 11).
- ✓ Onderzoek naar de haalbaarheid van een nieuwe buitenhaven. Met ruimte voor een cruiseterminal, eventueel gekoppeld aan een marina en nieuwe visserijhaven.

In cijfers:

- 1050 nieuwe woningen, waarvan 800 nieuwe woonvormen in de haven
- verbeteringsaanpak van ca. 1500 woningen, waaronder sloop/nieuwbouw
- 30.000 m² hotel, waarvan 23.500 m² in de haven
- 5.000 m² voor een kleinschalig vergadercentrum
- 18.000 m² voor museale attracties
- 6.200 m² voor wellness
- 4.000 m² voor kantoren

- 23.000 m² voor herstructurering visserijgebouwen
- 100.000 m² Congrescentrum 10 tot 15.000 bezoekers
- 39.400 m² Leisure:
 - 25.000 m² Leisure algemeen,
 - 7.200 m² Visgerelateerde Leisure
 - 7.200 m² Beachleisure
- 6.200 m² voor overig commercieel vastgoed

Inspraakformulier Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Inspraakpunt
 - 4 NOV. 2008
 1.80



De lucht om ons heen wordt steeds schoner. Dat is goed nieuws, want een schone lucht draagt bij aan een goede gezondheid. Maar ..., we zijn er nog niet. De Nederlandse lucht voldoet nog niet op alle plaatsen aan de Europese grenswaarden. Om ervoor te zorgen dat dat wél gaat gebeuren, hebben de gezamenlijke overheden – rijk, provincies en gemeenten – het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het NSL brengt de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld van maatregelen en ruimtelijke projecten. In het NSL wordt niet bepaald of een ruimtelijk project – bijv. aanleg van een woonwijk, weg of bedrijventerrein – wel of niet doorgaat.

Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het NSL ter inzage. In deze periode kunt u kennis nemen van en uw mening geven over de inhoud van het NSL. Uw reactie zullen we meenemen bij het opstellen van het definitieve NSL.

Uw gegevens:

De heer / mevrouw: HA. WISSINGH

Organisatie: BLERICKSE BELANGCOUPLAATSE A73/A74

Adres: DIDEROTSTRAAT 2

Postcode en Woonplaats: 5924 EE VENLO

Telefoonnummer: 077-3828388 MOBIEL 06-5731193

E-mailadres: A.WISSINGH@KONIE.NL
(a.wissingh@home.nl)

Mijn reactie gaat over: (meerdere keuzes mogelijk)

- | | | |
|---|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> NSL algemeen | <input type="checkbox"/> Landbouw | <input type="checkbox"/> Ruimtelijke projecten |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkeer | <input type="checkbox"/> Industrie | <input type="checkbox"/> Saneringstool |
| | <input type="checkbox"/> Maatregelen | <input type="checkbox"/> Anders, |

IN VERBAND MET DE AANLEG VAN DE WEGEN RYKSWEG A74
MET TRACE OVER DE ZUIDZIJDE EN WITZIJDE VAN VENLO (BLERICK
EN TEGELON) WIL IK NAMENS MEER DAN 3000 INWONERS
EN GETROFFENEN HIEROP BELWAAR TE MAKEN, AANGEBEN DIT PLAN
VEEL MEER LUCHTVERONTREINIGING ZAL VERORZAKEN OOK IN 2011 EN 2015
OMDAT HET VRACHTVERKEER IN DE AS ROTTERDAM - RUCHEGEBIED DUITSLAND
EN ALLE OOSTERLANDEN ALS OOK MIDDEN EUROPA ALLEEN HET
DRASTISCH ZAL TOEGEHEN EN IN UW BEREKENINGEN OOK VOOR DE TOEKOMST
KAN NIEMAND INSCHATTEN VAT DE VERVULLING IS VAN VRACHTVERKEER
WIT HET NEME HET OOSTERLAND VAN EUROPA; DIE NIET AAN DE NEDERLANDSE

U kunt dit formulier inleveren op de locatie van de informatiebijeenkomst of toezenden aan: EUROPEESCH
 INSpraakpunt - POSTBUS 30316 - 2500 GH DEN HAAG onder vermelding van NSL

WORMEN ZELLEN WILDEN. ALTERNATIEVE ROUTES ZIJN ER WILDOENDE ZOALS
DE A77 BIJ GONNEP DIE NU BIJ NA NIET GEBRUIKT WURDT. ALS VERBINDING
NAAR DUITSLAND EN HET ACHTERLAND ALLEEN EEN DICHTER TUNNEL ZOU HELPEN →

(ZDAS BY ROERMOND), MAAR IS NIET UITVOERBAAR JUM
DE BRUGGEOVERSCHRIJDING ^{OVER} ~~WAT~~ DE MAAT. (ZUIDERDING)
EEN ANDER GOED ALTERNATIEF IS ZEKER MOGELIJK VIA
DE OOSTKANT VAN VENLO WAAR MAAR WENIG
GEHINDERDE BEWONERS ZIJN, EN OOK GEEN PASSAGE OVER
DE RIVIER NODIG IS!

MVG A. WISSINGH, Venlo - Blerick

TEL 06 573 11913

E MAIL : A.WISSINGH@HOME.NL
(HOME.NL)

Drs. C. Oudshoorn
directeur economische zaken

Inspraakpunt Nationaal
Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Adres
'Malieloren'
Bezuidenhoutseweg 12
Den Haag

Postadres
Postbus 93002
2509 AA Den Haag

Telefoon
070 349 03 87

Telefax
070 349 02 85

Briefnummer
08/12.369/Stre/NG

Den Haag
31 oktober 2008

Geachte heer, mevrouw,

Het NSL vindt haar oorsprong in het feit dat Nederland niet tijdig voldoet aan de Europese normen voor de luchtkwaliteit, mede door het nalaten van de effecten van Europees bronbeleid. Het NSL is een samenvattend programma met alle relevante ontwikkelingen én maatregelen betreffende de luchtkwaliteit waarmee Nederland laat zien dat op afzienbare termijn wel wordt voldaan aan de Europese normen. Daarom wordt dit plan ook gebruikt als basis voor een verzoek aan de Europese Commissie tot uitstel om aan de Europese verplichtingen te voldoen (derogatie).

Het NSL vormt de kern van de nieuwe Wet luchtkwaliteit, die moet leiden tot een lossere koppeling tussen besluiten van overheden over bouwplannen en grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. Samen met de adviezen van Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Elverding) en de Commissie Meten en Rekenen (Verheijen) moet dit leiden tot snellere uitvoering van infrastructurele projecten en bouwplannen.

Voor de uitvoering van het programma is ongeveer € 2 mld. uitgetrokken. Een belangrijk deel van overheidsmiddelen worden ingezet voor het achteraf inbouwen van roetfilters.

VNO-NCW geeft in deze reactie:

- a. Algemene reactie op het NSL
- b. Commentaar op specifieke voorstellen uit het NSL om de luchtkwaliteit te verbeteren
- c. Commentaar op de Europese richtlijnen inzake lucht- en waterkwaliteit en de implementatie daarvan in Nederlandse regelgeving

Ad a. Algemene reactie op het NSL***NSL nodig voor projecten en derogatie***

VNO-NCW steunt de aanpak van het NSL omdat hierdoor zicht komt op het oplossen van de impasse die is ontstaan bij veel bouwplannen en infrastructuurprojecten.

De aanpak met het NSL komt erop neer dat voor alle in het NSL voorkomende plannen de individuele toets op luchtkwaliteit kan komen te vervallen omdat ze onderdeel zijn van de integrale aanpak van het NSL en dit programma laat zien dat (binnenkort) aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Zo kan worden voorkomen dat (grote) projecten worden geblokkeerd door een individuele toets. Tegelijk is het NSL de basis voor de derogatie die Nederland nodig heeft voor de enkele jaren dat we de normen nog niet kunnen halen; met verleende derogatie voldoet Nederland al aan de regels zodat de richtlijn geen formeel beletsel meer is voor uitvoering van een bouwplan. Het NSL is voorts een goed kader om kostenefficiënte maatregelen af te wegen voor het oplossen van lokale knelpunten.

Commentaar:

- a. Het Europese bronbeleid is van het allergegrootste belang voor Nederland en moet de hoeksteen zijn van het beleid. Onder andere is het van belang om de invoering van Euro 6/VI norm te bevorderen evenals ander Europees bronbeleid zoals verbetering van de brandstofkwaliteit (de Fuel Directive) en maatregelen in de scheepvaart. Nationale en regionale maatregelen zijn alleen te rechtvaardigen als zij een aantoonbare bijdrage aan de verbetering van de gezondheid van burger leveren en kosteneffectief zijn.
- b. VNO-NCW steunt de nationale maatregelen in het NSL, maar wijst erop dat een tijdige Europese normering voor emissies eigenlijk de voorkeur had verdiend. De mismatch tussen Europese normen en Europees bronbeleid leidt ertoe dat Nederland extra tijdelijke maatregelen moet nemen op kosten van de belastingbetaler. Met een betere afstemming tussen Europees bronbeleid en Europese normen voor luchtkwaliteit zou dit zijn voorkomen. Overigens heeft de adviseur van het Europese Hof van Justitie geconcludeerd dat Nederland ten onrechte door de Commissie is verboden om de Euronormen versneld in te voeren. Dit betekent dat in toekomstige gevallen Nederland de Europese emissienormen wellicht eerder dan andere lidstaten kan invoeren indien dit met een redelijke afweging van belangen te motiveren is.
- c. Het verkeer en vervoer levert de grootste directe bijdrage aan de lokale overschrijdingen van de normen. Daarom zal het zwaartepunt van de

regionale en lokale maatregelen ook bij het verkeer en vervoer moeten liggen.

- d. De komende tijd is het van belang meer inzicht te krijgen in de relatie stofsoort – gezondheidsschade. Nu is het (Europese) beleid gericht op het generiek reduceren fijn (met aftrek van natuurlijke bronnen), maar als straks wellicht verdergaande en dus dure maatregelen genomen moeten worden, is het zaak dat maatregelen op een kostenefficiënte wijze een bijdrage leveren aan de verbetering van de gezondheid.
- e. Het meten en rekenen aan de invloed van projecten is theoretisch en praktisch complex; de onzekerheidsmarges staan in geen verhouding tot de precisie waarmee aan grenswaarden wordt getoetst. Uitkomsten kunnen echter niet tot de microgram absoluut genomen, maar moeten beleidsmatig zinvol en verantwoord gehanteerd worden. In dit kader wijzen wij op een recent verschenen rapport van het PBL (Onzekerheden en Complexiteit van Nederlandse Regelgeving voor Luchtkwaliteit, een discussie notitie, PBL augustus 2008), dat constateert 'dat de regelgeving vanwege de grote onzekerheden op het gebied van meten en berekenen van de luchtkwaliteit op diverse aspecten onevenwichtig is'. Het meten en rekenen aan projecten zou drastisch vereenvoudigd moeten worden. De voorstellen van de Commissie Meten en Rekenen (Commissie Verheijen) worden daarom verwelkomd.

Ad b. Opmerkingen over maatregelen in NSL

VNO-NCW vindt de samenwerking tussen rijk en andere overheden een goede zaak. Zo kunnen maatregelen immers op het juiste niveau worden genomen.

Schone voertuigen, roetfilters

De meest belangrijke 'NSL' aanpak is het met subsidie 'achteraf' inbouwen van roetfilters (retrofit) en het versnellen van de marktpenetratie van schone voertuigen 'af fabriek'. Dit is belangrijk om met name het dieselverkeer schoon te maken. VNO-NCW hoopt dat de convenanten met betrekking tot versnelling marktintroductie en met betrekking tot milieuzonering en steun voor vervanging oude bestelauto's succesvol zijn.

In de toekomst is voorzien dat de invoering van kilometerprijzen met een differentiatie naar milieuklasse een structurele gunstige invloed zal hebben op de milieukwaliteit van het wagenpark en de verkeersemisies.

Fijn stof uit de industrie

Het ministerie van VROM heeft in het kader van het NSL zwaar ingezet op beleid om de fijn stof in de industrie terug te dringen (Actieplan Fijn Stof). Het NSL geeft echter aan dat de industrie maar een beperkte bijdrage levert aan overschrijdingen die er overblijven als het Emopese bronbeleid is uitgevoerd. Als de Nederlandse industrie bovendien IPPC heeft uitgevoerd, is als vanzelf op integrale en kosteneffectieve wijze ook de fijn stofuitstoot gereduceerd. VNO-NCW verzet zich daarom tegen het beleid (verdergaand dan BREF-BAT) dat de gehele industrie aan een 'one size fits all-benadering' van 5 mg/m^3 moet voldoen.

Te meer daar de industrie haar fijn stof uitstoot in de periode 1990 – 2005 reeds met 70% heeft terugdrongen (het verkeer in die periode met 30%) en de meeste kosteneffectieve maatregelen dus al genomen zijn. Om aan *alle* bedrijven een emissie-eis van 5 mg/m^3 te stellen is niet alleen onverstandig omdat dit niet aantoonbaar bijdraagt aan de verbetering van de gezondheid, maar ook onverstandig vanuit het oogpunt van administratieve lasten, milieuwinst, kosteneffectiviteit en een integrale benadering van milieu op het bedrijf. Ook vreest VNO-NCW door deze aanpak een stijging van procesvoering.

Daarnaast merken wij op dat in de beschrijving van de huidige situatie in paragraaf 4.3 van het NSL uitgegaan wordt van fijn stof concentratie inclusief natuurlijke bronnen, terwijl deze volgens de EU-richtlijn genegeerd mogen worden. Daarnaast blijken de tabellen op blz. 47 nog aangepast te worden aan de nieuwe GCN-cijfers. De uitstoot van de industrie zal dan veel lager blijken dat zijn dan in deze versie van het NSL verondersteld. Dit betekent dat het probleem die door de industrie wordt veroorzaakt nog kleiner is dan gedacht. VNO-NCW wil het Kabinet daarom met klem verzoeken af te zien van een benadering dat de gehele industrie met een emissie-eis van 5 mg/m^3 wordt geconfronteerd.

Milieuzonering

In een aantal steden wordt milieuzonering toegepast of liggen er voornemens. VNO-NCW vindt dat er een landelijk kader afgesproken moet worden voor de toepassing van milieuzonering en dat er overleg met het bedrijfsleven moet zijn. Daarnaast zal deze zonering begeleid moeten worden met een regeling om eigenaren van oude bedrijfsvoertuigen te helpen hun oude auto's te vervangen zonder economische schade te lijden. Dit blijkt een zeer kosteneffectieve maatregel te zijn. VNO-NCW vindt het daarom gewenst dat er afspraken komen tussen rijk en lokale overheden over de bijdrage in kosten van sanering.

Ad c. De implementatie van Europese milieuriichtlijnen in Nederlandse regelgeving

Bij de kanttekeningen is al gewezen op de noodzaak tussen een afstemming tussen Europese normen voor milieukwaliteit en Europese normen voor emissies (bronbeleid). Dit geldt voor lucht, maar overigens evenzo voor water en geluid.

Nederland kent de in Europa uitzonderlijke koppeling tussen projectbesluiten en de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Hetzelfde dreigt voor waterkwaliteit. Het NSL toont eens te meer dat er in feite weinig verband is tussen nieuwe projecten en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De bestaande activiteiten zijn van dominante betekenis en het Europese bronbeleid levert de grootste bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Het directe en/of indirecte effect van individuele projecten is relatief gering. Uit berekeningen (zie paragraaf 5.4 van het NSL) voor het hoofdwegennet blijkt, dat wanneer de grote projecten (projecten 'in betekende mate') worden uitgevoerd voor NO₂ het aantal overschrijdingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2015 afneemt van 141 km naar 134 en voor PM₁₀ gelijk blijft. Voor het onderliggende wegennet is dat respectievelijk een toename 1 km en 0 km. Letterlijk stelt het NSL dat 'de effecten van de ruimtelijke projecten op het aantal overschrijdingen van de grenswaarde gering is'. Dit doet de vraag rijzen naar de verdedigbaarheid van de toets op projectniveau en de uitgebreide bewijslast die daardoor ligt op initiatiefnemers voor nieuwe projecten.

Op grond van deze (nieuwe) inzichten meent VNO-NCW dat er grond is om de directe koppeling tussen individuele projecten en grenswaarden principieel te heroverwegen. De koppeling in de Wet Milieubeheer artikel 5.2 is gebaseerd op de hypothese dat nationale en regionale overheden via het al of niet goedkeuren van projecten veel invloed hebben op de luchtkwaliteit, terwijl dit feitelijk niet het geval blijkt.

Als gevolg van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water dreigt eenzelfde situatie te ontstaan als met de Richtlijn luchtkwaliteit. VNO-NCW wil om deze reden, een fundamentele discussie en bepleit de Wet Milieubeheer op dit cruciale punt te herzien.

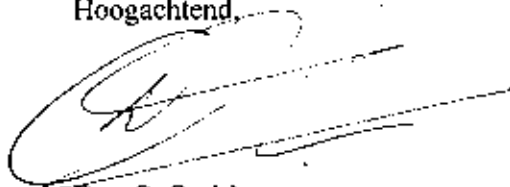
Samenvattend:

1. De aanpak van het NSL wordt door VNO-NCW gesteund.
2. Het accent van het milieubeleid moet liggen op het Europese bronbeleid. Nationaal en lokaal beleid is alleen te rechtvaardigen als dit aantoonbaar gezondheidswinst voor de bevolking oplevert en kosteneffectief is.

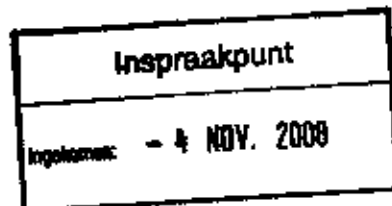
Blaad
6

3. Nederland moet in vervolg niet akkoord gaan met Europese normering die bindend is voor lidstaten zonder noodzakelijk begeleidend Europees bronbeleid en/of een adequate uitzonderingspositie voor (dichtbevolkte gebieden als) Nederland.
4. VNO-NCW en betrokken industrieën hebben er groot bezwaar tegen om alle bedrijven een emissie-eis van 5 mg/m^3 op te leggen. VNO-NCW wil dat aangesloten blijft worden bij de IPPC systematiek van BAT-BREFs. Dit betekent maatwerk op bedrijfsniveau met afweging van kosten en milieurendement.
5. De milieuzonering in steden dient getoetst te worden aan een nationaal kader, waarbij nut en noodzaak aangetoond moet worden. Wildgroei van zoneringen is onwenselijk. Eventuele milieuzoneringen moeten gepaard gaan met een financiële steun voor het schoon maken (in de praktijk: vernieuwen) van het wagenpark, met name bedrijfsauto's.
6. Gezien het feit dat nieuwe gebouwen en infrastructuur nauwelijks invloed hebben op milieukwaliteit en de overschrijding van normen, verdient de koppeling tussen deze soort projectbesluiten en milieukwaliteit fundamentele heroverweging. VNO-NCW bepleit een structurele wijziging van de Wet milieubeheer op dit punt.

Hoogachtend,



Dr. C. Oudshoorn
Directeur Economische Zaken



Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Kenmerk: NVMM08u16
Datum: 3 november 2008
Behandeld door: Drs. H. Jans, Dr. S. Evertz
Telefoonnr.: 0900-368668
Email: hjans@planet.nl; svme_ev@hetnet.nl
Onderwerp: Inspraak op Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij wil de Nederlandse Vereniging voor Medische Milieukunde, de NVMM, graag gebruik maken van de inspraakmogelijkheid op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). De NVMM is belangenbehartiger van artsen, milieugezondheidskundigen en anderen die werkzaam zijn op het terrein van medische milieukunde in Nederland.

Medische milieukunde is een vak dat zich bezig houdt met de raakvlakken tussen milieufactoren en gezondheid. De voornaamste doelstelling van medische milieukunde is het beschermen en bevorderen van de gezondheid van burgers door het contact met milieudeterminanten te voorkomen dan wel beperken. Het streven is uiteindelijk het realiseren van een zo gezond mogelijke leefomgeving.

Het belangrijkste doel van deze Vereniging is het verbreden van de wetenschappelijke basis van de medische milieukunde. De NVMM probeert door het ontwikkelen van wetenschappelijke richtlijnen en door het bevorderen van een gedachtewisseling met verschillende disciplines, bij te dragen aan de meningsvorming over de relatie tussen milieuverontreiniging en gezondheid. Daarnaast wil de NVMM reageren op ontwikkelingen en problemen vanuit het algemene milieu, die een bedreiging vormen en de gezondheid van de burger kunnen schaden, niet alleen op de korte maar ook op de lange termijn.

Vanuit dit doel willen we graag een bijdrage leveren aan de gedachtewisseling rondom luchtkwaliteit en gezondheid, zoals dat in het NSL is opgenomen. Wij zijn positief over het feit dat het NSL door het Ministerie van VROM in het leven is geroepen om ondermeer het doel "een goede luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid" te dienen. Met betrekking tot de manier waarop het Ministerie dit wil bewerkstelligen wil de NVMM nadrukkelijk aandacht vragen voor onderstaande punten.

Per adres:

Bureau GMV
Ledenadministratie NVMM
Postbus 3166
5203 DD 's-HERTOGENBOSCH

Telefoon: 0900 - 368668

Rekenen aan luchtkwaliteit

Het inzichtelijk maken van de lokale luchtkwaliteit gebeurt in Nederland over het algemeen met berekeningen. In het kader van NSL is er een landelijk rekenmodel opgesteld: de Saneringstool. Deze tool wordt gebruikt om het saldo te berekenen van aan de ene kant maatregelen om de lucht schoner te maken en aan de andere kant bouwplannen die leiden tot meer verkeer en luchtverontreiniging. Met betrekking tot dit instrument willen we graag de volgende aandachtspunten meegeven.

- In de Saneringstool worden prognoses gemaakt voor de luchtkwaliteit. Deze toekomstprognoses zijn zeer optimistisch; ze zijn niet alleen gebaseerd op vaststaand beleid maar ook op *voorgenomen* Nederlands en Europees beleid. Daarnaast wordt ervan uit gegaan, dat alle Europese landen tijdig aan de NEC emissie-eisen zullen voldoen, hetgeen op z'n minst *twijfelachtig* is. Oftewel, de prognose is eigenlijk de 'best haalbare' situatie (zie ook artikel van Dijkema et al., 2008 en Glerum, 2008 in Tijdschrift Lucht). Gevaar is dat hierdoor gemeenten niet meer gemotiveerd zijn om maatregelen te nemen, omdat er volgens de tool in de toekomst nauwelijks/geen knelpunten meer zijn. Dit terwijl metingen in Nederland, maar ook in andere Europese landen laten zien dat PM10 en NO2 op verkeersbelaste locaties sinds het jaar 2000 niet meer gedaald zijn (Wesseling en Beijl, 2008).
- Daarnaast wil de NVMM verwijzen naar een recent rapport van het Milieu en Natuurplanbureau (MNP, 2008). Zoals bij elk model geldt ook voor de saneringstool dat er onzekerheden zijn rondom de uitkomsten. De onzekerheidsmarges van modeluitkomsten van lokale luchtkwaliteit op straatniveau zijn groot. Dit wordt vergroot doordat er nu grofmazigere berekeningen gedaan worden dan voorheen, toen op lokaal niveau de berekeningen werden uitgevoerd. De onzekerheid betekent dat er bij een berekende NO2-concentratie tussen ongeveer 37 en 44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM10-concentratie tussen ongeveer 29 en 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geen betrouwbare uitspraak kan worden gedaan over het wel of niet overschrijden van de grenswaarden. Onder deze marges is het waarschijnlijk dat de grenswaarden niet worden overschreden en erboven dat ze wel worden overschreden (MNP, 2008).
Het Milieu en Natuurplanbureau wijst er zelfs uitdrukkelijk op dat de onzekerheden in de concentraties niet uit het oog moeten worden verloren, zeker niet wanneer deze kaarten worden gebruikt voor: 1) planvorming; 2) bij de beoordeling of is voldaan aan de grenswaarden; 3) voor het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. In de praktijk worden de uitkomsten wel als absolute waarheid beschouwd en vervolgens wordt geredeneerd dat lokale maatregelen niet meer nodig zijn. Het risico is groot dat effectief lokaal beleid in de ijskast gaat en dat de lucht in de steden de komende jaren niet schoner zal worden.

Samenvattend, de NVMM is bezorgd over het hanteren van de saneringstool als rekeninstrument en pleit, in het belang van de volksgezondheid, 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.

Per adres:

Bureau GMV
Ledenadministratie NVMM
Postbus 3166
5203 DD 's-HERTOGENBOSCH

Telefoon: 0900 - 3686868



Goede luchtkwaliteit?

Goede luchtkwaliteit ten behoeve van gezondheid wordt genoemd als één van de doelen van het NSL. Een ander doel van het NSL is het voldoen aan de Europese normen. De NVMM wil hierbij het volgende benadrukken.

Ondanks dat de Europese normen zijn opgesteld vanwege gezondheidskundige redenen, betekent dit niet dat wanneer er voldaan wordt aan de normen er geen gezondheidseffecten meer te verwachten zijn. Voor fijn stof is namelijk geen grenswaarde te stellen waar beneden geen gezondheidskundige effecten optreden. Mede uit oogpunt van haalbaarheid is daarom de norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gekozen. Echter, de advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ligt met $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ twee maal zo laag.

Ook bestaat over de huidige indicatoren PM10 en NO2 steeds meer discussie in hoeverre deze een goede schatter zijn voor gezondheidseffecten. 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 het naar school gaan op minder dan 100 meter van de rand van de snelweg en direct langs drukke (binnenstedelijke) wegen (ongeacht normoverschrijding), is nadelig voor de gezondheid. De dieseloetdeeltjes 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 in de AMvB namelijk uitsluitend gekeken naar normoverschrijding en bovendien worden niet alle gevoelige bestemmingen, zoals woningen, meegenomen. Ook gevoelige bestemmingen langs drukke binnenstedelijke wegen krijgen hierin geen aandacht.

De NVMM vertrouwt er op, dat u bovengenoemde aandachtspunten op een zorgvuldige wijze zult meenemen tijdens de behandeling van het NSL.

Met vriendelijke groet,

Drs. H.W.A. Jans, arts/medisch milieukundige
Voorzitter NVMM

Per adres:

Bureau GMV
Ledenadministratie NVMM
Postbus 3166
5203 DD 's-HERTOGENBOSCH

Telefoon: 0900 - 3686868



Datum poststempel

- 4 NOV. 2008

GROOT HERTOGENNELAAN 203
2517 ES DEN HAAG
tel. 070 30 50 286
info@haagsmilieucentrum.nl
www.haagsmilieucentrum.nl
Postbank: 94256

HAAGS MILIEUCENTRUM: VOOR EEN VITAAL HAAGS MILIEU

Inspraakpunt

Ingekomen: - 5 NOV. 2008

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Den Haag, 4 november 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Namens het Haags Milieucentrum maak ik hierbij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL voor zover het betrekking heeft op de gemeente Den Haag.

Algemeen

In het NSL worden maatregelen 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 onvoldoende garantie op verbetering. Met name op specifieke locaties die nu al tegen of boven de normen liggen, is de kans groot dat door de zogenoemde IBM-projecten normoverschrijdingen zullen ontstaan of blijven bestaan die door de maatregelen uit het NSL onvoldoende gecompenseerd worden. In zijn algemeenheid zorgen deze IBM-projecten voor een aanzienlijke toename van het verkeer in onze stad. Op dit moment kent Den Haag tal van luchtkwaliteitsknoelpunten. Zelfs met alle voorgestelde bovenlokale en lokale maatregelen is de verwachting van de gemeente zelf, volgens het Actieplan Luchtkwaliteit, dat in 2011 en 2015, uitgaande van derogatie, nog enkele knoelpunten blijven bestaan. Bovendien blijkt uit de bijlagen van het NSL dat nog lang niet alle effecten van de Haagse IBM-projecten berekend of in te schatten zijn, waardoor de kans aanzienlijk lijkt dat deze projecten de omvang en het aantal van de Haagse knoelpunten zullen vergroten.

Projecten en maatregelen in Den Haag

Voor Den Haag gaat het met name om de volgende IBM-projecten:

- Woningbouw: Knoop Moerwijk, Transvaal+, Uithof/Lozerlaan
- Kantoren: Beatrixkwartier
- Infrastructuur: De Put/Calandstraat, Erasmusweg, Hildebrandplein, Internationale Ring, Neherkade, Trekviertunnel, Van Alkemadeaan
- Gemengde locaties: Binckhorst, Haga-ziekenhuis, Scheveningen Haven, Vlietzone/Ypenburg

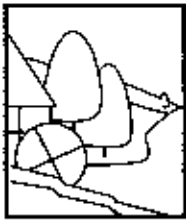
Duidelijk is dat deze projecten tot een aanzienlijke verkeersstroomtoename in de stad zullen leiden. Onduidelijk is in hoeverre zij bij elkaar opgeteld tot nieuwe of verergering van bestaande knoelpunten leiden, o.a. op de Neherkade, Lekstraat en Vaillantlaan. Onduidelijk is tevens in hoeverre de voorgestelde maatregelen de verslechtering als gevolg van deze projecten kunnen compenseren. Onze vraag is daarom: welke garantie hebben de 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 die normen wordt voldaan?

Conclusie

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Den Haag naar verwachting op verschillende locaties in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering tegen te gaan. Een kritische beoordeling van de voorgestelde IBM-projecten voor Den Haag en aanvullende compenserende maatregelen zijn volgens ons zeer gewenst. Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van deze zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Lennart van der Linde
Mobiliteitsmedewerker Haags Milieucentrum



STICHTING
MILIEUFEDERATIE
LIMBURG

Datum poststempel

- 4 NOV. 2008



(2 minuten loopafstand van NS-station)

T 0475 38 64 10

F 0475 38 64 59

E smi@milieufederatielimburg.nl

www.milieufederatielimburg.nl

ABN AMRO Bank nr. 57.62.22.887

Inspraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
t.a.v. Mevrouw Cramer
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Roermond: 4 november 2008

Betreft: Inspraak NSL – LSL

Van: Drs. A.H.M. Akkermans

Kenmerk: 08.239 / SA / 330.4

Bijlage(n): -

Geachte mevrouw Cramer,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik een inspraakreactie te leveren op het door uw ministerie opgestelde ontwerp Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit(NSL) inclusief het Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit(LSL).

De Stichting Milieufederatie Limburg is een onafhankelijke stichting die opkomt voor de belangen van natuur en milieu in Limburg. Onze reactie is dan ook hoofdzakelijk gericht op het LSL. Voor wat betreft onze reactie op het NSL sluiten wij aan bij de inspraakreactie van Stichting Natuur en Milieu, die zich vooral richt op het landelijke beleid.

De belangrijkste bezwaren die wij hebben ten aanzien van het NSL hebben:

- Het NSL is een te optimistische rekenexercitie. In de zogenaamde 'saneringstoel' wordt gerekend met maatregelen op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau, waarvan niet eens zeker is of ze ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ook wordt te weinig rekening gehouden met het feit dat van sommige maatregelen (de grootte van) het effect op de luchtkwaliteit niet eens zeker is.
- De gezondheidsbescherming, waar het uiteindelijk allemaal 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 (politiek) vastgestelde normen treedt immers gezondheidschade op. Daarnaast wordt de gezondheidsbescherming verzwakt omdat uitstel wordt gevraagd om te voldoen aan de normen. Streven zou moeten zijn om zo snel mogelijk aan de normen te voldoen.
- De rapportage van de Commissie Verheyen toont aan dat de inherente onzekerheden bij de bepaling van de luchtkwaliteit om voorzorg en reservemaatregelen vragen. Helaas ontbreken deze in het NSL.



Limburgs Samenwerkingsprogramma (LSL)

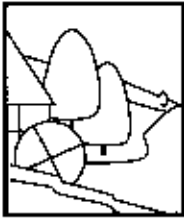
Wat betreft het LSL willen wij als eerste opmerken dat we zeer verheugd zijn met de ambitie die hierin wordt uitgesproken. Het LSL heeft een bredere doelstelling dan het NSL, waarbij aandacht voor het verder verbeteren van de luchtkwaliteit ten bate van de gezondheid voorop staat. En dat moet naar onze mening ook de essentie van het programma zijn. De provincie en de gemeenten in Limburg plaatsen kanttekeningen bij de berekeningen met de Saneringstool. Het beeld dat volgt uit de berekeningen met de saneringstool is voor Limburg gunstig, maar dan moeten wel alle maatregelen worden uitgevoerd. Op veel plaatsen schommelt de luchtverontreiniging rondom de toegestane concentraties. Dat betekent dat kleine verschuivingen in negatieve zin (maatregelen die minder effect sorteren dan verwacht of maatregelen die niet uitgevoerd worden) een beeld opleveren dat er aanmerkelijk slechter uitziet dan de huidige berekeningen laten zien. Wij zijn het met de Provincie Limburg eens dat gemeenten beter het zekere voor het onzekere kunnen nemen en bij twijfel beslist door moeten gaan met het nemen van maatregelen. Graag hadden we deze houding en visie ook in het LSL terug gezien.

Wij waarderen de stimulerende en coördinerende rol van de Provincie Limburg in het Platform Lucht Limburg en zien dat dit een positieve uitwerking heeft op het verbeteren van de luchtkwaliteit in Limburg.

Toch hebben wij nog een aantal opmerkingen ten aanzien van het Limburgse programma:

- Wij betwijfelen ten eerste de opmerking op blz. 14 dat 'negatieve effecten die IBM-projecten hebben op de luchtkwaliteit in ruime mate gecompenseerd worden door de generieke en locatiespecifieke maatregelen van het LSL en het NSL'. Naar onze mening is de uitvoering van een groot aantal gemeentelijke maatregelen helemaal niet zeker. Ook het effect op de luchtkwaliteit is vaak onzeker. Zo wordt bijvoorbeeld in Maastricht (en een aantal andere gemeenten) de potentiële(!) maatregel milieuzonering genoemd. Om daadwerkelijk tot een milieuzonering te komen in de binnenstad van Maastricht wordt allereerst het stappenplan van het landelijk convenant doorlopen. Wanneer blijkt dat een milieuzone niet zorgt voor een "substantiële" verbetering van de luchtkwaliteit, gaat deze maatregel niet door. Onduidelijk is wanneer sprake is van een "substantiële" verbetering. Daarover vindt dan discussie plaats; een politiek discussie die gaat over economische belangen versus milieu-/gezondheidsbelangen. Met andere woorden de uitvoering en het effect van de gemeentelijke maatregelen zijn dusdanig onzeker dat deze geen garantie geven voor compensatie van de negatieve effecten van IBM-projecten.
- Bij de IBM-projecten op bladzijde 16 van het LSL missen wij een aantal projecten, zijnde:
 - o het totale Greenportgebied bij Venlo, met daarin niet alleen bedrijventerrein TPN, maar ook de Floriade, Greenportlane en Traffic Port
 - o Verbreding van de N260-west, verbreding van de A2 tussen Maastricht en Kerensheide en de Buitening Parkstad.

In het LSL wordt niet onderbouwd waarom deze projecten niet 'in betekenende mate' zorgen voor verslechtering van de luchtkwaliteit.



- Op blz. 21 in het LSL wordt onder tabel 5.1. gesteld dat als gevolg van generieke (inter-)nationale maatregelen het wagenpark in de toekomst schoner wordt, waardoor stedelijke concentraties en piekbelastingen sterk afnemen. Of het schoner worden van het wagenpark ook daadwerkelijk leidt tot het schoner worden van de lucht in steden is nog maar zeer de vraag. De GGD Amsterdam heeft een stedelijk meetnet en uit deze gegevens blijkt dat de afname van de concentraties fijn stof de laatste jaren stagneert. Rapport GGD A'dam (2008): "Ten slotte geeft ook de European Environment Agency in een analyse van de meetgegevens van de EU landen in de periode 1990-2004 aan dat er sinds 1997 geen meer verbetering optreden in de gemeten concentraties fijn stof. De EEA geeft als mogelijke verklaring voor deze stagnerende trends 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."
Wij zijn dan ook van mening dat voorzichtigheid geboden is bij het trekken van bovenstaande conclusies.
- Wat betreft de aanpak van de intensieve veehouderij vinden wij dat niet alleen ingezet moet worden op het oplossen van knelpuntsituaties, zijnde normoverschrijdingen PM10. Zoals blijkt is de intensieve veehouderij (m.n. pluimveebedrijven) een sector die een belangrijke bron is van fijn stof. Het beleid en de maatregelen moeten ons inziens dan ook gericht zijn op het verlagen van de achtergrondconcentraties (de dikke deken die over Nederland ligt) en niet alleen op het oplossen van de knelpuntlocaties. Daarnaast vragen bij de uitvoering van het LSL aandacht voor het cumulatieve effect van intensieve veehouderij in de zogenaamde Landbouw Ontwikkelings Gebieden (LOG's) op de fijn stof-concentraties.

Wij vragen u bij het definitief vaststellen van het NSL rekening te houden met onze opmerkingen.

Met vriendelijke groet,
Stichting Milieufederatie Limburg,

Ir. J.H. Heijnen – directeur

Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek e.o. (LIA e.o.)

Ingeschreven bij de K.v.K. onder nr. 30150918. Bankrekeningnummer: ABN/AMRO Uithoorn 51 79 23 211
Secretariaat: Amstelkade 124 Amstelhoek, telefoon 0297-566602. www.stichtingliaco@kpnplanet.nl

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Datum poststempel

- 4 NOV. 2008

Inspraakpunt	
Ingekomen:	- 5 NOV. 2008

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Amstelhoek, 3 november 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 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.

Projecten en maatregelen in onze regio

-De omlegging van de N201 Uithoorn-Amstelhoek baart ons 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 het tweede project dat zware druk gaat geven op de luchtkwaliteit in en rond de boven genoemde polder.

Beide projecten liggen in de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) langs de rivier de Amstel.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in onze regio in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in onze regio tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek wij u met inachtneming van onze zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Stichting Leefbaarheid Industrierrein Amstelhoek en omstreken (L.I.A. e.o.)

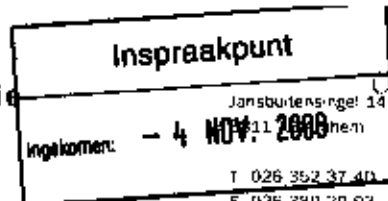
Namens deze, de Secretaris

G.J. Alberts





gelderse
milieufederatie



T 026 352 37 40
F 026 389 20 93
I www.geldersemilieufederatie.nl
E gmfo@geldersemilieufederatie.nl

Aan: Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Inspraak Regionaal Samenwerkingsprogramma Gelderland (RSL) en
ontwerp- Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Datum: 3 november 2008

Briefnr: 08303-vv.vv

Geachte minister,

Uit het NSL en RSL¹ Gelderland blijkt dat een aantal hardnekkige knelpunten ook na uitvoering ervan blijft bestaan. De Gelderse Milieufederatie (GMF) is van mening dat alleen uitstel mag worden verleend als dit leidt tot de daadwerkelijke oplossing van het probleem.

Op 27 juni heeft de ministerraad het kabinetstandpunt ingenomen. Begin juli 2008 is het NSL naar de Europese Commissie gestuurd. Daarmee heeft de Nederlandse regering uitstel voor het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) aangevraagd bij de Europese Commissie. De landelijke inspraak en de behandeling in het Nederlandse parlement volgen pas in het najaar van 2008. De inspraak en discussie in het parlement worden door het kabinet - ten onrechte - niet afgewacht.

In onderstaande worden onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL en het RSL Gelderland nader verwoord.

Overblijvende knelpunten in Arnhem na uitvoering NSL

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008 en september 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL, dd april 2008.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Doctor W Dreeslaan te Ede.
Wat betreft NO₂ gaat het om:
- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritssingel te Nijmegen;

¹ Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld. Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geeiste jaren: 1 januari 2005 resp. 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt echter ruimte indien aangetoond wordt binnen een uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) wel aan de normen te voldoen. Hiertoe heeft het kabinet het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) opgesteld waarin maatregelen staan opgenomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

- Binnenhoek te Tiel;
- Steenweg te Zaltbommel.

Wij achten dit niet acceptabel. Wij zijn van mening dat het NSL en het uitstel niet uitgevoerd dient te worden tenzij bovengenoemde knelpunten daadwerkelijk worden opgelost. Daarvoor dienen stringentere maatregelen op kortere termijn genomen dienen te worden, zoals kilometerheffing, milieuzones en 80 km maatregelen.

Bezwaren tegen RSL en NSL

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)², dat onlangs is opgesteld, heeft als doel dat de luchtkwaliteitsnormen later worden gehaald. Volgens het Nederlandse kabinet rechtvaardigt het NSL het uitstel van de deadline. Als natuur- en milieuorganisatie vragen wij het Nederlands Parlement het verzoek tot uitstel (het zgn. derogatieverzoek) in deze vorm af te wijzen.

Doestelling van het NSL dient te zijn normen zo snel mogelijk te halen. Dat is nu niet het geval. Met de maximale termijn voor uitstel worden op een aantal plaatsen de doelen nog niet gehaald.

Onze bezwaren zijn:

1. In het plan ontbreken vele technisch en economisch uitvoerbare en geschikte maatregelen. In onderdeel 2a van deze brief (zie hieronder) wordt hier nader op ingegaan.
2. Het NSL is sterk gebaseerd op grotendeels optimistische positieve effecten van onzekere maatregelen
3. het Nederlandse luchtkwaliteitsprogramma is gericht op het afzwakken van de Wet Luchtkwaliteit en verplichtingen ten aanzien van monitoring in plaats van het beschermen van de burger tegen luchtverontreiniging.

Dit heeft als gevolg dat de luchtkwaliteit in Nederland langer dan noodzakelijk de normen overschrijdt. Met als gevolg meer schade aan gezondheid van mensen en aan vermijdbare vroegtijdige sterfgevallen. Wij beschouwen het NSL onvoldoende om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en vooral ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid.

De Nederlandse regering heeft de noodzaak voor uitstel niet duidelijk aangetoond. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger zou niet langer hoeven te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierbovengenoemde bezwaren.

1. Nederlands Luchtkwaliteitsbeleid bevat geen adequate maatregelen

De Nederlandse luchtkwaliteit valt onder de slechtste in Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen. De grenswaarden voor fijn stof

² Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.

(PM10) en stikstofoxyden (NOx) worden nog steeds grootschalig overschreden. De grenswaarde voor NO2 zal in 2010 niet worden bereikt met de huidige beleidsinspanningen.

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid³. Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, 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. Bijvoorbeeld maatregelen als verlaging van de maximumsnelheid op wegen waar normen worden overschreden en milieuzones in steden met als doel vervuilende (vracht)auto's te weren.

De GMF pleit voor extra maatregelen (zie punt 2) en extra geld hiervoor.

2. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

a. De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de gemeenten toegang te verlenen tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel gemeenten kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴.

b. In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

c. Gedifferentieerde parkeertarieven instellen. Schone personenauto's betalen een lager tarief dan de vervuilender auto's.

d. Transferia aan de randen van de stad. Dit moet aantrekkelijker zijn dan de parkeergarages in de stad.

3 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.

4 Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

e. Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO₂⁵. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperking in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg.

f. Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

g. Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO₂ en NO_x. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

h. De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. Een ambitieus implementatieplan ontbreekt (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt).

i. Vele andere, technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken, zoals gedifferentieerde havenbelasting, zgn walstream in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, en een effectief systeem voor de kilometerheffing.

Daarom dienen extra maatregelen naar onze mening op zijn minst in te houden:

- het opnieuw instellen en vergroten van de zones voor snelheidsbeperking op stedelijke snelwegen en ringwegen (zoals de Pleijroute, A12, A73 bij Nijmegen);
- ondersteuning in plaats van tegenwerking van gemeenten die milieuzones willen opzetten voor vrachtwagens, kleine vrachtwagens en personenauto's (gemeenten als Arnhem, Apeldoorn, Ede en ook gemeenten als Zutphen, Doetinchem, Harderwijk en Tiel);
- sneller instellen van een effectief systeem voor kilometerheffing;
- voor 2009 afschaffen van de belastingafrek voor brandstoffen gebruikt in schepen en dieseltreinen (rode diesel);

⁵ Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat. www.verkeer-en-waterstaat.nl.

- het tenminste toepassen van IPPC vereisten voor industriële milieuvergunningen en agrarische stallen;
- extra investeringen ten behoeve van verbetering van het openbaar vervoer (HOV-tram regio Arnhem- Nijmegen ; oostelijke fly-over Arnhem Centraal Station; HOV- Arnhem-Apeldoorn; Emperbocht bij Zutphen; versnelling van de transitie naar bussen op biogas) en fietsinfrastructuur (comfortabel en snel)

3. NSL gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen op papier van het NSL is het systeem voor kilometerheffing in 2011. Toch zijn de invoering en het ambitieniveau van de maatregel onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal niet voor 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieueffecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames gebruikt in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Ook dient een reservepakket van effectieve maatregelen te worden opgesteld voor het geval de normen niet blijken te worden gehaald. Deze maatregelen moeten snel gerealiseerd kunnen worden. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan⁶.

4. Te veel inspanning om de Nederlandse luchtkwaliteitsnormen af te zwakken

Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 is een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- Gemeenten werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stofnormen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- Gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- Een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutaf trek);
- De afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- Worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- Een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

6 COM (2008) 403

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (derogatie) te bewijzen. In feite dient uitstel niet gegeven te worden omdat er voldoende goed werkende, effectieve en bewezen maatregelen voorhanden zijn. Uitstel is daardoor niet nodig. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloond.

Hoogachtend

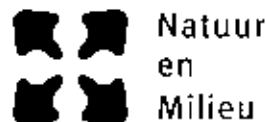


Drs. V.A.M. Vintges
Directeur

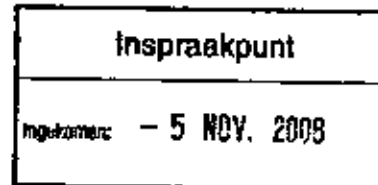
Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 41192228



Inspiraakpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG



Utrecht,
ons kenmerk
contactpersoon
onderwerp

4 november 2008
KB/ju/081104.131
K. Blaauw
Zienswijze Stichting Natuur en Milieu op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Geachte dames en heren,

Stichting Natuur en Milieu vindt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in zijn huidige vorm onvoldoende om te voldoen aan het doel van de luchtkwaliteitsrichtlijn: het beschermen van de gezondheid. Wij stellen daarom een aanvullend pakket van maatregelen voor. Wij vinden dat het programma zelf en de begeleidende regelgeving aangepast moet worden voordat het NSL in werking kan treden. In augustus 2008 hebben wij deze zienswijze ook aan de Europese Commissie kenbaar gemaakt. Het verzoek aan de Commissie is daarbij om zonder verbetering van het NSL de gevraagde derogatie niet te verlenen. In deze zienswijze zetten wij onze belangrijkste bezwaren uiteen en doen wij aanbevelingen om hieraan tegemoet te komen.

De brief aan de Europese Commissie vindt u in de bijlage van deze brief. Daarnaast verwijzen wij graag naar ons eerdere commentaar op de Wet luchtkwaliteit, de recente wijzigingen in de spoedwet wegvérbreding en het actieplan fijn stof voor de industrie.

Onze belangrijkste bezwaren zijn:

1. Het programma heeft niet als doel om zo snel mogelijk de gezondheidsschade te verminderen, maar stelt dit zo lang mogelijk uit;
2. Tegelijk met het Nationale Luchtprogramma worden effectieve luchtmaatregelen teruggedraaid, ontmoedigd, en zelfs schadelijke ontwikkelingen gestimuleerd;
3. Veel (kosten-)effectieve maatregelen ontbreken en zouden moeten worden toegevoegd;
4. Het NSL is weinig robuust door het gebrek aan reservemaatregelen en voorzorg en gaat hiermee voorbij aan de advisering van de Commissie Verheyen;
5. Onbetrouwbaarheid van de berekeningsmethodiek (saneringstool);
6. Eenzijdig inboeken van maatregelen zoals de kilometerprijs (wet voor de luchtkwaliteit, maar niet voor de verkeersprognoses bij infrastructuurplannen);
7. De borging van de voortgang is onvoldoende geregeld;
8. De sterke afname van de gezondheidsbescherming via wijzigingen in de regelgeving die gelijktijdig met het ontwikkelen van het NSL plaatsvindt;
9. De kabinetsreactie suggereert ten onrechte draagvlak bij het maatschappelijk veld.

1. Het programma heeft niet als doel om zo snel mogelijk de gezondheidsschade te verminderen, maar stelt dit zo lang mogelijk uit

Het doel van het NSL zou moeten zijn om de gezondheid zo goed mogelijk te beschermen én om zo snel mogelijk aan de luchtnormen te voldoen. Maar het programma streeft er juist naar om zo laat mogelijk aan de normen te voldoen. Het programma is opgesteld door van het maximaal mogelijk uitstel terug te rekenen naar welke maatregelen er nodig zijn. Ook



kosteneffectieve maatregelen met een belangrijke gezondheidswinst zijn afgefallen als ze niet (meer) noodzakelijk bleken voor de formele derogatievoorwaarden. Een aantal lokale overheden heeft een iets gezondere ambitie en stuurt meer op gezondheidswinst. Dit zou ook het uitgangspunt voor het NSL als geheel moeten zijn.

Illustratief zijn de maatregelen rondom een aantal snelwegtrajecten die in het NSL zijn opgenomen. Zodra de berekende concentratie net onder de wettelijke norm duikt, worden effectieve maatregelen zoals snelheidsverlaging meteen weer afgeschaft. Blijkbaar hechten de samenwerkingspartners in het NSL zo weinig belang aan de gezondheid van omwonenden dat zonder normoverschrijding goed toepasbare en effectieve maatregelen niet genomen worden.

Voorstel: 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.

2. Tegelijk met het Nationale Luchtprogramma worden effectieve luchtmaatregelen teruggedraaid, ontmoedigd, en zelfs schadelijke ontwikkelingen gestimuleerd

Dit doet geen recht aan de onverminderde gezondheidsurgentie van luchtvervuiling. Ook verhouden deze acties zich slecht tot het pleidooi van de regering dat uitstel nodig is om de luchtnormen te halen. Voorbeelden hiervan zijn:

- a. Het afschaffen van de snelheidsverlaging op een aantal snelwegtrajecten in steden. De evaluatie van deze effectieve maatregel noopt juist tot een brede inzet op langdurige trajecten. Het kabinet is zelfs van plan om de snelheid op provinciale wegen te verhogen. Dit leidt tot meer emissies en gezondheidsschade. Bovendien zadelt het gemeenten op met de lucht- en geluidsproblemen van het rijkswegennet;
- b. Het terugdraaien van de plannen om in 2009 aan de zeer vervuilende rode diesel dezelfde eisen als aan het gewone wegverkeer te stellen, zijn voor de begroting teruggetrokken;
- c. De inzet op biobrandstoffen en buitenlandse reducties in het klimaatbeleid in plaats van het investeren in schone duurzame bronnen en binnenlandse besparing;
- d. Ook de plannen voor nieuwe kolencentrales zonder dat oudere centrales uitgefaseerd worden én de ambities voor uitbreiding van de weginfrastructuur zijn slecht voor de luchtkwaliteit.

3. Veel effectieve maatregelen ontbreken

De lucht kan veel sneller schoner dan met de huidige invulling van het NSL. Er zijn nog veel maatregelen mogelijk. Dat is niet alleen goed voor de gezondheid het is ook bijzonder kosteneffectief door de hoge maatschappelijke kosten van luchtvervuiling. Bovendien maakt het ruimtelijke ontwikkelingen minder kwetsbaar. Als er enige ruimte tot de normen is, dan maken kleine afwijkingen in de berekeningen of andere tegenvallers immers niet zo veel meer uit.

Voorstel: neem op korte termijn in het NSL in ieder geval de volgende maatregelen op:

- Fijn stof bij duurzaam inkopen; alle NSL-partners stellen vanaf 2009 eisen aan de zeer hoge fijn stof-uitstoot van mobiele machines, te beginnen bij de werken van Rijkswaterstaat. Daarnaast stellen zij effectieve eisen aan het overige eigen wagenpark en transportdiensten;
- Milieuzones in alle grote steden volgens Duits-model; dus inclusief personenwagens;
- Ombuigen van het klimaatbeleid met inzet op echt duurzame bronnen. Dus geen nieuwe kolencentrales; wel een snelle realisatie van grootschalige duurzame energieopwekking zoals wind op zee, energiebesparing en elektrische auto's;
- Het simpelweg toepassen van de best-available technics bij de industrie en een versnelde actualisatie van de vergunningen;



- Grootschalige toepassing van luchtwassers voor grote veestallen: Meer investeren in de fiets en schoon openbaar vervoer.

4. Het NSL is weinig robuust door het gebrek aan reservemaatregelen en voorzorg en gaat hiermee voorbij aan de advisering van de Commissie Verheyen

Het advies over beter meten en rekenen bij de bepaling van de luchtkwaliteit (de Commissie Verheyen) toont aan dat de inherente onzekerheden bij de bepaling van de luchtkwaliteit, om voorzorg en reservemaatregelen vragen. Daarmee geeft het advies een aantal belangrijke nuanceringen op de advisering van de Commissie Elverding. Deze ontbreken in de gepresenteerde aanpak. In plaats daarvan lijkt het pleidooi om slimmer om te gaan met onzekerheden en beter te sturen op gezondheid nu te worden ingezet om minder maatregelen te nemen en bijvoorbeeld wegen aan te leggen die waarschijnlijk wel tot overschrijdingen leiden. Dat is niet alleen slecht voor de gezondheid, het maakt ook de kans dat projecten (weer) bij de rechter sneuvelen groot omdat ze niet aan de eisen uit de Europese richtlijn voldoen.

Voorstel: het NSL vervangt de riskante just-in-time aanpak voor het halen van de doelen door een robuuste, op voorzorg gebaseerde aanpak. Hiervoor wordt een pakket aan reservemaatregelen in het NSL opgenomen en verder uitgewerkt.

5. Onbetrouwbaarheid van de saneringstool

Het NSL rekent zich ten onrechte rijk. De gebruikte rekenmethode (saneringstool) is volgens deskundigen te optimistisch¹. Immers, terwijl de feitelijke concentraties op stadswegen niet afnemen laat de saneringstool een continue verbetering van de luchtkwaliteit zien. Daardoor worden te weinig maatregelen genomen om de lucht schoner te maken. De kans is daardoor groot dat de luchtnormen niet op tijd gehaald worden.

Voorstel: Aanpassing van de saneringstool en de meet- en rekenmethodiek zodat de berekeningen een betrouwbaar beeld van de luchtkwaliteit schetsen. Dit vergt een zorgvuldige analyse door een onafhankelijke en deskundige instantie.

6. Eenzijdig inboeken van maatregelen zoals de kilometerprijs

De kilometerbeprijzing wordt eenzijdig en opportunistisch ingeboekt. Het effect is wel opgenomen in het NSL, waar het voor een afname van de luchtvervuiling zorgt. Maar in de verkeersprognoses is het niet opgenomen. De vermindering van de vraag naar nieuwe infrastructuur wordt dus niet meegenomen bij de planning van wegen. Daardoor wordt de weginfrastructuur onnodig uitgebreid en de kosten en baten hiervan niet goed ingeschat.

Voorstel: de effecten van kilometerbeprijzing dienen in verschillende beleidsvelden op dezelfde wijze te worden meegenomen.

7. De borging van de voortgang is onvoldoende geregeld

Na een mogelijke goedkeuring door de commissie is het NSL tijdelijk vogelvrij. Het mantra van het NSL is dat door monitoring van de voortgang en de flexibele opzet dit geen probleem is. Maar dit biedt geen zekerheid voor de benodigde afname van de vervuiling. De Raad van State adviseert daarom in haar advies m.b.t. de wijzigingen in de Wet milieubeheer om een staffeling op te nemen. Een dergelijk systeem met afnemende plandrempels biedt een betere garantie en een stok achter de deur om verbetering van de luchtkwaliteit te realiseren.

Voorstel: opnemen van een gestaffeld systeem van geleidelijk afnemende plandrempels om de voortgang beter te kunnen garanderen.

8. Verslechtering van de gezondheidsbescherming via wijzigingen in de regelgeving

In de regelgeving is sinds 2003 een gestage en sterke verzwakking van de gezondheidsbescherming tot stand gebracht. Door allerlei vaak ingewikkelde en juridisch wankele constructies zijn de berekende concentraties een stuk lager geworden. Daardoor

¹ Zie bijvoorbeeld M. Dijkema, S. van der Zee en F. Woudenberg in: Tijdschrift Lucht, Oktober 2008.



voldoen plekken met te hoge concentraties van het schadelijke fijn stof nu wel aan de norm.

In het oog springende verzwakkingen hierbinnen zijn: de eerder doorgevoerde zeezoutaf trek, verruiming van de meetafstand bij wegen, de nieuwste plannen voor de Spoedwet wegverbreding, het toepasbaarheidsbeginsel, het uitsmeren van de vervuiling over grotere gebieden langs wegen (pieken zoals bij stoplichten vallen daardoor weg) en mogelijk nieuwe voorstellen voor simpel rekenen met vuistregels.

Natuur en Milieu maakt ernstig bezwaar tegen deze uitholling van de gezondheidsbescherming. Een indirect gevolg hiervan is bovendien dat het draagvlak voor luchtbeleid erodeert. In het verleden zijn de meeste problemen immers weggerekend, dit maakt het luchtprobleem in de ogen van veel overheden vooral een juridische kwestie.

9. De kabinetsreactie suggereert ten onrechte draagvlak bij het maatschappelijk veld

In tegenstelling tot wat het kabinetsstandpunt over het NSL suggereert (2.4) is er geen breed draagvlak. Natuur-, milieu- en gezondheidsorganisaties zijn niet of slechts op grote afstand betrokken geweest bij het opstellen van het NSL en de geschetste aanpak heeft weinig steun bij deze organisaties. De weerstand tegen de geschetste oplossingen wordt versterkt door de grote bezwaren die gezondheids-, bewoners- en milieuorganisaties hebben bij de continue stroom van juridische trucs om de gezondheidsbescherming van de luchtkwaliteitsnormen uit te hollen.

Ook de inspraakprocedure en de kamerbespreking lijken vooral als een formaliteit te worden beschouwd. Het betreft hier een bestuurlijk 'dichtgetimmerd' plan met weinig ruimte voor aanpassing op basis van de inspraak of de politieke discussie. Deze procedure staat niet in verhouding tot het grote maatschappelijk belang van een goede luchtkwaliteit.

Wij vragen het kabinet met klem om aan de genoemde bezwaren tegemoet te komen. Uiteraard zijn wij graag bereid om een nadere toelichting en achtergrondinformatie te geven bij deze brief.

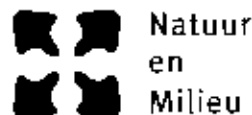
Hoogachtend,
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk
algemeen directeur

Stichting
Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL

info@natuurenmilieu.nl
www.natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311

Hamburgerstraat 28a
Bank 13.19.62.035
Giro 51880
KvK Utrecht 4192228



Mr. Andrej Kobe
Directorate C: Climate Change & Air
Environment Directorate-General
European Commission
B-1049 Brussels

Utrecht, August 8th, 2008
our reference: KB/tgr/080808.077
contact: Karin Blaauw
subject: Application by the Dutch government on time extension of deadline for meeting PM₁₀ and NO₂ Limit Values in the Air Quality Directive

Dear Mr. Kobe,

The Dutch Government has recently notified the European Commission of their intention to postpone the deadline for attaining compliance with the limit value for nitrogen dioxide (NO₂) and of the fact that they meet the conditions for being exempt from the obligation to apply the PM₁₀ limit values. The notification is based on the Dutch National Air quality plan¹. While the Commission assesses this notification, the Netherlands Society for Nature and Environment (Stichting Natuur en Milieu) would like to inform you about our objections to the Dutch request. Our objections are:

1. The Dutch Air quality plan aims to reach the limit values at the latest possible convenience, with the least effort. In our opinion this air quality policy does not qualify as appropriate action.
2. In this plan many technically and economically feasible measures are missing.
3. The plan relies heavily on an overly optimistic impact assessments of uncertain measures.
4. Dutch air quality policymaking is focused on the weakening of Dutch air quality law and monitoring requirements, rather than protecting citizens from air pollution.

As a result, air quality in the Netherlands will continue to exceed limit values longer than necessary, causing more damage to human health and avoidable early deaths. We consider the Dutch National Air quality plan insufficient to meet the requirements of the Air Quality Directive, as well as inadequate to provide protection for human health. Therefore, in our opinion the Dutch government has failed to prove the necessity for derogation and the Dutch request for time extensions should certainly not be granted without additional requirements for the measures taken and a reconsideration of the duration of the time extensions. Dutch citizens should not have to wait longer for cleaner air, while government is taking only partial action.

1. Dutch air quality policy does not qualify as appropriate action

Air quality in the Netherlands is among the worst in Europe. This causes serious health effects, especially for children and vulnerable groups such as asthmatic people. Limit values for PM₁₀ are still largely exceeded, and the limit value for NO₂ in 2010 will not be reached with current policy efforts.

In line with the Air Quality Directive, governments are required to draw up action plans and to take action if the limit values for PM₁₀ in 2005 and NO₂ in 2010 are expected to be exceeded. Yet, the first Dutch action plan was not published until 2005. An analysis of the action plans of cities showed that on December 1st, 2005, most cities where PM₁₀ limits were exceeded still had no air quality plans. For 80% of the cities where the margin of tolerance for NO₂ was exceeded, plans were either absent or lacked operational measures and

¹ Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, June 2008





287

funding². Even at this moment, the Dutch National Air quality plan is not aiming to improve air quality as soon as possible. Instead, the plan's objective is to meet the limit values, including the maximum time extension, at the latest possible convenience, with the least possible effort. In anticipation of the Commission's assessment, the time extensions are already used to slow down or turn down air quality initiatives. Some measures that had already been implemented or planned are now being cancelled, for example speed limits and environmental zones in some cities.

2. Many effective Air Quality measures are missing

The following examples illustrate our concerns.

1. Speed limits of 80 km per hour were established on a number of highways near cities. Evaluation of these measures proves the speed limits to be very effective both for reducing diesel exhaust emissions and lowering the local concentrations for PM₁₀ and NO₂³. The Dutch government however has recently decided to withdraw the existing speed limits. It was argued that these speed limits will not be absolutely necessary to reach the limit values provided the time extensions are granted. The proposal even creates the possibility to increase the maximum speed limit on many highways, causing additional air pollution and health damage.
2. The Dutch government creates obstacles for cities planning to establish environmental zones for both passenger cars and small vans. In order to deter local authorities from taking this effective air quality measure, the national government intends to deny cities access to the database of vehicle characteristics of the Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW; State Agency for road transport). The database contains essential information on the age and environmental characteristics (Euro norm, presence of a particle filter) of cars. Since the minister of transport can not formally forbid cities to establish an environmental zone, the judicial means to deny cities access to this public database are now under investigation.⁴
3. In the agreements on environmental zones for trucks, a precondition is set for cities to prove that the measure is absolutely necessary because of formal exceedances of the limit value. This creates serious obstacles for cities to implement some of the most effective measures to clean the air.
4. Plans to abolish the tax deduction for the more polluting fuel used in non-road vehicles and ships are dismissed. This fuel contains more sulphur than the normal fuels for road transport, thus strongly increasing the PM₁₀ emissions.
5. A large number of permits for industrial installations are not in line with the IPPC Directive. The principle of Best Available Technology is often not applied, leading to high emissions of PM₁₀, NO₂ and NO. Recently, the Netherlands received an official warning for non-compliance by the Commission.
6. The huge PM₁₀ and ammonia-emissions of stables of the intensive and dairy husbandry are hardly reduced. Wet scrubbers are effective both for PM₁₀ and ammonia. An ambitious implementation plan is missing. (Ammonia is the most important pollutant causing secondary PM₁₀ in The Netherlands).
7. Many other technically and economically feasible measures are missing, such as differentiated port fees, shore-side electricity, more investments in clean public transport and cycling and an effective system for road pricing.

Therefore additional measures should, in our opinion, at least include:

- reinstalling and enlarging of speed limit zones on urban highways and ring roads;

² For more information see the publication; Luchtkwaliteit wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006 www.natuurenmilieu.nl

³ For more information see the report: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, Ministry of transport. <http://www.verkeerenwaterstaat.nl>

⁴ Discussed in the Dutch Parliament on 24 and 25 July 2008



- support rather than obstruction for cities that want to set up environmental zones for trucks, minivans and passenger cars;
- establishing an effective system for road pricing;
- abolishing the tax deduction for fuel used in non-road vehicles and ships from 2009 onwards; and
- applying at least the IPPC requirements for industrial permits and agricultural stables.

3. The Dutch Air quality plan is based on uncertain measures

One of the most effective measures on paper in the Dutch National Air quality plan is the system for road pricing. However, both the implementation and the level of ambition of this measure are uncertain. The formal decision to implement this system will not be taken before 2009 and may well be postponed again. Environmental effects of road pricing are not expected before 2016, well after the maximum time extensions. The introduction of the road pricing system should therefore either be accelerated and improved, or the effects should not be included in the Air quality plan.

Also, many measures planned to lower concentrations on hot spots (such as screens) are known to be uncertain in their effects.

Moreover, uncertainties in the assumptions used in the models and future trends are likely to effect future concentrations. The calculations do not take these uncertainties into account. It is therefore very likely that limits will continue to be exceeded in the future. Additional measures to counter these uncertainties, however, are still missing in the plan. We therefore feel that the requirement to show compliance with the limit values before the new entry into force date is not met⁵.

4. Too much effort in weakening the Dutch air quality law

Dutch air quality policymaking has been strongly focused on ways to weaken existing air quality law. Action plans and measures for clean air are lagging behind in time and in the (political) attention given to them. Since 2003, a large number of judicial changes were made to weaken existing air quality law and monitoring requirements: cities were excluded from the PM10 limit values in their obligation for action plans; areas such as parks were excluded from compliance with the limit values; a provision to deduct sea salt was created; the distance to the road for measuring concentrations was enlarged; worst case scenario's for meteorological conditions were substituted by average weather; a special law to easier comply with limit values in case of road expansion was developed⁶. Some of these changes were made undone in court, some are still in force. In September 2008, new proposals are again expected to change both the monitoring and the way the limit values are applied.

To summarize we feel that the Dutch government has failed to prove the necessity for derogation. In view of these concerns we respectfully ask you to at least request additional efforts from the Dutch government as a condition for the requested time extensions. Also the duration of the time extensions should be reconsidered accordingly.

Yours sincerely,
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk
general director

⁵ COM(2008) 403

⁶ Spoedwet wegverbreding www.st-ab.nl/wetten/0260_Spoedwet_wegverbreding.htm

Verzonden: maandag 3 november 2008 14:14
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Hierbij ontvangt u een kopie van uw inspraakreactie. Deze dient tevens als ontvangstbevestiging. Het Inspraakpunt registreert uw reactie en stuurt deze door naar de projectorganisatie, die uw reactie zal betrekken in de verdere besluitvorming.

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Schipper
Voorvoegsel(s):
Voorletters: G.C.M.
Straat: Postbus
Huisnummer: 2534
Postcode: 3500 GM
Woonplaats: Utrecht
Telefoonnummer: 088-6711911
Telefoonnummer zakelijk: 088-6711911
E-mailadres: guido.schipper@ns.nl
Als: Vertegenwoordiger van NS Poort Legal

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten
Verkeer

Geachte heer, mevrouw,

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ligt nog ter inzage tot en met 4 november a.s. Onderdeel van het NSL is een lijst van ingeplande projecten. Hoewel de navolgende projecten waarschijnlijk niet "in beteknende mate" bijdragen aan vermindering van de luchtkwaliteit, bestaat mogelijk wel een fijnstofprobleem. Deze projecten zijn niet in de bijlagen genoemd bij het NSL, maar namens NS Poort Ontwikkeling B.V. geef ik u graag in overweging om daar in het licht van het NSL aandacht aan te besteden en ze voorzover nodig alsnog op te nemen:

- Gemeente Beverwijk: Wijckermolen (9.000 m², 300 parkeerplaatsen), Stadhuis met kantoor (8.000 m²), verplaatsing Heliomare, nieuwbouw scholencomplex, bouw hotel, stationsomgeving c.a.;
- Gemeente Amsterdam: omgeving Cruquiuskade (110 woningen, bibliotheek (600m²), supermarkt (2.100 m²), commerciële ruimte (600 m²) en parkeergarage van 185 plaatsen.

Eerst zeer onlangs vernamen wij van de inspraaktermijn. De projectgegevens zijn daarom verre van compleet en kunnen zonodig worden aangevuld. Het is voorts goed mogelijk dat wij niet volledig zijn geweest.

Wellicht zijn bijvoorbeeld niet alle Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's) volledig in de bijlagen van het NSL opgenomen. Bij sleutelprojecten gaat het om ingrijpende renovaties van grote OV Terminals en de omgeving daarvan in Den Haag (Den Haag Nieuw Centraal), Utrecht (Utrecht Centraal), Rotterdam (Rotterdam Centraal), Breda en Arnhem. Graag zouden wij in de gelegenheid zijn die gegevens voorzover nodig nader te completeren.

Met vriendelijke groet,
namens NS Poort Ontwikkeling B.V.
Guido Schipper
Bedrijfsjurist/advocaat

Verzonden: maandag 3 november 2008 14:20
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Hierbij ontvangt u een kopie van uw inspraakreactie. Deze dient tevens als ontvangstbevestiging. Het Inspraakpunt registreert uw reactie en stuurt deze door naar de projectorganisatie, die uw reactie zal betrekken in de verdere besluitvorming.

Aanspreektitel: Mevrouw
Achternaam: Mulder-Boeve
Voorvoegsel(s):
Voorletters: L.N.
Straat: Loire
Huisnummer: 150
Postcode: 2491 AK
Woonplaats: Den Haag
Telefoonnummer: 070 - 337 87 42
Telefoonnummer zakelijk: idcm
E-mailadres: mulderboeve@vnici.nl
Als: Vertegenwoordiger van VNCI

Heeft betrekking op:
Industrie

Geachte heer, mevrouw,,

De chemische industrie is steeds bereid geweest - en nog - om in 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.

1. 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 vastgelegd in het Actieplan Fijn Stof. De VNCI vindt de onderbouwing van de norm onvoldoende.

Het Actieplan Fijn Stof baseert haar gestelde reductiedoel van 3 kiloton op achterhaalde emissie verwachtingen. 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.

2. Het NSL stelt ook dat het uitgangspunt voor het terugdringen van fijn stof is dat tenminste de best beschikbare technieken 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. Daar de best beschikbare technieken 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.

3. 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.

4. 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 staat geweest om fijn stof in het milieujaarverslag 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.

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. Graag zien wij hiervoor een betere onderbouwing alvorens deze norm vast te leggen.

Met vriendelijke groet,

Dr. Ir. N.C.M. Alma-Zeestraten MBA
Directeur VNCI

VNCI
Postbus 443
2260 AX Leidschendam

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 12:03
 Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Mevrouw
 Achternaam: van Willigen
 Voorvoegsel(s): drs.
 Voorletters: C.W.
 Straat: Zilverstraat
 Huisnummer: 69
 Postcode: 2718 RP
 Woonplaats: Zoetermeer
 Telefoonnummer: 079 325 2111
 Telefoonnummer zakelijk: 079 325 2111
 E-mailadres: n.ruyter@bouwendnederland.nl
 Als: Vertegenwoordiger van Bouwend Nederland

Heeft betrekking op:
 NSL algemeen
 Ruimtelijke projecten
 Maatregelen

Het NSL zorgt dat de luchtkwaliteit op termijn aan de Europese normen voldoet. Hiervoor is een omvangrijke lijst van maatregelen per regio en project genoemd. Er wordt nu en in de toekomst geld besteed aan deze maatregelen. Bouwend Nederland is verheugd met deze aanpak en steunt het NSL. Bouwend Nederland wijst er op dat de functionaliteit van het NSL om derogatie te verkrijgen van de Europese Commissie minstens zo belangrijk is als de feitelijk uitwerking.

Op een viertal punten heeft Bouwend Nederland opmerkingen of suggesties ter verbetering:

1. de monitoring van de luchtkwaliteit in Nederland wordt jaarlijks uitgevoerd en daarover wordt jaarlijks gerapporteerd aan de Tweede Kamer. Nederland moet per 11 juni 2011 uiterlijk aan de Europese normen voldoen. De monitoring na het onherroepelijk worden van het NSL komt pas in 2010 beschikbaar. Daarmee is er weinig tijd om bij te sturen wanneer de monitoring onverhoopt laat zien dat dit nodig is. Bouwend Nederland stelt voor dit nu al aan de Tweede Kamer duidelijk te maken.
2. De luchtkwaliteit in Nederland kan het meest effectief met Europees bronbeleid worden aangepakt. De maatregelen op Europees niveau zijn echter niet afdoende voor Nederland vandaar het NSL. Wanneer de EU minder maatregelen neemt of tegenslagen krijgt in het bronbeleid moet Nederland nog meer maatregelen nemen. Omdat dit gaat over de aanpak van achtergrondconcentraties en autonome ontwikkelingen gaat Bouwend Nederland er van uit dat die additionele maatregelen dan ook door het Rijk worden genomen en niet gekoppeld worden aan individuele projecten. Bouwend Nederland ziet dit graag bevestigd in de teksten van het NSL.
3. In het NSL staat de aanwijzingsbevoegdheid van de Minister beschreven. Bouwend Nederland stelt voor dat in de tekst van het NSL wordt opgenomen dat de aanwijzingsbevoegdheid wordt gebruikt om maatregelen af te dwingen wanneer de normen voor luchtkwaliteit worden overschreden waardoor ruimtelijke ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden.
4. Het is voorstelbaar dat er innovaties in maatregelen beschikbaar komen die effectiever, goedkoper of anderszins beter bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. In de lijst van maatregelen is echter geen plaats voor innovaties die op termijn beschikbaar komen. De aanpak voor het verbeteren van de luchtkwaliteit bevat dus geen prikkel voor innovatie omdat de gekozen maatregelen al zijn vastgesteld. Bouwend Nederland vraagt om in alle lijsten van maatregelen (per project/regio) een regel aan te geven voor " nog niet bekende

innovaties". Dit is een duidelijk signaal dat innovaties per project/regio zijn toegestaan. Hiermee worden de doelstellingen mogelijk op effectievere wijze bereikt. Bouwend Nederland vraagt ook om een kabinetsstandpunt over het NSL met een duidelijk en onomwonden standpunt waarin staat dat de voorgestelde aanpak van luchtkwaliteit open staat voor het toepassen van innovaties.

drs. C.W. van Willigen
directeur Economische Zaken
Bouwend Nederland

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 13:35
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Mevrouw
Achternaam:Beenackers- van Poppel
Voorvoegsel(s):Mw.
Voorletters:M.C.G.
Straat:Koenraadtweg
Huisnummer:10
Postcode:6026 RC
Woonplaats:Maarheeze
Telefoonnummer:0495-593516
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:m.beenackers@hetnet.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

L.s Zoals vanmorgen telefonisch overeengekomen is met 1 van uw telefonisten, stuur ik per word-bestand mijn zienswijze naar u toe. Dit, omdat ik het graag bewaren wil. Ik zal met mijn naam en adres afsluiten op het betreffende word-document. Met vriendelijke groet, Marie Beenackers- van Poppel

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 18:20

Onderwerp: Zienswijze NSL

I.s. Hierbij mijn zienswijze, zoals vandaag met u telefonisch overeen gekomen is, met vriendelijke groet, M. Beenackers- van Poppel

Zienswijze t.a.v. het Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

1. Algemene opmerkingen/ Landbouw/ Verkeer:

Ruimte voor schone lucht: "De lucht om ons heen wordt steeds schoner. Dat is goed nieuws want een schone lucht draagt bij aan een goede gezondheid." Enz.

Ik kan , om te beginnen, bovenstaande eerste zin in dit document niet onderschrijven. U kunt het plaatsen, als u bedenkt , dat ik in het uiterste zuidelijke puntje woon van de provincie Noord-Brabant. In de Gemeente Cranendonck om precies te zijn. Wij wonen in een Gemeente, waar door het toenemende verkeer op de A2 steeds vaker filevorming optreedt (luister maar naar de verkeersmededelingen). Naast een toenemende verkeersdruk op de veelal kleine verbindingswegen o.q. landbouwwegen, veroorzaakt door Bedrijventerrein Reiling in Sterksel en de toekomstig te ontwikkelen log's

Chijnsgoed en Oostrikse Heide (zijnde landbouwwontwikkelingsgebieden) wordt onze luchtkwaliteit steeds slechter en daaraan gerelateerd onze gezondheid. Helaas vinden we daarover niets terug in uw rapporten. Men baseert zich immers op tellingen en metingen, gehouden in 2006. terwijl er m.i. later ook metingen verricht zijn. Waarom worden die dan niet meegenomen, als de situatie sindsdien drastisch gewijzigd is?

2 Bij de 2^e alinea in dit document staat: "Nederland heeft nog problemen met 2 luchtvervuilende stoffen: fijn stof en stikstofdioxide . Deze stoffen zijn slecht voor de gezondheid, dus we moeten ervoor zorgen, dat ze zo min mogelijk in de lucht voorkomen." M.i. zijn er wel meer stoffen, die nog steeds problemen opleveren, neem als voorbeeld ammoniak. Een stof, waarover men het in de provincie Noord- Brabant liever niet heeft, omdat immers alles zgn. weg gevangen wordt door het gebruik van de b.b.t. in de luchtwassers van de intensieve veehouderij .Hicover later meer.

3."Het NSL maakt voor een groot gebied zichtbaar welke maatregelen Nederland neemt om de extra vervuiling van nieuwe projecten te compenseren." M.i. is het verschijnen van dit document op dit moment, terwijl nog lang niet alle gegevens beschikbaar en verwerkt zijn, louter en alleen ingegeven door het feit, dat Nederland anders niet kan voldoen aan de Europese eis van eind 2007, over de nieuwe richtlijn voor luchtkwaliteit! Deze bevat nl. o.a. een nieuwe norm voor zeer fijn stof, PM25. Onderdeel van de nieuwe richtlijn is verder de mogelijkheid tot toepassing van uitstel en vrijstelling van de verplichting om te voldoen aan de bestaande normstelling voor PM10 respectievelijk de komende normstelling voor NO2. Deze mogelijkheid, aangeduid als " derogatie" kan alleen worden toegepast als Nederland aan de daarvoor gestelde voorwaarden voldoet. De belangrijkste is het indienen van een luchtkwaliteitsplan, dat laat zien, dat er aan het einde van de periode van uitstel en vrijstelling aan de grenswaarden wordt voldaan. (NSL= Nederlands luchtkwaliteitsplan). Ik kan me niet aan de indruk onttrekken, dat er veel natte vingerwerk tussen zit. Ik wil de berekeningen wel eens zien, waaruit blijkt dat de problemen in probleemgebieden opgelost worden. Zo begrijp ik niet, dat er meerdere malen achter onze Gemeente en de Gemeente Heeze-leende bijv. op blz. 106/107 (in het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit het cijfer 0 staat bij NO2 en PM10). Hierbij het verzoek om nieuwe metingen te verrichten.

Ik kan me dan ook niet aan de indruk onttrekken, dat e.e.a. louter gebaseerd is op politieke keuzes i.v.m. te realiseren log's in deze beide Gemeenten. Als hier immers al een hoog

getal staat, dan wordt het des te moeilijker, na realisering van grootse plannen in het log, op een lager getal uit te komen. Hoe kunt u mij die cijfers anders verklaren?

4. Uitvoering van berekeningen: Er blijkt een speciaal ontwikkeld rekenmodel te zijn: de zgn. saneringstool. De voorspelling van de toekomstige luchtkwaliteit vindt voor een belangrijk deel plaats m.b.v. dit speciaal ontwikkeld rekenmodel.

De saneringstool is gebaseerd op Europese richtlijnen en op toekomstige ontwikkelingen van o.m. de bevolking, het klimaat, de techniek en het verkeer. Voor de intensieve veehouderij zijn aanvullende berekeningen gemaakt. Even verderop op blz. 07 van inspraakwijzer staat: "De saneringstool kan de pickbijdrage ten gevolge van de intensieve veehouderij nog niet berekenen, omdat de informatie over de i.v. nog niet beschikbaar was om deze in de saneringstool in te bouwen. Deze informatie is in een afzonderlijk rapport opgenomen. " Vervolgens: "De saneringstool en de onderzoeken naar de fijnstof problematiek in de intensieve veehouderij moeten dus naast elkaar worden gebruikt." Na informatie ingewonnen te hebben bij de helpdesk, heb ik begrepen, dat deze getallen zomaar niet bij elkaar opgeteld mogen worden, omdat er anders een onduidelijk beeld ontstaat.

Ik kan me niet aan de indruk onttrekken, dat dit een politieke keuze is. Als er immers geen exacte cijfers bekend zijn, kan er ook niet exact aan gegeven worden, wat er verminderd moet worden aan de uitstoot aan bepaalde stoffen, om aan de gestelde eisen te voldoen. Hoe moet ik in dit verband kijken naar de realisering van landbouwontwikkelingsgebieden met de daaraan gekoppelde extra gezondheidsrisico's voor omwonenden i.v.m. de steeds slechter wordende luchtkwaliteit? Ondanks het gebruik van luchtwassers, uitgerust met de best beschikbare technieken, die echter nog in de praktijk getest moeten worden (vandaar o.a. de pilotstatus van het log in de Gemeente Gemert-Bakel). Hebt u ook gehoord van "voortschrijdend inzicht" in dit verband? Stel, dat het niet het gewenste effect oplevert, wat gaat men dan ondernemen?

Het blijkt zo te zijn, dat verschillende aspecten een heel eigen dynamiek hebben.....en dat heeft weer zijn weerslag in de saneringstool. Dus waarom niet gewacht, tot alle cijfers beschikbaar zijn, waardoor er een gefundeerd oordeel op volgen kan?

Of krijgen we die cijfers alsnog in een later stadium gepresenteerd? Ik hoop het! Dat zou het meest correct zijn.

5. Het ontstaan van overschrijdingen: "Overschrijdingen van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide ontstaan als een optelsom van diverse bronnen. In de eerste plaats is er overal sprake van een bepaalde hoeveelheid fijn stof en stikstofdioxide in de lucht, de zgn. achtergrondconcentratie. In de Randstad en in delen van Brabant en Noord-Limburg is die wat hoger. De achtergrondconcentratie voor fijn stof is voor een deel afkomstig van de natuur en voor een deel het gevolg van menselijk handelen. Van dit laatste is een groot deel afkomstig uit het buitenland. De achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide is geheel het gevolg van menselijk handelen en ongeveer 1/3 is afkomstig uit het buitenland."

Daar wij zowel dichtbij de grens met België als Duitsland (Ruhrgebied) wonen, moge duidelijk zijn, dat de achtergrondconcentratie hier in Zuid-Oost Brabant van beide stoffen hoger zal zijn dan elders. Zeker met het toenemende aantal grote intensieve veehouderijbedrijven hier in de regio (door de realisering van de log's) zal die concentratie alleen maar drastisch toenemen. Daarom willen we inzichtelijk gemaakt krijgen, hoe u aan uw berekeningen komt, want steeds weer blijkt, dat ondanks forse toename van het dierenaantal toch de uitstoot hetzelfde blijft. Ra ra hoe kan dit? Men heeft er immers een belang bij, om lager uit te komen en daarom vertrouw ik de cijfers niet. (Wishfull thinking!)

“De Nederlandse bijdrage aan de concentratie wordt vooral veroorzaakt door het verkeer, de intensieve veehouderij en in mindere mate de industrie. Op plekken waar veel mensen wonen of extra veel verkeer is, stijgt de hoeveelheid schadelijke stoffen boven de achtergrondconcentratie uit. Opgeteld bij de achtergrondconcentratie kan dit leiden tot piekconcentraties. Hoe hoger die piekconcentraties, hoe groter de kans, dat de grenswaarden worden overschreden. De piekconcentraties worden vooral veroorzaakt door het verkeer en de landbouw. De overschrijdingen door het verkeer worden gemeten langs de drukke snelwegen in de Randstad en aan de drukkere straten in de grote steden.” Voor mij is onduidelijk, waarom hier langs de A2, (ter hoogte van Leende en Maarheeze) vlakbij Eindhoven, Valkenswaard en Waalre ook geen metingen verricht worden. Zeker, omdat het verkeer praktisch dagelijks vast staat gedurende de laatste 2 jaar?

“ De overschrijdingen in de landbouw zijn te vinden in Noord-Brabant, Limburg, Gelderland en Overijssel. In de landbouwsector veroorzaken circa 330 intensieve veehouderijen, m.n. pluimveebedrijven, zeer waarschijnlijk overschrijdingen van de grenswaarde voor fijn stof. Dit wordt de komende tijd per bedrijf nader onderzocht.” Héél vreemd in dit kader is, te moeten constateren, dat de grens tussen concentratie- en niet-concentratiegebieden los gelaten is in de landbouw, waardoor het mogelijk is geworden dierrechten van het ene gebied voor het andere te kopen. Men kan bijv. in Groningen dierrechten/milieurechten kopen en ze vervolgens omzetten in varkens in een stal in Brabant. Opgeteld bij de forse subsidies, die men verstrekt, wanneer men gebruik gaat maken van combi-luchtwassers, heeft de landbouwsector in Noord-Brabant zo een aanzuigende werking gecreëerd. Bovendien blijken lang niet alle veehouders te kiezen voor 90% luchtwassers, zoals verondersteld wordt. Dat zijn immers de duurste, ook qua energieverbruik. Moeten we nu weer gaan afwachten, wanneer de slecht-willenden met verkregen subsidie toch de luchtwassers 's avonds of 's nachts gaan uitzetten, omdat ze dan niet door een controleur daarop betrap kunnen worden, zoals nu veelvuldig gebeurt? Daarnaast blijken veel milieurechten niet ingenomen te zijn, door Brabantse Gemeenten, terwijl dit wel had moeten gebeuren, indien landbouwers gebruik hebben gemaakt van de RBV regeling (=Regeling Beëindiging Veehouderij), waarmee het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij in 2000 en 2001 het mestoverschot te lijf ging. Er zijn voorbeelden bekend van zo, op onrechtmatige wijze verkregen milieuvergunningen, omdat de indiener van het beroep verder dan 500 meter van het perceel afwoonde. Een andere reclamant, die wel binnen een straal van 500 meter woonde, werd zodanig door Gemeente en veehouder bewerkt, dat die zich terug trok....Over economische belangen gesproken, die zijn erg groot in deze sector!

Reeds nu is al merkbaar hoeveel extra milieuvergunningen er aan gevraagd worden. Heel vaak blijkt, dat Gemeenten verzuimen alle nieuwe aanvragen voor een milieuvergunning te toetsen aan luchtkwaliteit. Dat zal toch in de toekomst standaard moeten gebeuren! Er blijkt nog een handreiking voor gemeenten in de maak te zijn, om hen hierbij te helpen: “Vergunningverlening PM10 in de landbouw”. Men mag m.i. daarmee wel haast maken, anders zijn er overal al milieuvergunningen af gegeven, voordat de luchtkwaliteit op gelijke wijze getoetst is.

Het aantal genoemde bedrijven van 330 lijkt mij aan de lage kant en daarom puur een fictief getal. Ook de varkensbedrijven zullen meegeteld moeten worden!

Daarnaast heeft men kunnen constateren, dat er meer inzicht nodig is in de lokale situatie, om een goed beeld te krijgen van de fijnstof concentraties rondom bedrijven. Hierdoor is het project “Verfijningsslag Intensieve Veehouderij” van start gegaan in 2008. Ook factoren als verkeer binnen en van/naar de inrichting, verbrandingsbronnen/tractoren

binnen de inrichting zullen meegenomen moeten worden in het totaalplaatje en dat gebeurt nu heel vaak niet.

Er blijken veelvuldig fouten te zitten in de aangeleverde gegevens, waardoor er sprake kan zijn van een heel andere concentratie –uitkomst dan men veronderstellen mag, uitgaande van de werkelijke situatie, die niet berekend is.

Tot slot moet me van het hart, dat er veel te rooskleurig beeld geschetst wordt, m.n. door de provincie Noord-Brabant! Ingediende zienswijzen bij Gemeenten en Provincie worden maar gedeeltelijk overgenomen in een nota van zienswijzen, omwonenden worden nog steeds heel selectief geïnformeerd en men weet vaak op kritische vragen geen antwoord te geven. Toch kan men in het rapport "Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit" stellig beweren, dat men in 2011 en in 2015 aan de gevraagde reductie in cijfers kan voldoen. Dat is toch wel erg merkwaardig, zeker als je bedenkt hoe drastisch in deze omgeving het aantal intensieve veehouderijbedrijven gaat uitbreiden!
Ik wil graag op de hoogte gehouden worden van verdere ontwikkelingen!

Met vriendelijke groet, Mw. M.C.G. Beenackers- van Poppel
Kocnraadtweg 10
6026 RC Maarheeze
Tel. 0495-593516
e-mail: m.beenackers@hetnet.nl

Onderwerp: toevoeging zienswijze NSL

L.s. Hierbij nog een toevoeging. Welende, dat ik er te laat mee ben, maar ik kon het document niet meer terug vinden, waarin ik het gelezen heb en het is zo'n pertinente onwaarheid, dat ik er gewetenswroeging van krijg, als ik u dat niet meld. Het heeft betrekking op de luchtkwaliteit in relatie tot landbouw: In 1 van de documenten stond te lezen, dat het alleen de kleine tot middelgrote intensieve veehouderijbedrijven zijn, die zich melden of in aanmerking komen voor subsidies van combi-luchtwassers. Dat is absoluut niet waar! Het zijn m.n. de middelgrote tot grote en hele grote bedrijven, die die subsidie aanvragen. Kleine ondernemers kunnen zich de omschakeling naar een groen-label stal sowieso niet veroorloven! Dat is ook het merkwaardige aan deze subsidie. Ik zal het slaven a.h.v. een voorbeeld. In de Gemeente Helmond wilde men het stadsdeel Brandevoort geschikt maken voor woningbouw. Om dit te kunnen bereiken zijn er 3 varkensboeren uitgekocht voor samen 50 miljoen euro (!) overheidsgeld. Die boeren zijn nu druk in de weer met aankopen van dierrechten, milieuvergunningen, merprocedures etc. en staan vooraan in de rij voor subsidieverstrekking! Dat is de realiteit en niet anders! Zij hebben het in hun nieuw te bouwen stallen echt niet over 90% luchtwassers, dat zijn er maar enkele. Het merendeel is 70% of lager en die belasting komt nu opnieuw op ons af, in een regio, die 't al heel zwaar heeft wat de luchtkwaliteit betreft. Ik hoop, dat dit gegeven ook meegenomen wordt in het geheel. Bij voorbaat hartelijk dank! Met vriendelijke groet,
M.C.G. Beenackers- van Poppel, Koenraadweg 10, 6026 RC Maarheeze
Tel.0495-593516 en e-mail: m.beenackers@hetnet.nl

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 13:55
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Mevrouw
Achternaam:Mos
Voorvoegsel(s):
Voorletters:M
Straat:Korte Minrebroederstraat
Huisnummer:2
Postcode:3512 GG
Woonplaats:Utrecht
Telefoonnummer:030 2861122
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:groenlinks@utrecht.nl
Als:Vertegenwoordiger van GroenLinks Utrecht

Heeft betrekking op:
NSL, algemeen
Verkeer
Maatregelen

Aan:
Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft:
Inspraak ontwerp-NSL

Utrecht, 04 november 2008

Geachte mevrouw J.M. Cramer,

GroenLinks Utrecht wil graag gebruik maken van de mogelijk tot inspraak op het NSL. In deze reactie beperken wij ons tot de locatiespecifieke maatregelen op het hoofdwegennet, specifiek rond de stad Utrecht. Onze opmerkingen aangaande de te nemen maatregelen op het onderliggend wegennet op grondgebied van de gemeente Utrecht zullen wij kenbaar maken via de gebruikelijke weg die ons als lokale politieke partij gegeven is.

Het NSL constateert dat, na uitvoering van nationale generieke maatregelen, overschrijdingen resterend van grenswaarden voor PM10 (in 2010) en NO2 (in 2015) in de gemeente Utrecht. Deze overschrijdingen zijn met name het gevolg van de hoge concentratiebijdrage van de A27, de A12 en de A2.

Het kabinet heeft prioriteiten aangebracht ten aanzien van te nemen aanvullende maatregelen om in 2015 op het hoofdwegennet alsnog te kunnen voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. In eerste instantie wordt gezocht naar doorstromingsmaatregelen en eventueel naar tijdelijke snelheidsbeperking. In de tweede plaats zijn schermen met diverse hoogten een optie en in de laatste plaats overkapping en luchtbehandeling. Het kabinet kiest ervoor om deze maatregelen niet te combineren uit financiële overwegingen. GroenLinks betreurt dit kabinetsstandpunt.

GroenLinks Utrecht hecht eraan om in deze brief als belangrijke terzijde te vermelden dat er nog een aantal auto-infrastructurele maatregelen rond Utrecht in de planning staan en er daarnaast in het kader van de pakketstudies onderzoek wordt gedaan naar verdere uitbreidingen van het verkeersnetwerk. Een stevig pakket maatregelen op het hoofdwegennet om de luchtkwaliteit te verbeteren is ook om deze reden noodzakelijk.

Geen van de afzonderlijke maatregelen die het kabinet voorstelt voor de snelwegen rond de stad Utrecht laat naar onze mening een daadkrachtige aanpak zien die gegarandeerd zal leiden tot de gestelde doelen in 2015. De door het kabinet genoemde tijdelijke snelheidsverlagingen gaan gelden op slechts 10,3 kilometer van het totale aantal kilometers hoofdwegennet waar de restopgave aan overschrijdingen zich voordoet. Het plaatsen van schermen kan -als tweede optie- weliswaar formeel een oplossing bieden voor een lokaal knelpunt en geeft zeker ook verlichting voor bewoners die dichtbij het hoofdwegennet wonen, doch de uitstoot verspreidt zich over een groter deel van de stad Utrecht en maakt ook met schermen nog steeds deel uit van de achtergrondconcentratie. De optie om wegen te overkappen en de lucht te reinigen is een prima oplossing, maar zal om financiële redenen zeer waarschijnlijk niet over een flink aantal kilometers worden toegepast, waardoor bij het nemen van alleen deze maatregel het effect op de luchtkwaliteit op de totale Ring Utrecht te marginaal is.

Wij pleiten daarom voor een combinatie van maatregelen. Robuuste snelheidsverlaging zorgt voor een daadwerkelijk lagere uitstoot. Uit onderzoek van de GGD Amsterdam is gebleken dat een snelheidsverlaging op de ring A10 tussen Nieuwe Meer en de Coentunnel heeft geleid tot verbetering van de luchtkwaliteit in de wijken langs de snelweg. Ook in Rotterdam, Den Haag en Utrecht zijn goede resultaten geboekt. Dat blijkt onder meer uit de 'Evaluatie 80 km zones' van Rijkswaterstaat van 6 september 2007. Op alle vier de wegvakken waar de snelheidsverlaging is doorgevoerd is de verkeersemisatie fijn stof met circa 10 procent afgenomen en de verkeersemisatie NOx is met 20 tot 30 procent afgenomen, terwijl tegelijk de verkeersveiligheid is verbeterd en de verkeersdoorstroming op vrijwel alle trajecten niet is verslechterd. Om te voorkomen dat snelheidsverlaging leidt tot doorstromingsproblemen is het naar onze mening wel noodzaak om de snelheid in een ruimte straal rond Utrecht in etappes te verlagen naar tachtig kilometer per uur op de Ring Utrecht en is het noodzaak om deze snelheid vervolgens over een lang traject constant op 80 kilometer per uur te houden. Een abrupte verlaging gedurende een korte afstand leidt eerder tot filevorming, is gebleken op de A20 (noordbaan) in Rotterdam. De snelheidsverlaging op slechts tien kilometer van het hoofdwegennet, die het kabinet voorstaat, zien wij derhalve niet als een serieuze poging om een dergelijk instrument succesvol te maken.

GroenLinks Utrecht pleit ervoor om de gezondheid van de inwoners voorop te stellen en roept het kabinet op om te streven naar een maximale verbetering van de luchtkwaliteit en roept op om financiële beperkingen daarbij niet de doorslag te laten geven. We willen daarom -kort gezegd- dat het kabinet streeft naar een combinatiepakket op het hoofdwegennet rond Utrecht, bestaande uit; schermen op plaatsen waar verlichting kan worden gebracht voor mensen die dichtbij de snelweg wonen; een verlaging van de snelheid op de gehele Ring Utrecht om de uitstoot te verminderen en daarnaast luchtbehandeling (in combinatie met overkapping waar mogelijk) om resterende luchtverontreiniging (deels) te neutraliseren. Overkapping en reiniging kan bijvoorbeeld goed worden toegepast op de A27 ter hoogte van Utrecht Lunetten, waar al sprake is van een open bak.

Met het nemen van slechts één maatregel uit het arsenaal zinvolle maatregelen dat het kabinet voorhanden heeft, kiest het kabinet er vooralsnog voor om net met de hakken over de sloot de normen te halen. Als het meezit tenminste. Wij hopen dat het kabinet de uitdaging aanneemt om in goede samenwerking met de gemeente Utrecht de lucht noemenswaardig schoner te maken. Zo schoon als maar mogelijk is.

Hoogachtend,

Marry Mos,

Fractievoorzitter GroenLinks Utrecht

Peter van Corler,

Raadslid GroenLinks Utrecht (Verkeer)

Ivo Rodermans

Inhoudelijk fractiemedewerker GroenLinks Utrecht

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 16:33
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam: Brink
Voorvoegsel(s):ten
Voorletters:W.A.G.
Straat:Veld Oostenrijk
Huisnummer:12
Postcode:5961 NW
Woonplaats:Horst aan de Maas
Telefoonnummer:077-3982050
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:brinktwa@xs4all.nl
Als:Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Waarom worden landbouwbestrijdingsmiddelen niet betrokken bij het onderzoek naar luchtkwaliteit? In mei 1991 werden de resultaten bekend van een onderzoek dat de provincie Zuid-Holland gedurende een jaar deed naar de kwaliteit van het regenwater in het Westland. In de neerslag werden zesendertig bestrijdingsmiddelen aangetroffen, voor 5 stoffen zelfs in gehalten die de norm voor oppervlaktewater ruim overschrijden. Bovendien werden enkele verboden middelen gevonden. Hieruit blijkt dat men zich toen reeds grote zorgen maakte over de verspreiding van bestrijdingsmiddelen via de lucht. Belangrijkste oorzaak van verspreiding van bestrijdingsmiddelen door de lucht zal zijn het overwaaien van het spuitmiddel zowel tijdens als na het spuiten. Sommige middelen kunnen nog een tot twee dagen na toepassing vervluchtigen en verwaaien. Uitstoot uit kassen en bollenloodsen is nooit goed onderzocht. In MER-rapportages voor grote kassengebieden worden landbouwbestrijdingsmiddelen niet meegenomen. Van landbouwbestrijdingsmiddelen is bekend dat zij een carcinogene werking kunnen hebben. Gezien het feit dat in Nederland, per hectare landbouwgrond, zeer veel meer bestrijdingsmiddelen worden gebruikt dan in enig ander land ter wereld, lijkt het mij wenselijk dat deze stoffen meegenomen worden in het onderzoek van het NSL.

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 20:09
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:maarschalkkerwaard
Voorvoegsel(s):van
Voorletters:ewjm
Straat:spoorstraat
Huisnummer:10
Postcode:5865ab
Woonplaats:tienray
Telefoonnummer:0478 583882
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres:maar.ja@tele2.nl
Als:Vertegenwoordiger van dorpsraad tienray

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

M.b.t. verschoning en verbetering van luchtkwaliteit is het zeker ook van belang stil te staan bij drukke provinciale wegen dwars door dorpskernen. In zulke dorpen staan huizen van oudsher dicht aan de weg. Daar staan die huizen (met bewoners) nog steeds, terwijl de hoeveelheid en mate van verkeer wel fors is toegenomen. In feite past deze mate van mobiliteit, met samenhangende uitstoot van uitlaatgassen, niet in een dorpse woonomgeving. Op pagina 5 van het NSL wordt er stil gestaan bij het verschonen van lucht v.w.b. niet-rijkswegen in binnensteden. Ik ga er van uit dat dit ook geldt voor binnendorpen!

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 17:08
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: R.J. Slotema
Voorvoegsel(s):
Voorletters: R.J.
Straat: Signaalrood
Huisnummer: 60
Postcode: 2718 SG
Woonplaats: Zoetermeer
Telefoonnummer: 0793467332
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: r.slotema@evo.nl
Als: Vertegenwoordiger van EVO

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Inspraakreactie NSL door EVO

Met het NSL toont Nederland aan op afzienbare tijd te kunnen voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Het lijkt ons daarom ook voor de hand liggend, dat de Europese Commissie op grond van het NSL uitstel (derogatie) verleent aan Nederland om aan de Europese verplichtingen voor de luchtkwaliteit te voldoen.

EVO steunt de aanpak van het NSL ook omdat hierdoor zicht komt op het oplossen van de impasse die is ontstaan bij veel bouwplannen en infrastructuurprojecten. Wij spreken onze waardering uit voor al degenen die zich op landelijk, provinciaal, gemeentelijke en regionaal niveau hebben ingezet om tot dit resultaat te komen.

Europees bronbeleid

Duidelijk wordt eens te meer, de grote invloed van Europees bronbeleid op de luchtkwaliteit. Door dit beleid (o.a. de euronormering voor automotoren) is de lucht de afgelopen jaren aanzienlijk schoner geworden en zal dit schoner worden in de loop der jaren nog aanzienlijk toenemen. Helaas loopt de strengere regelgeving veelal ver vooruit op het bronbeleid, waardoor een dichtbevolkt land als Nederland wel genoodzaakt is derogatie aan te vragen. Met een betere afstemming tussen Europees bronbeleid en Europese normen voor luchtkwaliteit was het mogelijk geweest de kostbare nationale maatregelen van het NSL te vermijden. Nationale en regionale maatregelen zijn volgens EVO bovendien alleen te rechtvaardigen als zij een aantoonbare bijdrage leveren aan de verbetering van de gezondheid van burgers én kosteneffectief zijn.

Nationale generieke maatregelen

Over de voorgenomen maatregelen en het flankerend beleid die de vrachtauto en bestelauto aangaan is volop overleg gevoerd of nog gaande tussen EVO en de overheid. Denk hierbij aan het fijnstofconvenant voor de bestelauto dat naar verwachting binnenkort wordt getekend tussen overheid en bedrijfsleven en het convenant stimulering schone lichte bedrijfsauto's en milieuzonering voor bestelauto's. Dit laatste zal wat EVO betreft begeleid moeten worden met een sloopregeling om eigenaren van oude bedrijfsvoertuigen te helpen hun oude auto's (die ze sterk vervroegd moeten afschrijven) te vervangen. Een adequate sloopregeling is voor EVO een conditio sine qua non om het convenant te tekenen. Een dergelijk regeling komt alleen tot stand als ook de Rijksoverheid, naast gemeenten en het bedrijfsleven (ARN) hier een financiële bijdrage aan leveren.

Lokale maatregelen

Doorstroming

Op lokaal niveau beoordelen wij zondermeer positief de opname van doorstroming bevorderende maatregelen, zoals de groene golf en Tovergroen (de verkeerslichten op groen voor vrachtauto's'). Dit soort maatregelen bevordert immers niet alleen de doorstroming maar reduceert ook gelijktijdig zowel de luchtverontreiniging als de uitstoot van broeikasgassen.

Milieuzones voor vrachtauto's en het convenant

Minder positief is het grote aantal gemeenten, dat milieuzones voor vrachtauto's als maatregel hebben opgenomen. Voor EVO is het uitgangspunt, dat het instellen van milieuzones geen doel op zich mag zijn. De vraag is, of wel in alle gevallen een goede afweging is gemaakt of de oplossing van het luchtkwaliteitsprobleem voldoende gebaat is bij het instellen van milieuzones. Het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering' is in 2006 gesloten tussen overheid en bedrijfsleven (waaronder EVO). Dit convenant schrijft voor, dat gericht moet worden gezocht naar alle maatregelen die het probleem kunnen reduceren. Uiteindelijk kan uit analyse van de maatregelen blijken, dat andere maatregelen kansrijker blijken dan het invoeren van een milieuzone. In dat geval maakt milieuzonering geen onderdeel uit van het maatregelenpakket. De gemeenten die dat nog niet hebben gedaan, zullen met het bedrijfsleven moeten overleggen over de mogelijke invoering van een milieuzone voor vrachtauto's. Dit conform het convenant.

Vrachtautoverbod op verbindingswegen

Ook maken wij ons zorgen over maatregelen van een aantal gemeenten om vrachtauto's te verbieden op verbindingswegen binnen stedelijk gebied. Ook daar pleiten wij voor overleg met EVO over nut, noodzaak en alternatieven. Uiteraard kunnen dit soort maatregelen ook alleen maar genomen worden binnen de juridische randvoorwaarden van de wegenverkeerswetgeving.

Overleg over alternatieven

Opname van een maatregel in het NSL brengt weliswaar een uitvoeringsplicht met zich mee voor de voorgestelde maatregelen en het gemotiveerde verwachte effect. Maar 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.

Nagenoeg geen relatie projecten en grenswaarden luchtverontreiniging

Het effect van de ruimtelijke projecten op het aantal overschrijdingen van de grenswaarde blijkt volgens het NSL gering te zijn. Lokaal kunnen deze projecten wel tot verslechtingen leiden van de luchtkwaliteit, maar deze leiden vrijwel niet tot extra overschrijdingen van de grenswaarde. Waar wel sprake is of dreigt van normoverschrijding, wordt dit door middel van lokale maatregelen aangepakt. Het NSL toont eens te meer aan dat er weinig verband is tussen ruimtelijke projecten en de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De achtergrondconcentratie is overheersend en het Europese bronbeleid levert de grootste bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Dit roept de vraag op, of de directe koppeling tussen individuele projecten en grenswaarden nog wel gehandhaafd moet blijven.

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

De Minister van VROM
 Mevrouw Dr. J. Cramer
 p/a Inspraakpunt
 Postbus 30316
 2500 GH DEN HAAG

**Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma
 Luchtkwaliteit**

Haarlem, 4 november 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 zal verslechteren moeten bij voorbaat accepteren dat hun universele recht op schone lucht en een goede gezondheid wordt opgecofferd aan de economische belangen van anderen, zonder recht op rechtsbescherming of effectieve mitigerende maatregelen.

Projecten en maatregelen in mijn regio

Het project Herstructurering Waarderpolder, nummer 703 in de lijst van bijlagen bij het kabinetsstandpunt, zal in mijn omgeving veel extra luchtvervuiling veroorzaken. Er is door de Stichting Analyse en Verificatie Onderzoek Luchtkwaliteit (SAVOL) een onderzoek gedaan naar de gevolgen van dit project. In tegenstelling tot de conclusie "Eindsaldo is positief (gunstig) saldo voor luchtkwaliteit" die het kabinet blijkbaar trekt, komt het SAVOL rapport tot overschrijdingen, als gevolg van zeer veel extra verkeer.

Verder zie ik in de figuren 1a en 1b van het "kabinetsstandpunt dat de IBM-projecten volgens het kabinet geen enkele extra aantasting van de luchtkwaliteit gaat veroorzaken tov de autonome situatie. Dat kan natuurlijk nooit, gezien de enorme lijst van projecten waar het om gaat. Ik moet dus constateren dat het kabinet geen reële voorstelling van zaken hanteert bij de voorspelling van de luchtkwaliteitseffecten van zijn voornemens.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Haarlem in betekende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in Haarlem en omstreken tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik, namens Stichting Milieu- en Natuur bescherming Kennemerland bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL.

gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,
ir. K. van Broekhoven
Secretaris Stichting Milieu- en Natuur bescherming Kennemerland
Hospeslaan 49
2015 GJ Haarlem

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 15:08
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:van Gelderen
Voorvoegsel(s):drs.
Voorletters:M.H.M.
Straat:Postbus
Huisnummer:15
Postcode:3870 DA
Woonplaats:Hoevelaken
Telefoonnummer:030-2531727
Telefoonnummer zakelijk:06-20040257
E-mailadres:martijn.van.gelderen@rabobouwfonds.nl
Als:Vertegenwoordiger van Rabobouwfonds en ADR. Van Erk Projecten

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten

Het project Stougjesdijk te Oud-Beijerland dient te worden toegevoegd aan het NSL.

Betreft 2000-3000 woningen.

Penvoerder is onze partner ADR. Van Erk projecten (contactpersoon dhr. Bart-Jan van Haren, tel. 0182-354488) te Bergambacht.

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 14:46
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel:Meneer
Achternaam:van Winsen
Voorvoegsel(s):van
Voorletters:E.A.M.
Straat:Elektronicaweg
Huisnummer:10
Postcode:2628 XG
Woonplaats:Delft
Telefoonnummer:015-2680808
Telefoonnummer zakelijk:015-2680808
E-mailadres:eric.van.winsen@rabobouwfonds.nl
Als:Vertegenwoordiger van Bouwfonds Property Development BU Zuidwest

Heeft betrekking op:
NSL algemeen
Ruimtelijke projecten

In het locatie-overzicht voor de provincie Zuid-Holland missen wij een aantal locaties die, op basis van de ons beschikbare informatie, aan uw locatie-criteria zouden kunnen voldoen. Het betreft: Rijngeest (gemeente Oegstgeest), Westlandse Zoom (Westland), Gnephoek (Alphen), Oude Rijnzone (Rijnwoude), Pijnacker-West (Pijnacker), Zuidland (Bernisse), Noordoorst (Brielle), Oost (Hellevoetsluis), Lelie (Maassluis), Zuid (Oud-Beijerland), Binckhorst (Den Haag) en Rijswijk-Zuid (Rijswijk). Graag verzoeken wij u om vast te stellen of deze locaties aan uw aanmeldingscriteria voldoen.

Verzonden: dinsdag 4 november 2008 14:06
Onderwerp: Inspraakpunt: inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Rodermans
Voorvoegsel(s):
Voorletters: I
Straat: Saftlevenstraat
Huisnummer: 29H
Postcode: 3015 BL
Woonplaats: Rotterdam
Telefoonnummer: 0641496212
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: irodermans@yahoo.com
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSI, algemeen

Aan: Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Datum: 4 november 2008

Geachte minister College/ Kabinet,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NOx) worden grootschalig overschreden. De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbrekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

Structureel Knelpunt Annastraat en Graafseweg in Nijmegen niet acceptabel
Voor Gelderland is het RSL Gelderland (dd april en september 2008) opgesteld. Uit de bijlagen blijkt dat de Annastraat en Graafseweg ook na uitvoering van het plan een structurele overschrijding van de norm van NOx heeft. Dit achten wij niet acceptabel. Het plan dient aangescherpt te worden.

In onderstaande staan onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL verder verwoord.

Bezwaren samengevat

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende, want

zoals ook blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan de dupe.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) , dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de luchtkwaliteitsnormen later haalt. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

- 1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
- 2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.
- 3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen
- 4. Met worst case scenario's wordt geen rekening gehouden
- 5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
- 6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
- 7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Het NSL is onvoldoende om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid . Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO2 . De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidsschade tot gevolg.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuillende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van

autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukenmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken
Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast
Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut
Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals godifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Conclusies:

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.

De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd de afgelopen jaren. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt). Uit de NSL blijkt dat pas heel kort hieraan wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

Conclusie:

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij om daarmee de effecten van deze sector op de luchtkwaliteit op korte termijn te verminderen en de gezondheid van de omwonenden beter te waarborgen.

3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Conclusie:

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

4. Met worst case wordt geen rekening gehouden

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan.

Conclusie:

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen

5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen. Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutaftrek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zgn. derogatie) te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel beloond.

Conclusie: In feite dient uitstel van Europese Normen niet of zo kort mogelijk gegeven te worden.

6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL. Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Voorbeeld van de situatie in Arnhem (hier kunnen andere voorbeelden ingevuld worden)

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;

Doctor W Droeslaan te Ede.

Wat betreft NO2 gaat het om:

Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;

Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritssingel te Nijmegen;

Binnenhoek te Tiel;

Steenweg te Zaltbommel.

Conclusie:

Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden

Samenvattend

Neem bewezen maatregelen op in het NSL.

Voer vigerend beleid onverkort uit.

Maak een goede analyse van de verwachte effecten.

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen.

Uitstel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.

Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden.

In de verwachting dat u onze bezwaren serieus zult overwegen, tekenen wij

hoogachtend

I. Rodermans

Inwoner van Rotterdam (zeker niet de schoonste stad van Nederland)

Verzonden: maandag 3 november 2008 22:21
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
Achternaam: Zuijlen
Voorvoegsel(s): van
Voorletters: J C
Straat: Reijerscop
Huisnummer: 15
Postcode: 3481 LD
Woonplaats: Harmelen
Telefoonnummer: 0348-443021
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: janvanzuijlen@gmail.com
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

Verkeer

Er is een anti cumulatiebeding opgenomen in de NSL. In mijn omgeving worden de projecten voor wegen in kleine delen geknipt en zo de normen ontdoken. Het gaat om de zg A12 bravo projecten.
Wat doet NSL (minister) hiermee?
In afwachting

Verzonden: maandag 3 november 2008 20:51
Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Mevrouw
Achternaam: Lagerwerf
Voorvoegsel(s):
Voorletters: J.
Straat: Vrouwgelenweg
Huisnummer: 70 A
Postcode: 3341 BT
Woonplaats: Hendrik-Ido-Ambacht
Telefoonnummer: 06 43 36 36 36
Telefoonnummer zakelijk:
E-mailadres: ceesjudith@zonnet.nl
Als: Particulier

Heeft betrekking op:
NSL algemeen

In het NSL worden ideeën die mogelijk voor verbetering van de luchtkwaliteit zorgen, gekoppeld aan projecten die zeker voor een luchtkwaliteitsverslechtering zorgen. De relatie tussen die twee is verre van solide en biedt geen enkele garantie op verbetering.

Een groot deel van de ideeën zijn ook slechts voorgenomen maatregelen die nog (lang) niet zijn vastgesteld, met name juist ook die op Europees niveau. Nederland is voor verbetering van de luchtkwaliteit in zeer belangrijke mate afhankelijk van maatregelen in het buitenland en heeft daar onvoldoende invloed op. Het is onverstandig om op basis van voornemens zulk belangrijk beleid vast te stellen.

Daarnaast is een deel van de maatregelen gericht op medewerking van burgers en bedrijven, zoals bijv. gedragsverandering van burgers m.b.t. mobiliteit, het gebruik van roetfilters enz.

Voor de meeste in het NSL genoemde plannen en maatregelen wordt kortom uitgegaan van allerhande veronderstellingen, waardoor de resultaten van het NSL mogelijk wel statistisch zijn te bepalen, maar niet concreet zijn vast te stellen, dit kan uitsluitend door metingen als de maatregelen ook daadwerkelijk allemaal worden uitgevoerd.

Deze plannen, waarvan de resultaten dus nog lang niet met zekerheid zijn vast te stellen, worden echter wel gebruikt als 'ruilmiddel' om vrijstelling of uitstel van de luchtkwaliteitsnormen te verkrijgen en zo bouwprojecten te realiseren. Omwonenden van deze projecten die de luchtkwaliteit doen verslechteren, moeten bij voorbaat accepteren dat hun gezondheid in gevaar wordt gebracht omdat economische belangen zwaarder wegen. Wat gebeurt er met de bouwprojecten als uit de komende jaarrapportages over luchtkwaliteit blijkt dat de NSL-maatregelen te weinig effect hebben gehad? De kans dat de projecten dan worden teruggedraaid of stilgelegd zal vrij gering zijn.

De luchtkwaliteitsnormen zijn objectief vastgesteld om de volksgezondheid te beschermen. Het heeft geen pas om daarmee op deze manier om te gaan. Bovendien wordt met een dergelijke procedure de burger het recht ontnomen om gericht invloed te kunnen uitoefenen op projecten in zijn naaste omgeving die zijn gezondheid zullen beïnvloeden. Bij de opstelling van het NSL is aan overheden de mogelijkheid geboden om projecten in delen op te 'knippen' zodat de effecten voor de luchtkwaliteit beneden de norm voor de zgn. "In Belangrijke Mate-projecten" uitkomen. Dit is onrechtmatig, aangezien projecten die vlak bij elkaar liggen, een gezamenlijk effect op de omliggende omgeving hebben.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Ik vind het totale idee om op basis van slechts berekeningen een plan voor de luchtkwaliteit voor heel Nederland vast te stellen te gek voor woorden en getuigen van onzorgvuldigheid ten opzichte van de individuele burger en de

volksgezondheid. Ik verzoek u het NSL aan te laten passen en de doorgang van ruimtelijke projecten te koppelen aan concrete luchtkwaliteitsresultaten die voldoen aan de geldende Europese normen en aan maatregelen waarvan met zekerheid van tevoren het resultaat is te garanderen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

102- werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit vh Wijkoverleg Ridderkerk west.txt
 Verzonden: maandag 3 november 2008 19:13
 Onderwerp: Inspraakpunt: Inspraakformulier NSL

Aanspreektitel: Meneer
 Achternaam: Leeuwen
 Voorvoegsel(s): van
 Voorletters: L.W.J.
 Straat: Goudenregenplantsoen
 Huisnummer: 513
 Postcode: 2982TL
 Woonplaats: Ridderkerk
 Telefoonnummer: 0180 419788
 Telefoonnummer zakelijk:
 E-mailadres: leovanl@hetnet.nl
 Als: Particulier

Heeft betrekking op:
 NSL algemeen
 Ruimtelijke projecten
 Verkeer

Aan :
 De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Onderwerp: Inspraak op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ridderkerk, 3 november 2008.

L.S.

Naar aanleiding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, maakt de werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit van het Wijkoverleg Ridderkerk West gebruik van het recht op inspraak www.inspraakpunt.nl

In deze brief wordt door de werkgroep verwezen naar de gevolgen van de verslechtering van de luchtkwaliteit door een toename van het verkeer en bedrijvigheid bij de situatie van;

de inrichting van het nieuwe Bedrijventerrein in de Polder Nieuw Reijerwaard bin-nen de Gemeente Ridderkerk. en met de ontsluiting van dit Bedrijventerrein, bij de aanleg van nieuwe wegen voor de aansluiting op een gedeelte van de Rijkswegen rond Ridderkerk.

Met de aanwijzing door het kabinet van dit nieuwe Bedrijventerrein, is dit gebied wel een zogenaamd Randstad Urgent-project geworden met een hoofdpoging van kwaliteit van leven voor een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat.

Met de vestiging van bedrijven in de zogenoemde AGF- Logistieke sector en als havenge-relateerde op- en overslagbedrijven in de AGF sector gaat deze nieuwe ontwikkelingen opnieuw gevolgen geven voor een verdere verslechtering van luchtkwaliteit in en rond de Gemeente Ridderkerk.

Tevens worden op dit terrein parkeerplaatsen aangelegd voor (buitenlandse) vrachtvoertuigen in de AGF- Logistieke sector al of niet voorzien van in werking zijnde koelaggregaten die een constante geluidsoverlast en luchtverontreiniging veroorzaken bijvoorbeeld tijdens de nachtelijke uren.

Zeker mede in dit verband wordt verder opgemerkt dat van het Bedrijventerrein Veren Ambacht in Barendrecht, de verkeersintensiteit op de wegen rond Ridderkerk de afgelopen jaren sterk is toegenomen.

Verder is de verwachting dat met de komst van de 2e Maasvlakte het vrachtverkeer

102- werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit vh wijkoverleg Ridderkerk west.txt op de Rijkswegen bij Ridderkerk nog meer zal toenemen en de Geluidsoverlast en de slechte Luchtkwaliteit in evenredigheid sterk zullen stijgen.

Tevens wordt, zoals vermeld in de inspraakwijzer, in dit verband " extra " opgemerkt dat bij " een gedeelte" van de weggedeeltes van de Rijksweg A16 en het verkeersknooppunt van de A15 en de A16, het kunstwerk de Ridderster, efficiënte duurzame afscherming tegen geluidsoverlast geheel ontbreken. Eveneens zijn in dit gebied van Rijkswegen geen efficiënte maatregelen genomen tegen slechte luchtkwaliteit.

Hierbij wordt tevens gewezen op het feit dat deze weggedeeltes behoren tot de drukst bereden weggedeeltes van Europa met ongeveer 226.000 voertuigbewegingen, waarbij alleen al 150.000 vrachtoertuigen met o.a. containers per etmaal genoemde Rijkswegen rond de Ridderster passeren.

Decennialang hebben de bewoners van de verschillende woonwijken in Ridderkerk al te maken met geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit, o.a. CO2 uitstoot en fijnstof veroorzaakt door het verkeer op deze Rijkswegen.

Hierbij tevens de verwijzing naar de Rapportage luchtkwaliteit 2006 ten aanzien van de Rijkswegen van de Gemeente Ridderkerk van de datum, 06/07/2007.

De resultaten van de dagelijkse luchtmetingen van DCMR van het meetstation A16 Rid-derkerk west kunnen worden afgelezen via de site van DCMR. <http://www.dcmr.nl/luchtkwaliteit/A16%20Ridderkerk.htm>

In het wijkoverleg met de vertegenwoordigers van de Gemeente Ridderkerk en de bewo-ners van Ridderkerk west wordt het onderwerp " Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit " rond deze Rijkswegen al decennia lang aangekaart.

Dat deze problemen zeer actueel zijn blijkt ook uit het feit dat na onderzoek van de Ge-meente Ridderkerk, 79% van de bewoners in west overlast te ondervinden van geluids-overlast en slechte luchtkwaliteit afkomstig van het autoverkeer op deze Rijkswegen.

Bij de bespreking van het Concept Jaarplan 2008 Ridderkerk west, in september 2008 hebben de bewoners wederom duidelijk hun zorgen hierin kenbaar gemaakt die betrek-king hebben op " Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit " in de wijk Ridderkerk west.

Na onderzoek van de GGD Rotterdam in 2008 blijkt eveneens, dat de luchtkwaliteit in de wijk Ridderkerk west in de buurt van het Goudenregenplantsoen niet voldoet aan de gel-dende wettelijke Normen!

Verder stelt de GGD dat de hoeveelheid luchtverontreiniging aan het Goudenregenplant-soen in de wijk Ridderkerk west sterk is verhoogd vergeleken met de gemiddelde waar-den in een grote stad of stedelijk gebied.

De gemeten waarden zijn zelfs hoger dan de plandrempel die nu geldt en ook hoger dan de norm die straks in 2010 geldt aldus een brief van de GGD Rotterdam.

Het is eveneens een bekend feit dat onze regio niet voldoet aan de Europese richtlijn voor fijnstof (PM10) die 1 januari 2005 is ingegaan.

Op korte termijn worden de normen voor fijn stof eveneens niet gehaald. Ook de normen voor stikstofdioxide (NO2; vanaf 2010) worden zullen waarschijnlijk in 2010 op de Rijks-wegen rond Ridderkerk steeds grootschalig worden overschreden. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen decennia in Nederland spectaculair is verbeterd, sterven toch jaarlijks mogelijk 18.000 mensen voortijdig door de vervuilde lucht die ze inademen rond snelwegen.

Voor al mensen met hart- en vaatziekten zijn kwetsbaar en bij langdurige verhogingen kan blijvende gezondheidsschade optreden

Bij kortdurende verhogingen kunnen bepaalde doelgroepen, zoals kinderen en ouderen, last krijgen van hun ademhaling en luchtwegen. In deze situatie wordt hen dan ook aan-geraden lichamelijke inspanning te beperken, aldus het antwoord van de GGD Brief.

vervolgens wordt opgemerkt dat de Europese Unie en de Raad van State stellen dat

102- werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit vh Wijkoverleg Ridderkerk West.txt
 de Rijksoverheid, de Provincie en de Gemeente een bijzondere verantwoordelijkheid hebben om zorg te dragen om een "maximale inspanning" te leveren met maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit. Tenslotte is het bekend, dat zowel bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het contact met de burger hoog op de agenda staat en dat de medewerkers van deze Ministeries hard werken om signalen uit de samenleving van een juiste oplossing te voorzien. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit NSL is voor de werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit van het Wijkoverleg Ridderkerk West een voorbeeld hiervan om in het kader van het 'Beleid met Burgers', het Ministerie VROM de mogelijkheden verkent om burgers meer invloed te geven op het beleid. Gelet op vorenstaande voor de definitieve vaststelling van grote ruimtelijke projecten in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, verzoekt de Werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit van het Wijk Overleg Ridderkerk West;

invulling te geven van een duurzaam pakket van maatregelen die kunnen leiden dat de toename van de belasting van de luchtkwaliteit aantoonbaar wordt vermindert in geheel Ridderkerk bij de inrichting van dit nieuwe Bedrijventerrein in de Polder Nieuw Reijerwaard. en

verder in dit verband, zoals vermeld in de inspraakwijzer, verzoekt de Werkgroep aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer neem samen met de Minister van Verkeer en Waterstaat initiatieven om bij de inrichting van dit nieuwe Bedrijventerrein in de Polder Nieuw Reijerwaard en met de ontsluiting van dit Bedrijventerrein bij de aanleg van nieuwe wegen voor de aansluiting op een gedeelte van de Rijkswegen rond Ridderkerk op basis van dit actieplan bij " een gedeelte" van de Rijksweg A16 en het verkeersknooppunt van de A15 en de A16, het kunstwerk de Ridderster met het aanbrengen langs deze wegen van efficiënte duurzame afschermingen tegen geluidsoverlast en tref duurzame maatregelen die een verbetering kunnen brengen van de luchtkwaliteit in dit gebied.

Hopend op een positief antwoord op de gestelde vragen en met vriendelijke groet,

De werkgroep Geluidsoverlast en Luchtkwaliteit van het wijk Overleg Ridderkerk West,

Matty van der Hor, Els de Winter, Astrid Griffioen, Peter Moerkerken, Arie Keijzer, Cor Broeders, Jan Mulders, Ben van Sneek en Leo van Leeuwen.
 p/a/ Goudenregenplantsoen 513
 2982TL Ridderkerk.

Kopie aan:

- Burgemeester en wethouders van de Gemeente Ridderkerk
- Beleidsplatform Natuur, Milieu en Duurzaamheid. en
- De Wijkoverleggen in Ridderkerk.

VKP VERENIGING VAN KUNSTMEST PRODUCENTEN

Inspreekpunt
Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 HG DEN HAAG

Ons kenmerk: B-08-00034-MD	doorkiesnummer 070-337 87 18	e-mail coster@vncl.nl	Leidschendam, 3 november 2008
--------------------------------------	--	---------------------------------	---

Onderwerp: Zienswijze VKP op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van het gepresenteerde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de hierop geboden inspraakmogelijkheid hecht de Vereniging van Kunstmest Producenten (VKP) eraan haar zienswijze hieromtrent kenbaar te maken.

De VKP heeft onoverkomelijke problemen met de concrete vertaling van 'toepassing van de best beschikbare technieken' in een, op termijn, concrete eis van 5 mg/m³. Recent zijn de milieuvergunningen van onze lidbedrijven getoetst op het voldoen aan de IPPC-eisen en de onderliggende BREF-documenten. In de uit deze toets voortvloeiende voorschriften met betrekking tot stofemissies zijn emissie eisen opgenomen, die een veelvoud zijn van de in het NSL beoogde 5 mg/m³. Voor bedoelde bedrijven gold in de NeR een uitzonderingsbepaling. Gegeven het karakter van de onderhavige emissies zijn voorshands geen bestrijdingstechnieken beschikbaar die resulteren in een emissie die de 5 mg/m³ benadert. Mede gezien het bijzondere karakter van de stofemissie van onze lidbedrijven, dat indertijd aanleiding was om een uitzonderingsbepaling in de NeR op te nemen, betreuren wij het dat alvorens het NSL in de inspraak is gebracht, geen contact is opgenomen met die sectoren waarvoor in de NeR uitzonderingsbepalingen waren opgenomen.

Verder betreuren wij dat bij het bepalen van een algemene stofeis geen onderscheid wordt gemaakt tussen een eis voor stof dat bij inademing gezondheidsschade veroorzaakt en stof waarbij dit negatieve gezondheidseffect niet optreedt. Hiermee wordt de mogelijkheid om tot een kosteneffectieve aanpak van het werkelijke



probleem (het voorkomen van gezondheidsschade bij kwetsbare groepen) te komen, niet optimaal benut.

De VKP verzoekt u dringend om de bovenstaande zienswijze in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit te verwerken.

Indien u nadere toelichting op prijs stelt zijn wij vanzelfsprekend gaarne bereid om een afspraak te maken.

Hoogachtend,



drs. B. Coster,
directeur VKP

verzonden: dinsdag 4 november 2008 20:36

Aan: Inspraakpunt - CEND - IVW

Onderwerp: Inspraakprocedure NSL

Urgentie: Hoog

L.S.,

BAM Vastgoed wil graag gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak inzake het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtqualiteit. Hedenmiddag (4 november 2008) zijn wij bezig geweest om de laatste hand te leggen aan onze inzending. Wij hebben op vandaag herhaaldelijk contact gezocht via het telefoonnummer 070 - 351 96 04 met de vraag of we onze inzending ook via fax konden doen aangezien dit praktischer zou zijn geweest in verband met meerdere suggesties. Aangezien er geen gehoor werd gegeven op dit nummer en er geen automatische antwoordservice ingeschakeld was, hebben we hedenavond besloten om het dan maar digitaal te doen. Nu komen wij tot de ontdekking dat het digitale inspraakformulier niet meer bereikbaar is, terwijl de termijn nog niet verstreken is (zie datum en tijdstip verzenden van de deze e-mail). Hedenmiddag was het digitale inspraakformulier wel gewoon bereikbaar.

Wij willen graag de mogelijkheid krijgen om onze suggesties in te zenden zodat deze in behandeling kan worden genomen. Wij zullen op morgen op 5 november contact met u zoeken over hoe wij onze suggesties alsnog aan kunnen leveren.

Vriendelijke groet,

Met vriendelijke groet,

A. (Arjan) Soer MSc.
Tendercoördinator



BAM Vastgoed - Conceptontwikkeling
Postbus 50, 3980 CB Bunnik
Telefoon (030) 659 89 36 / Mobiel 06 50 812 892
E-Mail A.Soer@bamvastgoed.nl / www.bamvastgoed.nl
Handelsregister 30055 278

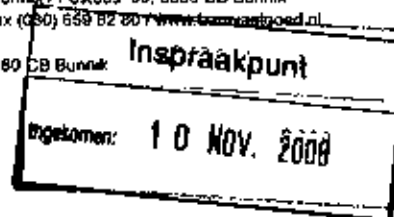
Disclaimer. De informatie in dit e-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Verstrekking aan en gebruik door anderen is niet toegestaan. Door elektronische verzending van het bericht kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie.

BAM Vastgoed bv
BunnikRegulierering 35, 3981 LA Bunnik / Postbus 50, 3980 CB Bunnik
Telefoon (030) 659 89 55 / Fax (030) 659 82 20 / www.bamvastgoed.nl
bunnik@bamvastgoed.nl
Factuuradres: Postbus 50, 3980 CB Bunnik**Datum poststempel****- 7 NOV. 2008**

Datum 6 november 2008
Uw referentie
Onze referentie con/as/08.006
Behandeld door Arjan Soer
Afdeling Conceptontwikkeling
Telefoon direct (030) 659 89 36
Fax direct (030) 659 81 25
E-mail a.soer@bamvastgoed.nl
Blad 1 van 2

Onderwerp **Additionalle IBM-projecten**

Postbus 50, 3980 CB Bunnik

Inspraakpunt
t.a.v. Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Geachte heer, mevrouw,

BAM Vastgoed wil graag gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak inzake het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit. Vanwege de onbereikbaarheid van het digitale invulformulier op 4 november j.l. doet BAM Vastgoed u haar suggesties nu per brief toekomen. Op 5 november j.l. is door het Inspraakpunt telefonisch bevestigd dat deze suggesties dan alsnog worden meegenomen in het dossier.

In Hoofdstuk 5 van het Kabinetsslandpunt inzake het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit is een lijst opgenomen met projecten die 'in betekenende mate' invloed hebben op de luchtkwaliteit. BAM Vastgoed is na bestudering van de lijst tot de conclusie gekomen dat deze haar inziens niet volledig is. Derhalve wil BAM Vastgoed de volgende projecten voordragen om toegevoegd te worden:

- Leeuwarden – Zuidlanden; ca. 6.500 woningen en ca. 100.000m² commerciële ontwikkeling.
- Zwolle – Stadshagen II; ca. 4.350 woningen.
- Amsterdam – Tramremisekwartier Havenstraat; 1.500 – 3.500 woningen + kantoren

Verwacht wordt dat in de nabije toekomst de volgende locaties ook zullen uitgroeien tot projecten die voldoen aan de IBM-criteria:

- Vianen – Hoef & Haag
- Alphen aan de Rijn – Gnephoek
- Waddinxveen – Triangel

Het is BAM Vastgoed niet duidelijk of de woningbouwprojecten Nijmegen Waalsprong Citadel en Nijmegen Waalsprong Groot Oosterhout opgenomen zijn in Nijmegen Waalsprong die in de lijst staat onder IB-nummer 279. Kunt u hier duidelijkheid over verschaffen?

Graag uw reactie met betrekking het al dan niet opnemen van de bovengenoemde projecten op de IBM-lijst.

BAM Vastgoed bv
Bunnik

Datum 6 november 2008
Onze referentie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**
Blad 2 van 2

Mocht u vragen hebben of mocht u meer informatie wensen over de genoemde projecten, dan kunt u contact opnemen met BAM Vastgoed door middel van de bovengenoemde gegevens.

Met vriendelijke groet,
BAM Vastgoed bv



Arjan Soer
Tendercoördinator



Inspraakpunt Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
 Postbus 30316
 2500 GH Den Haag

Inspraakpunt	
Ingekomen op	- 4 NOV. 2008

2 november 2008 Grubbenvorst, BdP/WH/00025

Betreft: Inspraakreactie

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze willen we gaarne reageren op de mogelijkheid tot inspraak inzake de "Inspraakwijzer NSL", waaronder ook onze bezwaren inzake uw "Inspraakwijzer NSL".

Onze vereniging is statutair gevestigd in Grubbenvorst, gemeente Horst aan de Maas. Vandaar dat wij ons enkel richten op de belangen die wij menen te moeten behartigen in onze regio. Andere instanties, met name de Stichting Natuur en Milieu en de Stichting Milieu Federatie Limburg (waar onze vereniging lid van is) hebben hun inspraakreactie gericht op de situatie in Nederland als geheel. Wij sluiten ons bij die inspraakreacties aan.

1. Bezwaren en opmerkingen

Samengevat gaat het wat ons betreft om de volgende punten:

- 1 Het verdrag van Århus (VvÅ) wordt onjuist uitgevoerd;
- 2 Bij de berekening van de aanwezigheid van fijnstof in de lucht wordt ons inziens ten onrechte een percentage afgetrokken in verband met de vermeende aanwezigheid van zeezout en wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de gevaarlijkere fijnstofdeeltjes PM_{2,5}. Daarbij zijn er zijn onvoldoende meetpunten in Nederland, met name een meetpunt in Venlo ontbreekt al jaren.
- 3 Het toetsen van af te geven milieuvergunningen en het handhaven van deze vergunningen is nog steeds niet goed geregeld door de wetgever.
- 4 De normen voor (nieuw te bouwen) woonwijken gelegen langs (snel)wegen inzake luchtverontreiniging wijzen wij af. Omgekeerd ook, geen nieuwe snelwegen langs woningen.
- 5 Binnen de Regio Venlo (regio Noord Limburg) staan vele plannen op stapel, die onvolledig worden weergegeven in de inspraakwijzer NSL. Het betreft de geplande projecten Greenport Venlo (met de onderdelen Klavertje Vier, Greenportlane, Tradeport Noord, Floriade, Californië, Siberië, de uitbreiding van de veiling, etcetera. De fijnstof, afkomstig van deze projecten én van het eveneens geplande (maar buiten de Greenport gesitueerde) Nieuw Gemengd Bedrijf (NGB) op het in te richten LOG-Witveld én de met deze projecten samenhangende transporten is niet in kaart gebracht, terwijl hier feitelijk sprake is van accumulatie van fijnstof. Naar onze mening dient de Regio Venlo beschouwt te worden als een aparte agglomeratie, vergelijkbaar met Heerlen of Eindhoven (zie de tabel 0.1.bladzijde 14 NSI. Kabinetsstandpunt, bijlage).

- 6 In de inspraakwijzer worden de gevolgen van de intensieve veehouderij voor de luchtkwaliteit onvoldoende meegenomen. De stelling dat de effecten van deze sector onvoldoende in kaart zijn gebracht, mag géén excuus zijn, die niet op te nemen in de inspraakwijzer.
- 7 Wij zijn het er niet mee eens dat de grens van 'niet in beteknende mate' (NIBM) - voornamelijk betrekking hebbende op PM10 en NO2 - opgetrokken wordt van de 1% naar de 3 %-regeling. Door het optrekken van deze grens wordt ruimte gelaten voor talrijke kleine nieuwe bronnen. De gevolgen van deze aanpak voor de beleidsambities dienen minimaal inzichtelijk te worden gemaakt. Ons inziens is het optrekken van de grens in strijd met de Wet Collectieve Preventie Volksgezondheid.
- 8 Wij zijn het niet eens met het feit dat bedrijfsterreinen in de berekeningen inzake de luchtkwaliteit niet meegenomen worden. Dit standpunt dient gezien te worden in combinatie van onze opmerking onder punt 5.
- 9 De inspraakwijzer schiet ons inziens te kort, zeker als men bedenkt dat het niet alleen de mens is die behoefte heeft aan een goede luchtkwaliteit. Er dient – overigens ook vanuit het belang van de mensen - rekening te worden gehouden met al wat leeft. Een integrale benadering brengt ook de effecten in beeld ten aanzien van de gehele flora, fauna, paddenstoelen, bodemschimmels, etcetera door overmatige ammoniakdepositie - lees PM 2,5. Die integrale benadering ontbreekt echter. De titel van uw document "Ruimte voor schone lucht" wekt dan ook verwachtingen, die verder niet waargemaakt worden.

Al bij al moeten we vaststellen dat we te maken hebben met een document, waarin valse aannames worden gehanteerd, onjuiste gegevens zijn opgenomen en de ogen gesloten worden voor de werkelijke problematiek! "Errare humanum est". Ons dringende advies is dan ook: overdoen!

2. Toelichting

Ad 1: Het verdrag van Århus

Het verdrag van Århus (waarbij wij verwijzen naar de volledige tekst van het verdrag) waarborgt het recht van iedereen op toegang tot informatie¹. De inspraakwijzer blijkt aangaande informatie inzake genoemde punten onvolledig.

Ad 2. Berekening fijnstof

Artikel 2, lid 3 sub b (VvA) verwijst onder andere naar tal van natuurlijke stoffen, zoals zeezout. Het is onjuist zeezout van de gemeten hoeveelheid fijnstof PM10 en PM 2,5 af te trekken. Wat ons betreft dient de wetgeving op dit punt gecorrigeerd te worden. Zie ook bijlage 1 (brief van longarts A.Lukker)

De WHO geeft aan dat PM2,5 gezondheidkundig van groter belang is dan PM10. PM2,5 is een zogenaamd secundair aërosol, dat mede ontstaat uit ammoniak en de hoeveelheid ammoniak in de lucht is weer stijgende. Volgens Milieubalans 2008 wordt de NEC-doelstelling van 128 kton NH3 voor 2010 waarschijnlijk gehaald.

¹ Artikel 1: Doel

Om bij te dragen aan de bescherming van het recht van elke persoon van de huidige en toekomstige generaties om te leven in een milieu dat passend is voor zijn of haar gezondheid en welzijn, waarborgt elke Partij de rechten op toegang tot informatie, inspraak in de besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag.

Het rapport stelt dat hierbij geen rekening is gehouden met verruiming van het melkquotum en de waarschijnlijke afschaffing van dierrechten rond 2013. De emissie neemt van 2010 tot 2020 waarschijnlijk weer toe naar 143 kton.

Een belangrijk derde punt met betrekking tot de berekening van fijnstof in de lucht betreft het feit dat er in Nederland onvoldoende meetpunten zijn. Met name een meetpunt in Venlo ontbreekt al jaren. Inzake het meetpunt dat "representatief" zou zijn voor de regio Venlo - het meetpunt locatienummer 131, Meetlocatie: Vredepeel-Vredeweg - kan niet als representatief worden aangemerkt. Dit meetpunt meet enkel de achtergrondbelasting. U had allang, gezien vanuit de toename van o.a. verkeer (het gereedkomen van de A73 bijvoorbeeld) en intensieve veehouderij in onze regio in de laatste jaren — een permanent meetstation op knooppunt Zaarderheiken moeten hebben. U overtreedt hierbij uw eigen regels².

Ad 3. Toetsen milieuvergunningen en handhaving niet goed geregeld door wetgever

Bouwprojecten, intensieve veehouderijen, aanleg van wegen, etcetera, zijn steeds grootschaliger van opzet. En als gevolg van die grootschaligheid hebben ze een steeds grotere impact op de omgeving. Tegelijkertijd wordt echter de "cirkel" van "belanghebbenden" steeds verder ingeperkt. Dat druist in tegen het verdrag van Århus ("de gang naar de rechter")³.

Daarbij is de handhaving van uitgevoerde projecten problematisch te noemen, met name ten aanzien van de intensieve veehouderij. Dat moge blijken uit de publicatie van "De tijd is rijp", in juli 2008, van de commissie herziening handhavingssysteem VROM-regelgeving. Aan de in hoge mate verontrustende conclusies in dit rapport dienen spoedig maatregelen te worden verbonden, die tot verbetering van het belabberde niveau van de milieuhandhaving leiden. Hierbij wordt opgemerkt dat het geheel omgooien van een werksystematiek zich zelden uitbetaald in betere resultaten, en al helemaal niet op korte termijn. De wetgever dient ons inziens, in gevolge het genoemde verdrag, de regelgeving te verruimen en de beperking van de "cirkel van belanghebbenden" op te heffen. De regelgeving verdient feitelijk zelfs een verruiming, aangepast aan de ontwikkelingen in het vigerende tijdsbeeld en duidelijker afgestemd op het Verdrag van Århus. Illustratief is de gang van zaken bij de IPPC-plichtige bedrijven. Deze hadden al lang moeten voldoen aan de eisen van BBT. Ondanks herhaaldelijke reprimandes vanuit Brussel is Nederland er, vanwege een vaag sanctie beleid, nog steeds niet in geslaagd dit probleem effectief op te lossen, ondanks alle mooie beloften. Vereniging Behoud de Parel heeft zelf onderzoek gedaan naar de handhaving in de regio Noord-Limburg en later ook Zuidoost Brabant. Wij zijn in juli 2008 begonnen met het opvragen van milieuvergunningen van alle IPPC bedrijven in gemeente Horst aan de Maas en de aanliggende fusiegemeenten Sevenum en Meerlo-Wanssum. En later ook van de gemeenten Gemert-Bakel, Venray en Valkenswaard. Daarbij hebben we gewezen op artikel 4 Verdrag van Århus. Verder hebben wij een lijst opgevraagd van IPPC-plichtige bedrijven die nog niet voldoen aan de BBT-eisen. Uit dit onderzoek blijkt:

1. De meeste gemeenten leverden deze vergunningen en gevraagde lijst niet aan binnen de termijn van 4 weken, als opgenomen in het Verdrag van Århus (artikel 4, lid 2).
2. De meeste gemeenten leverden deze vergunningen en gevraagde lijst onvolledig aan.
3. Een aantal gemeenten leverden deze vergunningen en gevraagde lijst in zijn geheel niet aan.
4. Er blijken nog tal van bedrijven te zijn die allang BBT hadden moeten zijn.

² Meetregeling luchtkwaliteit 2005, o.a. paragraaf 4, plaatsing van meetpunten, artikel 6 en 7 a: *in gebieden binnen zones en agglomeraties waar de hoogste concentraties voorkomen waaraan de bevolking direct of indirect, gedurende een periode die ten opzichte van de middelingstijd van de betreffende grenswaarde significant is, aan die concentraties kan worden blootgesteld; etcetera*

³ "Geleid door de wens het publiek, met inbegrip van organisaties, toegang te geven tot doelmatige mechanismen van rechtspraak, opdat zijn rechtmatige belangen worden beschermd en het recht wordt toegepast".

5. Een enkele keer was de vergunning niet beschikbaar, omdat deze ontbrak in het gemeentelijke archief!
6. Een aantal bedrijven blijken elke keer tot de orde geroepen te moeten worden inzake het overtreden van milieuregels. Zo is een correspondentie in ons bezit die teruggaat naar 2004 - een kleine 100-tal emails - waaruit blijkt dat er onvoldoende handhavend opgetreden wordt. Het betreffende College van B&W liet de klagende burgers gewoon in de stank staan.

Deze resultaten brengen ons bij onze conclusie dat handhaving stringenter dient te worden toegepast. Sancties dienen hoger en eerder te worden opgelegd. De meldende burger dient daarbij serieus te worden genomen en niet weggezet als een "zeurder", zoals momenteel de praktijk lijkt te zijn. Zo is bijvoorbeeld "Stichting Openbare Ruimte Amsterdam" recentelijk door de Raad van State niet langer erkend als zijnde belanghebbende, hetgeen uiterst bevreemdend is. Juist deze Stichting kwam op voor het onjuist afgeven van milieuvergunningen door de overheid. Zie ook het artikel van Mr. Wösten in NRC Handelsblad van 25 oktober 2008 (bijlage 2)⁴.

Het moge duidelijk zijn: de overheid houdt zich niet aan de milieuregels. Te veel fijnstof en verslechtering van de lucht wordt door locale overheden getolereerd. Milieubewegingen worden niet serieus genomen en belemmerd in onderzoek naar overtredingen van de wet. In de praktijk zal dit er toe leiden, dat mensen zich nadrukkelijker op andere wijze gaan organiseren en hun rechten alsnog – waar mogelijk via de rechter – gaan halen.

Ad 4. Normen voor (nieuw te bouwen) woonwijken langs (snel)wegen

Het is verontrustend dat de overheid bij nieuwbouwprojecten langs (snel)wegen ruime fijnstofnormen hanteert. Daarbij kunnen we verwijzen naar het rapport van Stichting Natuur en Milieu, waarin geconcludeerd wordt dat het lijkt alsof de grens van fijnstof een doel op zich is. Ondertussen kan elke huis- of longarts u wijzen op het gevaar in een omgeving te wonen waar te veel fijnstof aanwezig is. En zoals steeds duidelijker wordt uit onderzoek, is er feitelijk geen grens, waaronder fijnstof geen gevaar voor de volksgezondheid betekent. In die zin is de fijnstofproblematiek vergelijkbaar met die van asbest.

We mogen constateren dat de overheid - om aan lastig te realiseren normen te kunnen voldoen - die normen aanpast, in plaats van de problemen die het gevolg zijn van te veel fijnstof in de lucht aan te pakken! Op zijn minst kunnen snelheidsbeperkende maatregelen ingevoerd worden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij is het aanbrengen van betere en robuustere beplanting langs geplande en bestaande wegen een optie die onvoldoende wordt toegepast. Overigens kan deze optie slechts toegepast worden indien er geen sprake is van aantasting van een open landschap.

Ad 5. Regio Venlo beschouwen als een aparte agglomeratie⁵

Regio Venlo wordt momenteel geconfronteerd met een groot aantal plannen, die niet (allemaal) opgenomen zijn. Het betreft de volgende plannen/projecten:

⁴ Wösten: "Waarom wél een kritische houding richting overheid, met inzet van rechtsmiddelen, legitiem wordt geacht in belastingzaken, strafrecht, onderwijs, zorg enz., en dit in het milieu en natuurzorg anders zou liggen, blijft als een grote mistwolk hangen. De vaak erbarmelijke kwaliteit van overheidsbestuurvorming inzake omgevingsrecht onbenoemd. Juist daarin ligt de legitimatie van de stichting c.s. Waarom weten de kranten niet hoe erbarmelijk die kwaliteit is? Waarom is er zo weinig aandacht voor de praktijk: dáár moeten alle mooie praatjes waarheid worden gemaakt".

⁵ Zie ook bijlage 3, een kaart, die de problematiek topografisch in beeld brengt.

- Uitbreiding van de veilingen ZON en Flora Holland en het aanliggende handelsterrein. Veiling Zon maakt – met name waar het gaat om het handelsterrein - de laatste jaren een forse groei door en breidt nog verder uit naar het noorden, richting het dorp Grubbenvorst. Steeds meer afnemers en toeleveranciers zien dit complex als een uitmuntende locatie. De loodsen, waarin de handelsactiviteiten plaatsvinden, produceren belasting voor de luchtkwaliteit. Op deze locatie gaat men in de toekomst naast groenten, fruit en bloemen ook vlees en andere consumptiegoedden verhandelen. En daardoor stijgen de vervoersbewegingen⁶, zowel op het terrein zelf als via de toegangsweg. Momenteel bestaan er plannen om de toegangsweg tot dit terrein te verleggen (noordelijker - afslag vanaf de A73 - zie bijlage 4) en Greenportlane (zie hierna) aan te leggen, waardoor een forsere belasting fijnstof en NO2 optreedt voor het nabijgelegen dorp Grubbenvorst. Nu is de afstand 1.5 kilometer, dit wordt dan 1 kilometer. Het aan de rand gelegen verzorgingstehuis en het kinderdagverblijf krijgen hierdoor te maken met een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- Greenportlane (verbindingsweg – een snelweg - tussen de A73 en A67), die aangelegd wordt ter ontsluiting van het aanliggende gebied Greenport. Als eerder gesteld neemt de overheid bedrijventerreinen niet mee bij het vaststellen van de mate waarin de luchtkwaliteit nadelig beïnvloedt wordt. Ondertussen wordt het aantal in de toekomst te verwachten (vracht) wagens op deze weg wel geteld, om vast te stellen, welke capaciteit nodig is.
- Klavertje Vier. Klavertje Vier is feitelijk een regio overlappend bedrijventerrein, waarbij de gevolgen voor de luchtkwaliteit navenant zullen zijn. In ieder geval dient de provincie en/of het rijk hier – integraal - nadrukkelijk naar te kijken. De toename van interne en externe vervoersbewegingen zal enorm zijn. Nu al wordt gesteld dat de A67 met een rijbaan verbreedt moet worden, omdat deze de stroom goederenvervoer dan niet meer zou kunnen verwerken. De plannen kunnen in detail nagelezen worden in de startnotitie MER: <http://www.limburg.nl/upload/pdf/StartnotitieMerGreenportlane221107.pdf> en <http://www.behouddeparel.nl/cmsdata/files/Klavertje%204%20-%20Ruimtelijk%20ontwerp%20-%20whole%20Package.pdf> (recentere invulling).
- Het LOG – Witveld in de gemeente Horst aan de Maas (waarbinnen een kippenbedrijf is gepland met 1.200.000 (!) kippen en een varkensbedrijf met 35.000 varkens, een slachterij en een mestvergistingsinstallatie - deze bedrijven vormen samen het Nieuw Gemengd Bedrijf). De door de gemeente Horst aan de Maas opgestelde inrichtingseisen met betrekking tot het LOG Witveld gaan uit van de vestigingsmogelijkheid van 6 bedrijven met bouwblokken die de komst van niet één maar zes met het NGB vergelijkbare bedrijven mogelijk maakt. Met name inwoners van Grubbenvorst maken hier ernstig bezwaar tegen. Professor Dr. Peter Groot Koerkamp (hoogleraar Universiteit Wageningen) heeft in zijn bezwaren met de betrekking tot de productie van fijnstof als gevolg van de komst van het Nieuw Gemengd Bedrijf aangegeven dat de luchtwassers die momenteel beschikbaar zijn, niet voldoende in staat zijn de uitstoot in voldoende mate te voorkomen⁷.

Daarbij blijkt uit een berekening van vereniging Behoud de Parel inzake het aantal vrachtbewegingen met betrekking tot het NGB, dat deze hoven de 12.000 per jaar ligt.

⁶ Het aantal vervoersbewegingen is momenteel zo'n 1500 (vracht)wagens per dag. In de toekomst zal dit – gezien de plannen – aanmerkelijk toenemen.

⁷ De heer Groot Koerkamp gaat er van uit dat met de huidige technologie een reductie van fijnstof van 60 % is te realiseren, wat overigens voor pluimvee nog onzeker is (uit hoorzitting: "Reductie stofemissie pluimvee nog nauwelijks ervaring"). Met een productie van 83.000 kilo fijnstof komt men na reductie op een uitstoot van ongeveer 33.000 kilo fijnstof per jaar. Deze berekening betreft enkel het kippenbedrijf!

Dit werd door de initiatiefnemers van het NGB niet tegengesproken. Bewoners van Grubbenvorst vrezen de te verwachten overlast en gezondheidsschade. Uit onderzoek van Blonk Milieu Advies, gemaakt in opdracht van de gemeente Horst aan de Maas, blijkt dat het NGB een emissie van ammoniak zal kennen van 60 ton. Het gebied Witveld, waar dit NGB gepland is, heeft nu al een ammoniak-‘productie’ van rond de 40 ton (zie bijlage 5, gegevens gemeente Horst). Ammoniak draagt bij aan PM2,5, hetgeen onvoldoende belicht is in de Inspraakwijzer NSL.

Daarnaast is er sprake van (berekende) fijnstofemissie van rond de 6000 kilogram (zie bijlage 6). In principe worden 6 bouwblokken van 6 hectare toegestaan binnen het LOG Witveld. Elk bouwblok kan een bedrijf als het NGB omvatten. Qua uitstoot betekent dit bij het volledig benutten van de mogelijkheden van het LOG-Witveld dus 6 x 33.000 kg = 198.000 kilo fijnstof. Het moge aan de hand van dit voorbeeld duidelijk zijn dat het niet meenemen van intensieve veehouderijen een zeer grote lacune oplevert, in het nadeel van de bevolking in de regio. Wij achten uw stellingname in deze als verwijtbaar, te meer omdat u op de hoogte bent van de situatie. Er zijn immers Kamervragen gesteld over dit project (zie bijlage 7: brief Directie Regionale Zaken, kenmerk DRZZ 2008/2710 van 14 augustus 2008⁸).

Door de sector zelf is er overigens ook op gewezen dat men de doelstellingen inzake de reductie van fijnstof en ammoniak niet zal halen (zie bijlage 8).

Door de heer Smeets (Alterra) – deskundige op dit gebied – is herhaalde malen gesteld dat Grubbenvorst met de huidige plannen feitelijk op een groot industrieterrein komt te liggen, wat zijn inziens een zeer ongewenste situatie zou zijn. Om die reden stelt hij voor om het hele gebied ten noorden van Venlo in te richten als super “agopark” en het dorp Grubbenvorst in zijn geheel te verplaatsen. Op zich de omgekeerde wereld, maar het maakt wel duidelijk hoe nijpend de problematiek is.

- Ook de gemeente Sevenum, toekomstige fusiegemeente Horst aan de Maas, heeft LOG’s aangewezen. De Groengroep Sevenum maakt zich ernstige zorgen over de ontwikkelingen van de intensieve veehouderij in hun dorp⁹.
- De geplande zandwinning en daarmee de komst van een haven en een zandverwerkingsinstallatie aan de Maas te Grubbenvorst.

De Milieueffectrapportage (MER) voor dit project is nog niet vastgesteld, zodat de totale productie van fijnstof met de verwerkingsinstallatie als bron nog niet aan te geven is. Wel is duidelijk dat de toename van het aantal vrachtbewegingen en de daarbij vrijkomende fijnstof op zich al enorm zal zijn. De rijksoverheid is van deze ontwikkeling op de hoogte (zie de brief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van oktober 2008, RWS/SDG/NW2008/1147/69676, bijlage 9).

- De huidige zandwinning (en de daarmee samenhangende zandverwerkingsinstallatie) in gemeente Arcen.
 - De groei van Airport Weeze, net over de grens, die momenteel te maken heeft met een zeer sterke groei. Andere luchthavens worden overigens wel meegenomen.
- Sinds de invoering van de vliegtax groeit deze luchthaven opmerkelijk.

⁸ In de brief wordt op de vraag of men de inwoners van Grubbenvorst kan garanderen dat hun gezondheid niet lijdt onder de komst van dit kippenbedrijf, geantwoord: *bij een pluimveehouderij is er sprake van emissies, onder andere van fijnstof. In de milieuvergunning kunnen regels worden gesteld met als doel om negatieve effecten die door deze emissies worden veroorzaakt, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken. Niet elk effect kan worden uitgesloten, zodat de gevraagde garantie niet kan worden gegeven. Dat neemt natuurlijk niet weg dat ook in deze situatie de geldende regelgeving, die mede strekt ter bescherming van omwonenden, onverkort van toepassing is en dat daarop toezicht wordt gehouden.*

⁹ <http://www.groengroepsevenum.nl/>

Naast het Roergebied in Duitsland, de havens van Antwerpen en Rotterdam, waar wij in Limburg qua luchtkwaliteit mee te stellen hebben, menen wij dat vliegveld Weeze meegenomen dient te worden in de Inspraakwijzer NSL. Fijnstof kent immers geen grenzen (zie bijlage 10 en 11 uit de Limburger, artikelen inzake vliegveld Weeze).

- Aanvragen voor intensieve veehouderijen (in Horst aan de Maas o.a. Willems Beheer te America en Ashorst in Veld-Oostenrijk – beiden buiten een landbouwontwikkelingsgebied!). Op het moment dat het voornemen om de dierrechten rond 2013 vrij te geven, uitgevoerd wordt, zal Noord Limburg nog ernstiger geconfronteerd worden met vrijkomend fijnstof uit de intensieve veeteelt. Het is noodzakelijk deze ontwikkeling in kaart te brengen en daar op te anticiperen qua luchtkwaliteit. Het is onjuist om te stellen dat het vrijgeven van dierrechten enkel betrekking heeft op ammoniak (draagt immers bij aan PM_{2,5}), zoals mevrouw Verburg stelt in Kamerstuk 31478. Het vrijgeven van dierrechten zal ook in grote mate bijdragen aan de productie van fijnstof! Vandaar onze stelling dat de intensieve veehouderij meegenomen moet worden.
- Het spoorwegemplacement te Venlo is al jaren een bron van discussie en ergernis. Deze zal met de komst van Greenport Venlo weer opwaaien. Men wil dit emplacement al jaren richting Tradeport verplaatsen. Terecht, want het is uitermate vreemd dat dit emplacement nog in het centrum van Venlo ligt. Wel dient met het oog op verdere ontwikkelingen in de transportsector terdege naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit gekeken te worden, in verband met de mogelijke verplaatsing van dit emplacement.

Wel genoemd zijn:

- Tradeport Noord en Park Zaarderheiken
Met betrekking tot Tradeport Noord kan een inschatting gemaakt worden van de negatieve beïnvloeding van de luchtkwaliteit. Wat betreft de Floriade – in 2012 – valt op te merken dat het terrein waarop deze wereldtentoonstelling gehuisvest is, na afloop omgezet wordt in een bedrijvenpark. Tijdens de Floriade wordt de regio een jaar lang geconfronteerd met een enorme negatieve beïnvloeding als gevolg van de stroom toeristen die men verwacht (in het – vanuit de bedrijfsvoering gezien - meest pessimistische scenario wordt rekening gehouden met 2 miljoen bezoekers, maar men hoopt op meer). Ook de gebouwen die er komen, (met name kantoren) dragen bij aan de negatieve ontwikkeling van de luchtkwaliteit nadat de Floriade geweest is.
- Kassencomplexen.
Bij Californië en Siberië wordt gebruik van warmtekrachtcentrales als uitgangspunt genomen. Maar vooralsnog lijken de bedrijven aangewezen te zijn op traditionele energiebronnen (met name gas). Het verwarmen van de kassen, maar ook van de warmtekrachtcentrales (als ze ingezet kunnen worden) hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit. Het zou beter zijn om bij eventuele uitbreiding van de glastuinbouw bedrijven te outillieren met aardwarmte-systemen, die veel milieuvriendelijker zijn.
- Aanleg A 74, een snelweg dwars door een woonwijk! Zie punt 4
- Het probleem met de intensieve veehouderij in Meerlo/Wanssum (zie bijlage Limburg Doc. 15; blz. 26, Tabel 5.5 Inspraakwijzer NSL Totaal overzicht aantal overschrijdingen per gemeente). Men kan van deze bedrijven verwachten dat ze in de toekomst uitbreiden.

Eigenlijk zouden voor alle projecten rondom Venlo een totale integrale plan-MER opgesteld moeten worden. Daar heeft de vereniging Behoud de Parel zowel bij de gemeente Horst aan de Maas als de provincie Limburg herhaalde malen op aangedrongen. En aangaande al deze

projecten – die tezamen de luchtkwaliteit sterk verslechteren – is door een 50-tal (huis)artsen uit de regio Noord-Limburg een petitie voor gelegd aan de gemeente Horst aan de Maas. Zij maken zich zeer ernstig zorgen over de gezondheidsrisico's van alle genoemde projecten tezamen (bijlage 12).

Ad 6. Onvoldoende meenemen gevolgen intensieve veehouderij voor luchtkwaliteit.

De intensieve veehouderij veroorzaakt nu al 20% van de fijnstofemissies en is daarnaast een bron van onacceptabele ammoniakemissies. Ondertussen staat een ongekeerde schaalvergroting van de intensieve veehouderij (schaalsprong) voor de deur. De onvoorziene expansie van de intensieve veehouderij – onvoorzien ten tijde van het ontwikkelen van de reconstructiewetgeving – maakt dat ook hier uitgegaan kan worden van veel hogere emissies van PM10 en PM2,5 dan voorheen verwacht. In de inspraakwijzer worden de problemen toegespitst op een 300-tal pluimveebedrijven. De problematiek is echter groter én breder. Ook de toekomstige zeer grote varkenshouders zullen fors bijdragen aan de fijnstof-problematiek. In: “*Emissies veehouderij en luchtwassers, Hoorzitting 16 juni 2008, Zwolle, Prof. Peter W.G. Groot Koerkamp, Hoogleraar Agrarische Bedrijfstechnologie*” wijst Prof. Dr. Groot Koerkamp op tal van problemen op dit gebied, die nog lang niet zijn opgelost. Terwijl er ondertussen al gesproken wordt over het vrijkomen van dierrechten rond 2013. Gezien de huidige stand van de technologie en de toename van intensieve veeveelt in bepaalde gebieden (waaronder Noord-Limburg), die daar het gevolg van zal zijn, zullen de effecten op de luchtkwaliteit sterk toenemen. Met alle negatieve gevolgen van dien, voor aanwonenden in de eerste plaats.

Het feit dat alle IPPC-plichtige bedrijven al hadden moeten voldoen aan de eisen van BBT, wat dus niet het geval is (zie ook punt 3) geeft te denken, ook in relatie tot de gratis dierrechten rond 2013. In Kamerstuk 31 478 Duurzaamheid intensieve veehouderij¹⁰, 22 augustus 2008, wordt ingegaan op deze gratis dierrechten.

Ad 7. Optrekken grens ‘niet in beteknende mate’ (NIBM) van 1%- naar 3 %-regeling¹¹

Het optrekken van de nibm-grens heeft voornamelijk betrekking op de fijnstofdeeltjes PM10 en op NO2. Het besluit biedt ruimte voor talrijke (kleine) nieuwe bronnen, waarmee de beleidsambities fors op achterstand worden gezet. Op lokaal niveau komt de volksgezondheid ernstig in het gedrang. Gezien de Wet Collectieve Preventie Volksgezondheid en het Verdrag van Århus¹² is hier sprake van “onbehoorlijk bestuur”. Consequentie van het optrekken van de grens is dat alle

¹⁰ Vraag: *Is de Algemene Rekenkamer ervan op de hoogte dat er nu weer gratis dierrechten worden verstrekt aan onder andere megastal eigenaren, mits de totale emissies niet stijgen?*

Antwoord: *Ja, daar zijn wij van op de hoogte.*

Vraag: *Hoe beoordeelt de Algemene Rekenkamer het gratis verstrekken van dierrechten met het oog op de effectiviteit van de Regeling Beëindiging Veehouderij?*

Antwoord: *Aan de gratis verstrekking van dierrechten is de voorwaarde verbonden dat de ammoniakemissies bij de desbetreffende veehouderij niet mogen stijgen. Deze nieuwe beleidlijn zal dus niet van invloed zijn op de huidige ammoniakemissies. Om die reden hebben wij het onderwerp niet in ons onderzoek betrokken.*

¹¹ Interimperiode: 1% grens:

De 3% grens is van toepassing op besluiten, die genomen worden vanaf het moment dat het NSL definitief is vastgesteld en daarmee in werking treedt (zie artikel 2, tweede lid, Besluit NIBM). In de interimperiode, de periode tot de inwerkingtreding van het NSL, geldt de lagere grens van 1%. Dit staat gelijk aan een toename van ten hoogste 0,4 microgram/m³ voor zowel NO2 als PM10. De systematiek voor het bepalen of een project NIBM is vóór en na de vaststelling van het NSL dezelfde.

¹² “*Tevens erkennend dat een ieder het recht heeft te leven in een milieu dat passend is voor zijn of haar gezondheid en welzijn en de plicht heeft, zowel individueel als tezamen met anderen, het milieu te beschermen en te verbeteren in het belang van de huidige en toekomstige generaties*”.

projecten in de Regio Venlo – zouden ze afzonderlijk worden beoordeeld - buiten de 1%- regeling vallen, maar wel binnen de 3%-regeling komen.

Op het moment dat alle projecten integraal worden beoordeeld zal men vaststellen dat hier wel degelijk sprake is van 'in betekende mate' (IBM)¹³.

Ad 8. Niet meenemen bedrijfsterreinen in berekeningen inzake de luchtkwaliteit.

Zoals uit punt vijf blijkt, wordt de Regio Venlo geconfronteerd met veel projecten, waaronder de ontwikkeling van (nieuwe) bedrijventerreinen (naast de al bestaande), zoals Trade Port Noord en na 2012 het Floriadeterrein na de transitie naar bedrijventerrein. Maar ook de uitbreiding van de veilingen en het aanliggende handelsterrein betekenen feitelijk een uitbreiding van een (logistiek) bedrijventerrein. Deze komen niet in beeld.

U schrijft op blz. 31, Kabinetsstandpunt: "Zo bevat de Regeling NIBM geen getalsmatige grens voor bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Het effect van bedrijventerreinen op de luchtkwaliteit is namelijk sterk afhankelijk van de concrete invulling ervan. Hierbij gaat het onder meer om het type bedrijven dat er is gevestigd, de eventuele uitstoot van verontreinigende stoffen door die bedrijven zelf en de verkeersaantrekkende werking ervan".

Ons inziens is het zeer wel mogelijk de luchtkwaliteit voor dit soort gebieden vast te stellen. Zo heeft Overijssel het "Luchtkwaliteitonderzoek regionaal bedrijventerrein Twente te Almelo XL Businesspark Twente" laten uitvoeren¹⁴. Uit dit onderzoek blijkt dat er overschrijdingen plaatsvinden en tevens blijkt dat het wel degelijk mogelijk is de luchtkwaliteit van bedrijfsterreinen te onderzoeken.

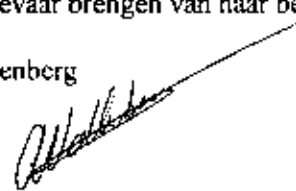
Ad 9. Integrale benadering

Niet alleen de mens heeft behoefte aan een goede luchtkwaliteit, maar ook de planten- en dierenwereld. Een beperkte – "menserichte" – blik, doet de andere levensvormen op aarde tekort en – indirect – daarmee ook de mens zelf!

Concluderend stellen wij dat in de "Inspraakwijzer voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit" de hiervoor genoemde (milieu)informatie ontbreekt en dat problemen worden gebagatelliseerd. Daarmee is deze inspraakwijzer ons inziens in strijd met het verdrag van Århus en dient deze opnieuw opgesteld te worden. Met veel verdergaande eisen inzake de luchtkwaliteit.

Gezien de voorgaande conclusie sturen we deze brief ook naar de Europese Gemeenschap met het verzoek de genoemde "Inspraakwijzer NSL" te verwerpen en Nederland te berispen voor het ernstig in gevaar brengen van haar bevolking.

André Vollenberg



Voorzitter vereniging Behoud de Parel
Grubbenvorst

¹³ Uit NSL, Kabinetsstandpunt blz. 31: "Deze grens van 3% is gekoppeld aan de werking van het NSL. Het effect van het NSL-maatregelenpakket is namelijk zo groot dat de grenswaarden ook worden bereikt als projecten onder deze 3%-grens niet afzonderlijk worden gecompenseerd voor hun effect op de luchtkwaliteit".

¹⁴ <http://provincie.overijssel.nl/content/pages/6749/def.rapportluchtkwaliteit20november2006.pdf>

Bijlagen:

1. Brief Longarts Lukker
2. NRC, Redactiestuk aangaande "beroepsklagers"
3. Topografische kaart, alle projecten in "Google Earth" weergegeven.
4. Kaart nieuwe afslag veilingen / Greenportlane
5. Totale huidige emissie van ammoniak LOG – Witveld
6. Berekende huidige fijnstof emissie LOG – Witveld
7. Kamervragen over de bouw van een megakippenbedrijf te Grubbenvorst
8. Bericht uit de sector pluimveehouderij
9. Brief Huizinga inzake zandverwerking
10. Krantenbericht vliegveld Weeze
11. Krantenbericht vliegveld Weeze
12. Petitie (Huis) artsen, deel I ontbreekt en wordt nagezonden.

Bijlage 1

Reactie van Longarts A.Lukker, ziekenhuis Venlo:

Reactie op Uw artikel "fijnstof LOG blijft onder norm"

Uit dagblad vrijdag 1 februari 2008

In bovengenoemd artikel doet de Heer Herrngreen, directeur van de GGD Noord-en Midden-Limburg (en dus de hoeder van onze lokale gezondheidszorg) een aantal opmerkelijke uitspraken.

In het bijzonder bij zijn uitspraken, dat de hoeveelheid fijnstof (Pm10) onder de 25 tot 35 microgram / m³ blijft en dat de MRSA besmetting in de varkenshouderij geen probleem is, zijn kanttekeningen te zetten.

Vervuiling van ons milieu is schadelijk voor onze gezondheid, zo gaan door luchtvervuiling in Nederland jaarlijks enkele duizenden mensen voortijdig dood. Met name langdurig aanwezige ernstige luchtvervuiling is daarbij een risicofactor. Om de ernst van dat risico te kunnen meten wordt bepaald hoeveel deeltjes kleiner dan 10µm (Pm10) of 2,5µm (Pm2,5) er in de lucht aanwezig zijn. Overschrijden de hoeveelheden bepaalde grenzen dan is het gezondheidsrisico erg groot, reden waarom landelijke en Europese normen zijn gesteld welke niet overschreden mogen worden. De Pm10 moet gemiddeld lager dan 40 zijn en mag slechts een aantal dagen per jaar meer dan 50 zijn. Maar zelfs als aan deze normen voldaan wordt is de luchtvervuiling een niet te onderschatten gezondheidsrisico.

De overheid tracht daarom de hoeveelheid gemeten fijnstof in de lucht terug te dringen. Enerzijds doet zij dit door bv roetfilters verplicht te stellen en stelt zij paal en perk aan vervuilende industrie, anderzijds past zij de meetmethode aan. Zo wordt de te analyseren lucht sinds 2003 verwarmd, waardoor een deel van het fijnstof verdampt voor de meting uitgevoerd wordt (en dus lager uitvalt). Daarna worden van de gemeten waarde stoffen afgetrokken die niet door menselijk handelen in de lucht komen, zoals zeezout en stof opgewaaid van de grond bij voorbeeld silicaten (die wel degelijk schadelijke gezondheidseffecten hebben). Deze "gemanipuleerde" metingen kunnen tientallen procenten lager zijn dan de reële metingen¹).

Met behulp van deze metingen hoopt de overheid na 2020 aan bovengenoemde eisen te voldoen.

Als echter de Pm2,5 (dat zijn de gevaarlijke deeltjes die diep de long indringen) gehanteerd wordt, zullen zelfs met bovengenoemde trucs de Europese normen in onze regio ook na 2020 overschreden blijven²).

Het probleem van de luchtvervuiling hier wordt onderschat, omdat bij nieuwe projecten bv Greenportlane, het nieuw gemengd bedrijf, voltooiing A73, industriële nieuwvestiging, megastallen steeds weer een aparte mer-studie wordt gedaan in plaats van een totale MER van klavertje 4. Alleen bij een totale mer-visie kan de milieubelasting voor de toekomst juist ingeschat worden.

Wat betreft de uitspraken over risico van MRSA-infecties. MRSA-stammen komen door het grootschalig preventief gebruik van antibiotica (in 2005 geschat 500.000 kg) frequent voor bij vee.

Het is waar, dat filters op de ventilatiekanalen bacteriën voor meer dan 99 % kunnen "uitwassen" , maar desondanks zijn er publicaties die aantonen dat er niet uitgewassen bacteriën vrijkomen in de omgeving en uiteraard zijn de werknemers in de megastallen een bron van infectie voor hun omgeving. Inmiddels is al zo'n 50% van de varkenshouders drager van MRSA. Hoewel de Heer Herrngreen dit geen probleem vindt zijn MRSA-dragers voor mensen met een minder goede gezondheid een groot risico. Afgezien nog van de kosten die ziekenhuizen moeten maken om hun zieke patiënten te beschermen.

Het is jammer dat dit soort ongenueanceerde uitspraken van "deskundigen" gezagsdragers (zoals de burgemeester van Horst aan de Maas) ertoe verleidt om mijns inziens onverantwoorde beslissingen te nemen.

Sevenum, 3 februari 2008
A.lukker

¹)rapport MNP RIVM 500093005/2006

²)rapport MNP RIVM 500034002/2005

Bijlage 2

Artikel uit het NRC Handelsblad aangaande de "beroepsklager"

<http://weblogs3.nrc.nl/commentaar/2008/10/25/de-actiegroep-is-nuttig-de-beroepsklager-niet/>

zaterdag 25 oktober 2008 door NRC Handelsblad

De actiegroep is nuttig, de beroepsklager niet

De tolerantie voor buitenparlementair actievoeren neemt af. Deze week vroegen CDA en VVD aan minister Van der Hoeven (Economische Zaken, CDA) de Postcodeloterij te verbieden Greenpeace financieel te steunen. Anders zou deze particuliere loterij haar vergunning weleens kunnen verliezen, was het impliciete dreigement. Eerder bepleitte de VVD het intrekken van directe overheidssteun aan al die organisaties die een 'tegenmacht' voor de Staat vormen. Een curieus pleidooi voor een democratische (gesubsidieerde) partij die zelf in de oppositie zit. Het storten van basaltblokken in zee door Greenpeace vond minister Verburg (Landbouw, CDA) „buitengewoon verwerpelijk". De sleepnetvisserij vond het „crimineel".

De retoriek verscherpt. De wetten en regels die onder meer zijn bedoeld om de burger tegen de overheid te beschermen, noemde minister Eurlings (CDA, Verkeer) ongegeneerd een „juridisch moeras" waarin zijn goede daden verzanden. Werkgeversvoorzitter Wientjes vond het stuïten van de verbreding van de A4 door Milieudefensie „misbruik van democratisch bepaalde procedures". De CDA-fractie in de Kamer wil herhaling daarvan voorkomen bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In Rijnmond werft Milieudefensie nu volmachten bij burgers en organisaties om namens hen te mogen procederen. Of de minister dit alstublieft onmogelijk kan maken? Antwoord: zolang de procespartij als 'belanghebbende' kan worden aangemerkt, is er toegang tot de rechter. In een belangrijke uitspraak heeft de Raad van State de criteria voor deze toegang tot de rechter aangescherpt. De hoogste bestuursrechter weigerde een klacht te behandelen van een Amsterdamse stichting die exclusief bezig is met procederen tegen varkensfokkers.

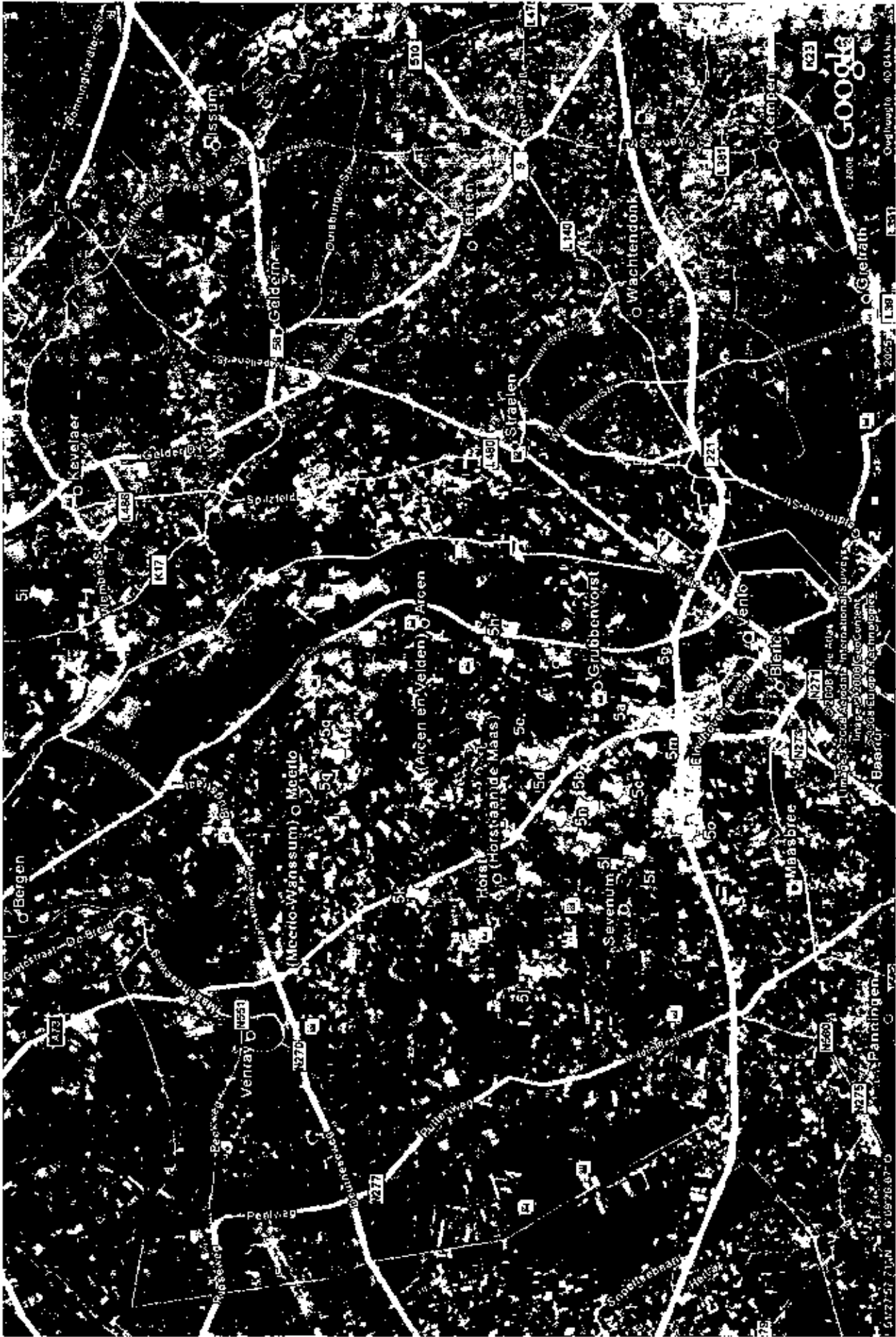
In welke mate mag een maatschappelijke belangenstrijd met juridische middelen worden uitgevochten? De wetgever heeft de gang naar de rechter opengesteld voor diegenen wier concrete belangen door een overheidsmaatregel worden geraakt. Daarbij werd vooral gedacht aan de rechtsbescherming van omwonenden. Een 'actio popularis' waarmee iedereen naar de rechter kon, is afgeschaft. En niet zonder reden. Belangenbehartiging behoort in vertegenwoordigende lichamen plaats te vinden, democratisch gelegitimeerd. Of buitenparlementair, in de publieke opinie, binnen de grenzen van de wet. De wet is het resultaat van een

politieke afweging van belangen. Daarna kan in de rechtszaal nog worden getoetst of de wet juist is toegepast en overeenstemt met hoger recht. Maar in beginsel is het belangrijkste gedaan: de politieke besluitvorming.

Dat, populair gezegd, lobbyisten uit de grote stad zich bij de notaris een procedeerstichting aanschaffen om via de rechter overal in Nederland hindermacht uit te oefenen, kan niet de bedoeling zijn. De Raad van State stelt nu terecht paal en perk aan beroepsklagers. Vermoedelijk moeten de actieclubs hun koers verleggen: dichterbij de burger. Er is immers niets op tegen dat rechtspersonen bij de bestuursrechter een collectief belang verdedigen. Zo kunnen plaatselijke bezwaren legitiem worden gebundeld, kan 'het milieu' een stem krijgen en is een doelmatige toets van de overheidsbeslissing aan het recht mogelijk. Tegen beroepsklagers die geen andere activiteiten ontplooiën dan procederen, zijn de bezwaren echter reëel. Een beroep op de rechter moet een laatste redmiddel blijven.

Reacties op nrc.nl/uitspraak

Dit verhaal is geplaatst op zaterdag 25 oktober 2008 om 11:00 uur. Trackbacken vanaf je eigen site is mogelijk. (Wat is trackbacken?)



1. Hagens, Witveldweg 48, vergunning 29 juni 2005

Afstand dierverblijf tot lovestbaar gebied: 1.000 meter													
Betreft het een oprichting van een veenouderij: nee													
Steinr.	Riv-code	Diersoort	Omrekenfactor		Max. emissiew.	Gecorr. emissie	Vergunningssituatie			max. emissie - plafond	Aangevraagde situatie		
			m.v.a.	NH ₃			aantal	m.v.a.	NH ₃		aantal	m.v.a.	NH ₃
1	E2.5.1	kippen	0,22	0,042	0,013	0,013	4200	664,2	1787,5	nl	34500	555,6	1451,5
2	D1.1.15.2	kippenstrik (gepasteerde kippen)	2,9	0,75	0,2	0,2	768	264,8	370,0	nl	1000	344,8	760,0
3	D3.2.1.1	veeswarms	1	3	1,2	1,2	200	200,0	600,0	nl	138	138,0	414,0
4	D1.1.15.2	kippenstrik (gepasteerde kippen)	2,9	0,75	0,2	0,2	500	172,4	375,0	nl	500	172,4	375,0
5	D1.1.15.2	kippenstrik (gepasteerde kippen)	2,9	0,75	0,2	0,2	784	270,9	368,0	nl			
5	D3.2.7.2.1	opfokzeugen	1,5	1,2	1,2	1,2	480	360,0	576,0	nl			
6	D1.3.13	grote en dringende zuigen	1,2	4,2	2,8	2,8	175	143,8	735,0	nl	120	100,0	304,0
7	D1.2.17	kraamzeugen	0,8	6,8	3,8	2,9	98	130,0	786,8	nl	98	120,0	706,8
7	D1.3.12	grote en dringende zuigen	1,2	4,2	2,8	2,8	85	70,8	337,0	nl			
7	D3.2.1.1	veeswarms	1	3	1,2	1,2	200	200,0	600,0	nl			
7	D2.4	deiberen	1	5,5	0	0,0	1	1,0	5,8	nl			
8	D1.2.13	kraamzeugen	0,8	2,9	2,9	2,9	192	240,0	558,8	nl	192	290,0	558,8
9	E1.2	opfokheren	127,8	0,62	0,005	0,005	45000	354,9	907,2	nl	45300	354,9	907,2
10	D1.1.12.3	kippenstrik (gepasteerde kippen)	4,3	0,18	0,2	0,2	2890	686,8	518,4	nl	4100	653,5	738,0
11	D1.3.10	grote en dringende zuigen	1,2	2,8	2,8	2,8	490	740,2	2337,4	nl	890	740,2	2337,4
11	D2.4	deiberen	1	5,5	0	0,0	2	2,0	11,0	nl	2	2,0	11,0
Schotel BI													
5	D1.3.1	grote en dringende zuigen	1,2	2,4	2,8	2,4	24	8,0	96,8	nl	24	8,0	16,8
5	D3.2.1.1	opfokzeugen	1	3	1,2	1,2				nl	392	392,0	1176,0
5	D2.4	deiberen	1	5,5	0	0,0				nl	4	4,0	22,0
8	D3.2.7.2	opfokzeugen	1	4	1,2	1,2				nl	140	140,0	360,0
7	D1.2.3	kraamzeugen	0,8	4	2,9	2,9				nl	64	80,0	254,0
Totaal aantal m.v.a.'s / Totaal NH ₃ -emissie							4.822,8	11.244,4	0,0		4.817,8	11.242,8	
Afstand emissiepunt tot lovestbaar gebied (in correctiefactor depositie)							1.000	0,0089			1.000	0,0089	
Totaal depositie in mel potentieel naar per ha per jaar								100,87				100,84	
Verwachte basis aangevraagde mel lovestbare situatie:			Ammoniakemissie: -1,8		Standaardwaarde: -4,81	Zaardepositie: -0,01							
STANK													
VERGUNDE SITUATIE													
AANGEVRAAGDE SITUATIE													
Omgingscategorieën													
Verwachte afstand emissiepunt tot startgevoelig object													
Verwachte afstand emissiepunt tot startgevoelig object													
Stuwtte voldoet aan individuele stankstand?													
Maat van over-onderschrijding verwachte afstand													

2. Hagens, Witveldweg 44, revisievergunning 30-09-2003

Afstand dierverblijf tot lovestbaar gebied:													
Betreft het een oprichting van een veenouderij:													
Steinr.	Riv-code	Diersoort	Omrekenfactor		Max. emissiew.	Gecorr. emissie	Vergunningssituatie			max. emissie - plafond	Aangevraagde situatie		
			m.v.a.	NH ₃			aantal	m.v.a.	NH ₃		aantal	m.v.a.	NH ₃
4,5,8	D1.1.15.1	kippenstrik (gepasteerde kippen)	2,9	0,8	0,2	0,2	2098	721,4	1258,0	419,8			
7	D3.2.7.2	veeswarms	1	4	1,2	1,2	900	900,0	2600,0	1080,0			
8	D3.2.7.2.1	veeswarms	1,5	1,2	1,2	1,2	2900	2250,8	3480,0	3480,0			
4,5,8	D1.1.15.1	kippenstrik (gepasteerde kippen)	2,9	0,8	0,2	0,2		0,0	0,0	0,0			
7	D3.2.7.2	veeswarms	1	4	1,2	1,2		0,0	0,0	0,0			
8	D3.2.7.2.1	veeswarms	1,5	1,2	1,2	1,2		0,0	0,0	0,0			
8	D3.2.7.2.1	veeswarms	1,5	1,2	1,2	1,2		0,0	0,0	0,0			
Totaal aantal m.v.a.'s / Totaal NH ₃ -emissie							2.854,2	2.334,8	4879,8				
Afstand emissiepunt tot lovestbaar gebied (in correctiefactor depositie)							1.200	0,00334					
Totaal depositie in mel potentieel naar per ha per jaar								82,87					
Verwachte basis aangevraagde mel lovestbare situatie:			Ammoniakemissie: 3664,0		Standaardwaarde: 3288,11	Zaardepositie:							
STANK													
VERGUNDE SITUATIE													
AANGEVRAAGDE SITUATIE													
Omgingscategorieën													
Verwachte afstand emissiepunt tot startgevoelig object													
Verwachte afstand emissiepunt tot startgevoelig object													
Stuwtte voldoet aan individuele stankstand?													
Maat van over-onderschrijding verwachte afstand													

Alfabetisch alfabetisch tot laatste getal: 580 meter													
Betreft het een oprichting van een veestouderij: Nee													
Stalnr.	Ruw code	Diersoort	Diercategorie		Max. aantal	Gecon. emissie	Vergunde situatie			BRL emissie per haad	Aangevraagde situatie		
			N.V.A.	NIE			aantal	N.V.A.	NIE		aantal	N.V.A.	NIE
1	D12.14	zwamzeugen	0,4	2,0	2,0	2,0	20	32,5	75,4	evt	20	32,5	75,4
5	D02.7.1.1	opfokzeugen	1,0	1	1,2	1,0	11,2	86,2	312,0	evt	30	23,1	30,0
1	D1.1.17.3	biggencalves (gepasteerde biggen)	0,5	0,18	0,2	0,2	740	172,1	150,2	evt	200	214,0	165,6
2	D13.14	zate en dragende zeugen	12	4,2	2,0	2,0	64	53,3	268,8	evt	88	45,0	277,2
3	D12.18	zwamzeugen	0,8	8,3	2,9	2,9	120	150,0	890,0	evt	120	150,0	990,0
4	D1.1.16.1	biggencalves (gepasteerde biggen)	2,4	0,6	0,2	0,2	950	327,6	579,0	evt	960	331,0	579,0
4	D1.1.12.3	biggencalves (gepasteerde biggen)	4,2	0,18	0,2	0,2	450(NC)			mt	0	0,0	0,0
5	D1.3.10	zate en dragende zeugen	12	2,8	2,0	2,0	420	360,0	1092,0	mt	420	350,0	1092,0
5	D2.3	beiberen	1	0,0	0	0,0	2	2,0	11,0	mt	1	1,0	5,5
2	D2.5	beiberen	1	5,5	0	0,0	0	0,0	0,0	mt	1	1,0	5,5
8	K1	schweinepaarden	0	0	0	0,0	6	0,0	20,0	mt	2	0,0	10,0
9	K1	schweinepaarden	0	0	0	0,0	0	0,0	0,0	mt	4	0,0	20,0
										mt			
										mt			
										mt			
Totaal aantal N.V.A./Totaal NIE-emissie							1.173,7	3.286,4	0,0		1.167,0	3.250,2	
Verzocht emissiepunt tot revisie (en omvangrijke extra deponie)							564	0,00 m			564	0,02 m	
Totale deponie in m ³ per haad per ha per jaar									94,04				94,04
Verzocht levens aangevraagde met bestaande situatie													
STANK:			Ammoniakemissie		-35,2	Stankemissie		-96,95	Zuurdepotemissie				-1,81
			VERGUNDE SITUATIE					AANGEVRAAGDE SITUATIE					
Ongereguleerbare			I	II	III	IV	V	I	II	III	IV	V	
Verzocht aantal emissiepunten tot startgegevens object			272	222	148	94	30	270	220	145	93	30	
Verzocht aantal emissiepunten tot startgegevens object			1925	2070	620	105	400	1925	2070	620	105	400	
Schaak voldoet aan individuele startkeuring?			Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	
Maak van over-landverschrijving verzocht afstand			307%	934%	425%	172%	810%	112%	940%	427%	112%	810%	

4. Maatschap Vullings-Houben, Laagheide 9, revisievergunning 22 februari 1999

Op 22 februari 1999 is een revisievergunning verleend voor een vleesvarkenshouderij met 6 stallen, een werktuigenberging en een propaantank. Een nieuw te bouwen stal is voorzien van Groen label systeem BB 96.10043 (chemische luchtwasser).

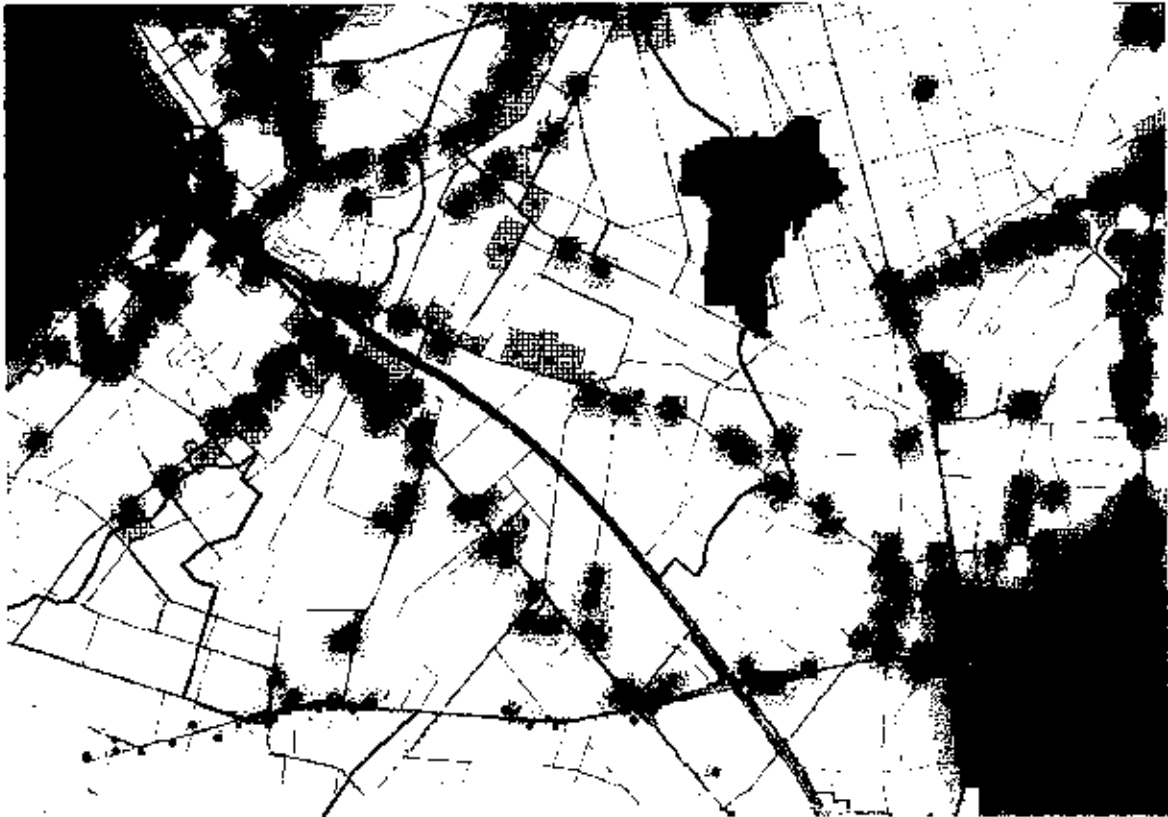
De vergunde situatie heeft betrekking op de volgende veerbezetting

Categorie	Diersoort	Huisvesting	Aantal
D 3.1.1.	Vleesvarkens	Traditioneel	5262
D 3.2.9.1	Vleesvarkens	BB 96.10.043*	2181

* Dit voldoet, inclusief de betreffende voorschriften bij de vergunning van februari 1999, levens aan BB 96.10.043 V1.

Totale ammoniakemissie bedraagt 17530,8

Veehouderijen Witveldweg: rode stip



Opmerkingen:

- Witveldweg 54: melkvee- annex akkerbouwbedrijf
- Witveldweg 34: milieuvergunning maart 2007 ingetrokken

Huidige emissie fijnstof veehouderijen Witveld

Van de 4 bedrijven is per stalbeschrijving de hoeveelheid fijnstof berekend, gegevens van Chardon. Bij biggenopfok (gespeende biggen) was er onduidelijkheid aangaande de hoeveelheid fijnstof, de Bij guste en dragende zeugen evenzo bij kraamzeugen was ook onduidelijkheid. Eveneens apart t In de vergunningen is ook sprake van een klein aantal dekberen, paarden en schapen. Niet meeg

Hagens, Witveldweg 4B

uitgegaan van vergunningssituatie

RAVcode	Reductie wasser	diersoort	aantal	fijnstof per dier gram/jaar	totaal gram	uitgegaan aantal
E 2.5.1	geen	legkip	42560	5,4	229824	34560
D 1.1.15.2	wel	bigopfok	768 ?			1000
D 3.2.1.1	geen	vleesvark	200	305	61000	138
D 1.1.15.2	wel	bigopfok	500 ?			500
D 1.1.15.2	wel	bigopfok	784 ?			geen
D 3.2.7.2.1	geen	opfokzeug	480	619	297120	geen
D.1.3.13	geen	guste z	175 ?			120
D.1.2.17	geen	kraam z	96 ?			96
D.1.3.12	geen	guste z	85 ?			geen
D.3.2.1.1	geen	vleesvark	200	104	20800	geen
D.2.4.	niet relevant	1 beer				geen
D.1.2.13	geen	kraam z	192 ?			192
E.1.2	geen	opfokhen	45360	5,4	244944	45360
D.1.1.12.3	geen	bigopfok	2880 ?			4100
D.1.3.10	geen	guste z	899 ?			899
D.2.4.	niet relevant	2 beer				2
		schaap				
D.1.3.1	geen	guste z				196
D.3.2.1.1	geen	opfokzeug				392
		4 beren				4
D.3.2.1.2	geen	opfokzeug				140
D.1.2.3	geen	kraam z				64
Het aantal biggen is			4932	147	725004	5600
het aantal guste zeugen, dragende en kraamzeugen			1447	231	334257	1567
Totaal					1912949	verschil is
IN KILOGRAM					1913	

Hagens, Witveldweg 44

vergunningssituatie

RAVcode						
D.1.1.15.1	wel	bigopfok	2098 ?			
D.3.2.1.2	geen	vleesvark	900	305	274500	
D.3.2.7.2.1	geen	vleesvark	2900	305	884500	

b/l 2 2!

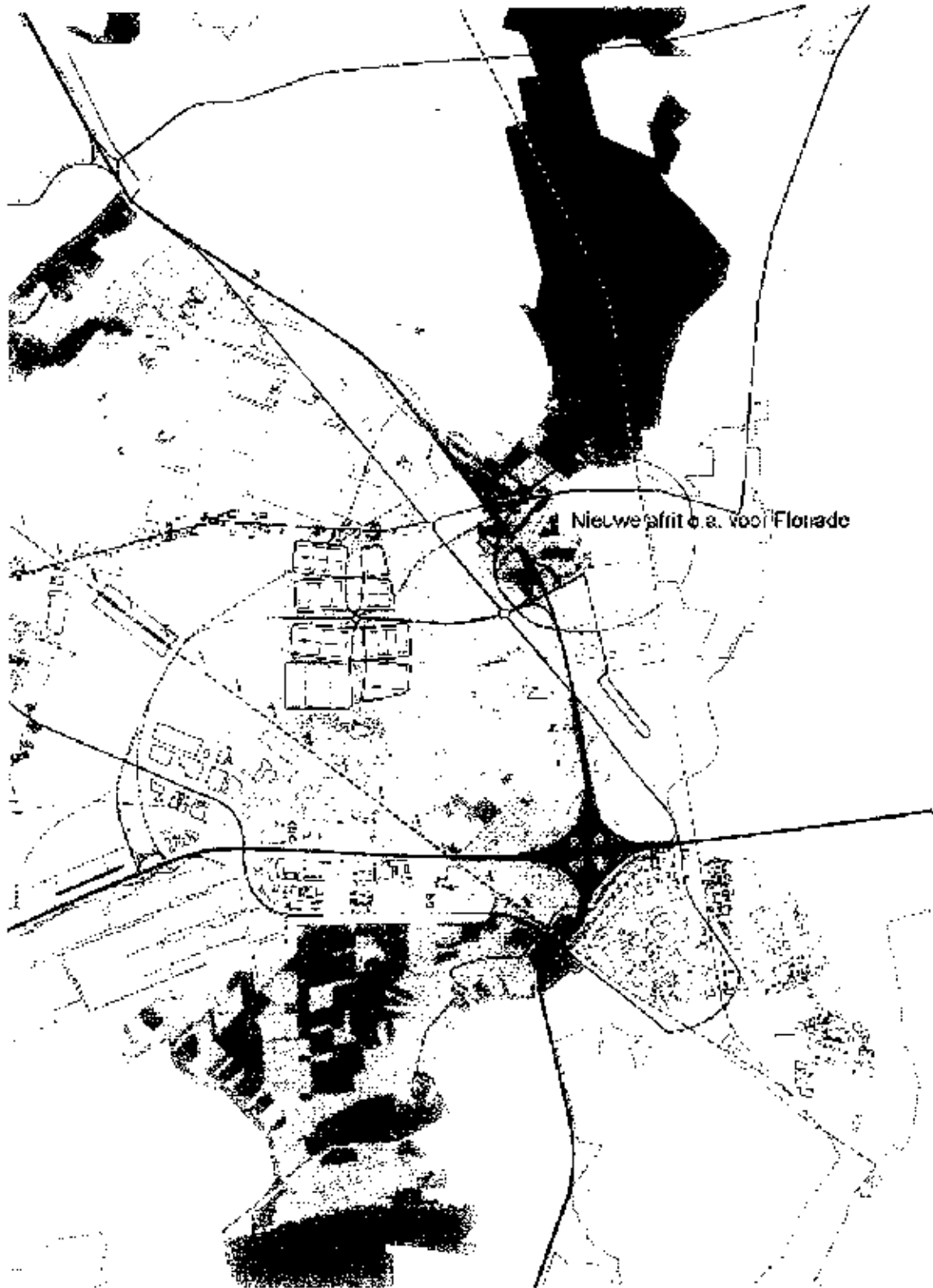
Bijlage 3

De benoemde projecten:

- 5a Veilingen ZON, Flora Holland en handelsbedrijven
- 5b Greenportlane
- 5c Klavertje Vier
- 5d Nieuw Gemengd Bedrijf
- 5e 1.OG – Witveld
- 5f LOG's – Sevenum
- 5g Zandverwerkingscentrale Grubbenvorst
- 5h Zandverwerkingscentrale Arcen
- 5i Vliegveld Weeze
- 5j Intensieve veehouderij Willems Beheer B.V. America
- 5k Intensieve veehouderij Ashorst Horst
- 5l Spoorwegemplacement, vliegstrip (Niet in tekst genoemd)
- 5m Tradeport en Floriade
- 5n Kassencomplex Californië
- 5o Kassencomplex Siberië
- 5p Aanleg A74
- 5q Intensieve veehouderijen Meerlo-Wanssum

Bylage 4, Greenportkade

Best plan Florade 16 okt 1991 omzage
Toekomstbeeld 2008-2010



en Van der Hoek, 2002.

ze is apart berekend. Of deze berekening juist is weet ik niet
 berekend. Of deze berekening juist is weet ik niet.
 enomen in de berekening.

van aangevraagde situatie

fijnstof totaal

?	5,4	186624	mestbandbatterij	
?	305	42090	idem	http://www.infomil.nl/contents/pages/22613/bv Punt 3) vermeld: Voor de verwijdering van fijn meetrapport geen waarde vast te stellen.
?				
?				
?	5,4	244944	mestbandbatterij	
?				
?				
?	619	242648		
?	619	86660		
	147	823200	biggen: 16,8 mg uur/dier x 24 x 365 delen door 1000 = 147 gram/jaar	
	231	361977	guste/dragende zeugen 26,4 mg uur/dier x 24 x 365 delen door 1000	
			Uitgegaan dat kraamzeugen hier ook bij horen	
75 kilo		1988143		

<http://www.infomil.nl/contents/pages/22613/bv>
 3) Voor de verwijdering van fijn stof door dit g
 meetrapport geen waarde vast te stellen.

?	619	18570
?		
?		
?		
?		
	147	276360
	231	145992
		440922
22 kg		441

Bij beschrijving wasser geen fijnstof-filtering genoemd

c van verschillende genoemde wassers zal een lager fijnstof-getal weergeven.
an is geen berekening van het aantal transporten, de emissie van de biocentrale etc.

nl2006.15bigdutchmanmagixluchtwassysteem20okt200.pdf
stof door dit gecombineerd luchtwassysteem is op basis van het
Deze verwijdering zal er wel zijn.

r/dier / is een aanname
l) = 231 gram/jaar/dier / is een aanname

nl2006.14uniquifillcombiwasserchemischwater20okt200.pdf
ecombineerd luchtwassysteem is op basis van het

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 's-GRAVENHAGE

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
2 juli 2008	2070824420	DRZZ 2008/2710	14 augustus 2008
onderwerp		doorkiesnummer	bijlagen
Kamervragen over de bouw van een megakippenbedrijf te Grubbenvorst			

Geachte Voorzitter,

Hierbij doe ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de antwoorden toekomen op Kamervragen van het lid Van Gent (GroenLinks) over de bouw van een megakippenbedrijf te Grubbenvorst.

1
Kent u het bericht "Veerman: megastallen zijn ontsierend"? 1)

Ja.

2
Deelt u de mening van de heer Veerman dat megastallen een plaats moeten krijgen in gebieden met industriële productie? Zo ja, gaat u maatregelen nemen zodat megastallen verplaatst worden naar gebieden met industriële productie? Zo neen, waarom niet?

In overleg met de Kamer en in de brief van 20 december 2007 (TK 2007-2008, 28973, nr. 17H) hebben de minister van VROM en ik aangegeven, dat aan de vestiging van megastallen randvoorwaarden moeten worden gesteld om de ruimtelijke kwaliteit te behouden en te versterken. Provincies zijn daarvoor verantwoordelijk en zullen in overleg met gemeenten een afweging maken omtrent de locaties en inpassing van megastallen in het landelijk gebied of op (agrarische) bedrijventerreinen. Hierbij gaat het ook om afwegingen met betrekking tot logistiek en infrastructuur, vormgeving/ontwerp en landschappelijke inpassing.

In de brief van 24 juni 2008 over duurzame veehouderij (TK 2007-2008, 28973, nr. 30) hebben wij melding gemaakt van het overleg met provincies en gemeenten over megastallen. Verschillende provincies zijn samen met gemeenten bezig met een actief gebiedsproces om te bepalen waar de vestigingsmogelijkheden voor de intensieve veehouderijbedrijven liggen. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, logistiek en infrastructuur, inpassing in het landschap en eisen op het gebied van duurzaamheid (milieu en dierenwelzijn).

Datum	Kenmerk	Vervolgblad
14 augustus 2008	DRZZ. 2008/2710	2

In dit kader kan ik me voorstellen dat megastallen een plaats kunnen krijgen op agroparken. Het nadenken over de toekomst van de (grote) veebedrijven en de randvoorwaarden bij plaatsen van vestiging gaat natuurlijk door. Dit zal niet leiden tot een uniformering, maar tot een diversiteit aan mogelijkheden van vestiging, afhankelijk van algemene randvoorwaarden en lokale en regionale omstandigheden. Het is een zaak van provincies in overleg met gemeenten om hier een koers in te bepalen. Algemene (rijks)maatregelen om megastallen te (doen) verplaatsen naar gebieden met industriële productie, zoals in de vraag genoemd, doen het belang van maatwerk tekort.

3
Bent u bekend met de komst van een bedrijf met 1,3 miljoen kippen in de gemeente Horst aan de Maas?

Ja.

4
Bent u ook bekend met het felle verzet van de inwoners van deze gemeente tegen de komst van dit kippenbedrijf?

Ja.

5
Is het waar dat er in de gemeente Horst aan de Maas geen meetpunt luchtkwaliteit aanwezig is, zodat er geen inzicht is in de verhouding van de te verwachten fijnstofwaarden in de regio Horst aan de Maas en meer in het bijzonder Grubbenvorst ten opzichte van de normen die in Nederland en Europa worden gehanteerd?

Er is inderdaad geen meetpunt, maar wel inzicht in de luchtkwaliteit. Niet elke gemeente heeft een eigen meetpunt luchtkwaliteit. Het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM heeft enkele meetlocaties in Limburg (Vredepeel, Wijnandsrade, Heerlen). De provincie Limburg heeft eveneens enkele provinciale meetlocaties (Geleen, Maastricht). Aan de hand van deze meetgegevens zorgen berekeningen met modellen vervolgens voor inzicht in de situatie op een bepaalde locatie.

6
Heeft u inzicht in de verhouding van de te verwachten fijnstofwaarden in de regio Horst aan de Maas en meer in het bijzonder Grubbenvorst ten opzichte van de normen die in Nederland en Europa worden gehanteerd? Zo neen, wanneer denkt u daar wel inzicht in te hebben? Zo ja, kunt u ons die dan ter beschikking stellen?

Nee. De toekomstige situatie voor fijnstof wordt bepaald door de bestaande 'achtergrondconcentratie', vermeerderd met de uitstoot door het bedrijf. De achtergrondconcentratie kan worden afgelezen van de Grootschalige Concentratiekaarten van Nederland en varieert in Noord-Limburg tussen de 25 en 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (jaargemiddelde fijnstofconcentratie). De uitstoot van het bedrijf is afhankelijk van het toegepaste huisvestingssysteem en eventuele emissiereducerende technieken. Op dit moment is nog niet bekend welke systemen en technieken worden toegepast.

Datum	Kenmerk	Vervolgblad
14 augustus 2008	DRZZ. 2008/2710	3

Op basis van de vergunningaanvraag en de bijbehorende milieueffectrapportage zal dat inzicht worden verkregen. Voor fijnstof (PM10) gelden de volgende grenswaarden voor de bescherming van de gezondheid van de mens: 40 ug/m³ als jaargemiddelde concentratie en 50 ug/m³ als vierentwintig-uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze laatste maximaal vijfendertig maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

7

Kunt u de inwoners van Grubbenvorst garanderen dat hun gezondheid niet lijdt onder de komst van dit kippenbedrijf?

Bij een pluimveehouderij is er sprake van emissies, onder andere van fijnstof. In de milieuvergunning kunnen regels worden gesteld met als doel om negatieve effecten die door deze emissies worden veroorzaakt, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken. Niet elk effect kan worden uitgesloten, zodat de gevraagde garantie niet kan worden gegeven. Dat neemt natuurlijk niet weg dat ook in deze situatie de geldende regelgeving, die mede strekt ter bescherming van omwonenden, onverkort van toepassing is en dat daarop toezicht wordt gehouden.

8

Deelt u de mening dat - indien de te verwachten fijnstofwaarden hoger komen te liggen dan de Europese normen of wanneer die fijnstofwaarden nog niet bekend zijn, c.q. vastgesteld zijn - vooralsnog geen uitvoering gegeven moet worden aan het kippenbedrijf te Grubbenvorst?

In de beoordeling van de vergunningaanvraag zullen de te verwachten fijnstofconcentraties zeker worden beoordeeld. Indien die leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, komt de pluimveehouderij in beginsel niet in aanmerking voor een milieuvergunning.

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN
VOEDSELKWALITEIT,

G. Verburg

1) Limburgs Dagblad 25 mei 2008

Bijlage 8

pluimveesector haalt de norm niet:

Pluimveehouderij schiet tekort in aanpak fijnstof

- Berichten over fijnstof
- Berichten over het NGB

Ongeveer een derde van de grote pluimveehouderijen voldoet nog niet aan de Europese fijnstofrichtlijn, die ingaat per 2010. Dat blijkt uit onderzoek van TNO. De resultaten van het onderzoek zijn naar buiten gebracht tijdens een symposium van de Nederlandse Vakbond Pluimveehouderij (NVP) in Ugchelen.

De Europese richtlijn moet de uitstoot van fijnstof verder terugdringen en geldt per 2010. Pluimveehouders kunnen tot maart derogatie (onthefing) aanvragen. Voor ongeveer 1.100 pluimveehouderijen lijkt dat een probleem te worden, want zij voldoen volgens onderzoekers van TNO niet aan de verzwaarde eisen die de Europese richtlijn hanteert.

De NVP meent dat pluimveehouders veel te weinig tijd krijgen om om te schakelen naar de eisen van de richtlijn. Daarnaast plaatst de vakbond kanttekeningen bij het TNO-onderzoek.

(Bron: Agrarisch Dagblad 14 nov 2007)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

-

Datum

1 oktober 2008

Oms kenmerk

RWS/SDG/NW2008/1147/69676

Onderwerp

kamervragen

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

geen

Uw kenmerk

-

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die het lid Polderman (SP) heeft gesteld over de plannen in de gemeente Horst aan de Maas voor de aanleg van een haven ten zuiden van Grubbenvorst.

1. Bent u op de hoogte van de plannen van de gemeente Horst om bij Grubbenvorst, met goedkeuring van de provincie Limburg, een nieuwe haven te laten graven ter hoogte van de locatie die plaatselijk bekend staat als Raaieind?
1. Ja, daarvan ben ik van op hoogte.
2. Waarom wordt gekozen voor het ontwikkelen van een nieuwe haven bij Grubbenvorst? Wat zijn de economische meerwaarden voor de gemeente en wat zijn de positieve en negatieve effecten op natuur, milieu en landschap van deze plannen?
2. Het betreft een particulier initiatief van CVI Haven Raaieind B.V. om te komen tot een nieuwe haven en een verwerkingsinstallatie voor bouwgrondstoffen. De afweging van de verschillende betrokken belangen zoals economie, natuur, milieu en landschap vindt plaats door de gemeente Horst aan de Maas en de Provincie Limburg.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1, Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95
Internet www.minveww.nl

De gemeente Horst aan de Maas is bevoegd gezag waar het gaat om de ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan. De gemeente dient de gevolgen voor het milieu inzichtelijk te maken in een MER. De Provincie Limburg is bevoegd gezag voor wat betreft de Ontgrondingenwet. Verkeer en Waterstaat i.c. Rijkswaterstaat is bevoegd gezag voor de rivierkundige aspecten op grond van de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken (WBr). In het onderhavige geval gaat het daarbij om de toegang van de haven vanuit de rivier de Maas.

3. Waarom wordt het, in het kader van het project Zandmaas, uit de Maas gebaggerde zand en slibmateriaal niet via bestaande havens, zoals die in Venlo overgeslagen en verwerkt?
3. Volgens de beschikbare informatie, die in het kader van de MER-procedure moet worden getoetst, beschikken bestaande havens niet over de benodigde ruimte, noch over voorzieningen voor het bewerken van het opgebaggerde zand tot hoogwaardige bouwstof.
Zoals hiervoor aangegeven betreft het een particulier initiatief dat voorziet in de mogelijkheden voor verwerking van bouwgrondstoffen, van onder meer de verschillende Maasprojecten.
4. Is het waar dat, als onderdeel van deze nieuwe havenplannen, een gebied van 50 ha als Maasverbreding zal worden ontzand? Hoe passen deze plannen in het project Zandmaas?
4. Er is geen sprake van een Maasverbreding, maar van de aanleg van een haven in combinatie met een verwerkingsinstallatie. Beoordeling van het concept-plan door de gemeente Horst aan de Maas heeft uitgewezen dat ca. 42 ha ruimte nodig is voor de aanleg van de insteekhaven inclusief de toegang vanuit de rivier de Maas, alsmede het droog terrein voor de feitelijke verwerkingsinstallatie en ca 15 ha nieuwe natuur. De nieuwe haven Raaieind vormt geen onderdeel van het project Zandmaas (1), dat uitgevoerd wordt door Maaswerken. De haven en de verwerkingsinstallatie Raaieind maken onderdeel uit van het Meerjarenprogramma Zandmaas (2) dat door Gedeputeerde Staten van Limburg is vastgesteld.
5. Hoe passen deze plannen voor het uitgraven van een nieuwe haven in het landelijk beleid om geen nieuwe zandwinningen meer toe te staan maar bouwzand uit zee te halen en voorts hergebruik van bouw materiaal te stimuleren?

6. Het primaire doel is geen zandwinning, maar de aanleg van een nieuwe haven en verwerkingsinstallatie. Het bij de aanleg van de haven vrijkomende zand en ander materiaal, is een bijproduct van de aanleg van de haven. De aanleg van de nieuwe haven past in het landelijk beleid dat zandwinning en andere maatschappelijke functies zoveel mogelijk gecombineerd worden.
- Zoals aangegeven in antwoord op vraag 2 betreft de aanleg van de haven en de verwerkingsinstallatie een particulier initiatief, waarbij de rol van Verkeer en Waterstaat beperkt is tot de rivierkundige aspecten.
- De beoogde nieuwe verwerkingsinstallatie, met aan- en afvoer over water en aansluiting op het hoofdwegennet, draagt overigens bij aan de ontlasting van het regionaal en lokaal wegennet in het noordelijke deel van het Maasdal van Limburg.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.C. Huizinga-Heringa

Bijlage 10

Artikel uit de Limburger inzake vliegveld Weeze, betreffende de explosieve groei van het vliegveld.

<http://www.limburger.nl/article/20081023/REGIONIEUWS02/341469320>

Zorgen om verkeersdruk Wezerweg Well

De gemeente Bergen maakt zich ernstige zorgen over de verkeersdruk op de Wezerweg tussen Well en de Duitse grens. Door de groei van Airport Weeze slibt deze mogelijk dicht.

Well

Van onze verslaggever

De gemeente Bergen heeft een bureau ingeschakeld om een onderzoek te verrichten naar de huidige en toekomstige verkeersdruk. Met de resultaten hoopt de gemeente de lobby naar de provincie voor het doortrekken van de provinciale weg N270 vanuit Venray naar Duitsland kracht te kunnen bijzetten.

©Gepubliceerd op: 23.10.08 15:23, bijgewerkt op: 23.10.08 15:25

Bijlage 11

Artikel uit de Limburger inzake vliegveld Weeze, betreffende de ecotax

<http://www.limburger.nl/article/20081027/REGIONIEUWS01/820769193>

Ryanair investeert niet meer in Nederland

De luchthavens Maastricht Aachen Airport en Eindhoven krijgen geen compensatie voor het wegvallen van de Ryanairvluchten op Valencia. Dat heeft Ryanair-topman Michael o'Leary vandaag gezegd op een persconferentie in Berlijn.

Als reden voert O'Leary de ecotax aan. Dat is de extra belasting die de Nederlandse overheid heft op vliegtickets. "Zolang Nederland de vliegtaks heeft, investeren we er niks meer. En als België ook een soortgelijke belasting invoert, dan investeren we ook niet meer in België", zegt O'Leary.

België heeft vergevorderde plannen voor de invoering van een vliegtaks naar Nederlands voorbeeld. De miljoenen die dat op moet brengen, heeft demissionair minister-president Yves Leterme nodig om de staatsbegroting rond te krijgen. Pas daarna heeft België weer een regering.

Invoering van de ecotax in België zou vooral de bij Limburgers populaire luchthaven Charleroi treffen. Dit vliegveld heeft jaarlijks meer dan een miljoen passagiers. Het grootste deel via Ryanair.

Directeur Sander Heijmans van de Maastrichtse luchthaven wil nog niet reageren "We hebben officieel nog niets gehoord van Ryanair op ons verzoek om de weggevallen vluchten op Valencia te compenseren."

Ryanair heeft de vluchten op de Spaanse stad stopgezet na conflicten met het lokaal bestuur. O'Leary was in Berlijn in verband met de eerste lijnvlucht van vliegveld Weeze naar Berlijn van Ryanair. **Het Duitse vliegveld, vlak over de grens bij het Noord-Limburgse Bergen, profiteert volop van de invoering van de ecotax in Nederland.**

©Gepubliceerd op: 27.10.08 13:36, bijgewerkt op: 27.10.08 14:12

Bijlage 12:

Petitie (Huis) artsen

Grubbenvorst, 26 oktober 2007

Aan Provinciale Staten, aan B&W,

Als werker in de gezondheidszorg gaat onze taak verder dan de directe patiëntenzorg; het adviseren van de lokale bevolking, preventie van onvoorspelbare rampen en dus lokale politici behoeven voor foutieve keuzes hoort daar ook bij.

Met deze brief willen we U er op wijzen dat we bezorgd zijn voor de leefomgeving, het milieu, de gezondheid en veiligheid van de bewoners van de regio Venlo, als de plannen in de gemeentes Venlo en Horst aan de Maas doorgaan.

Als voorbeeld kunnen er bij de geplande bio-industrie calamiteiten ontstaan, welke we nog niet kunnen overzien. Op welke schaal we problemen kunnen verwachten weet niemand.

Ook bij uitgebreide industriële activiteiten zoals de geplande Zandcentrale zou door de politici meer op gezondheidsaspecten gelet moeten worden. Gezien de veelheid van grootschalige projecten in een klein gebied, waar door infrastructuur en logistiek al veel verkeersbewegingen zijn, zal de fijnstofconcentratie nog meer toenemen. Deze is in onze regio is al boven de Europese norm. Onderschat wordt, hoe ongezond dit voor de mens is. Uitbreiding van de autowegen is al een feit.

Wij tekenen op persoonlijke titel als arts, dat we tegen de vestiging van bio-industrie zijn in de buurt van dorpskernen, in dit geval op 1,5 km van Grubbenvorst, zolang niet bewezen is dat dit veilig is voor mens en milieu. Naast economische aspecten dienen politici ook aan een gezond milieu voor ons allen te denken.

Toelichting geplande activiteiten voor Grubbenvorst:

Een varkensflat van 35.000 varkens

Een kippenflat van 1,3 miljoen kippen

Een grote zandverwerkingscentrale aan de Maas

Slachterijen, composteringsinstallatie, biovergistingsinstallatie

Een glastuinbouwgebied van 145ha, uitbreiding hiervan staat ook op de planning

Uitbreiding van de ZON-veiling

De Floriade.

Veel (vracht) autoverkeer i.v.m. veel logistiek regio, extra snelwegen thv Floriade en Trade port Noord

Fijnstof: Gezien de veelheid van grootschalige projecten in een klein gebied, waar door infrastructuur en logistiek al veel verkeersbewegingen zijn, zal de fijnstofconcentratie

toenemen. Deze fijnstof in onze regio is al boven de Europese norm. Onderschat wordt, hoe ongezond dit voor de mens is.

Zie op de site:

http://www.behouddeparel.nl/zandverwerkingsinstallatie/Fijnstof%20cafe_lot1%20682.pdf

In het geval van uitbreken van besmettelijke dierziektes, op deze schaalgrootte, kunnen wij niet overzien wat ons te wachten staat. Niemand weet welke problemen we kunnen verwachten.

De **MRSA-bacterie**, waarvoor nu al afdelingen van ziekenhuizen sluiten in verband met gevaar voor de volksgezondheid, komt veel voor binnen de bio-industrie, maar blijkt ook rondom het bedrijf voor te komen en kan dus besmetting geven. In een onderzoek in Ohio, USA wordt aangeraden dat i.v.m. gevaar voor de volksgezondheid niet binnen een straal van 200m gewoond mag worden. CONCLUSIONS: Bacterial concentrations with multiple antibiotic resistances or multidrug resistance were recovered inside and outside to (at least) 150 m downwind of this facility at higher percentages than upwind. Bacterial concentrations with multiple antibiotic resistances were found within and downwind of the facility even after subtherapeutic antibiotics were discontinued. This could pose a potential human health effect for those who work within or live in close proximity to these facilities.PMID: 16835055 [PubMed - indexed for MEDLINE]

Het veel meer voorkomen van MRSA is een gevaar voor de volksgezondheid, zeker in het ziekenhuis heeft dit gevolgen. Wie betaalt al deze onkosten in de gezondheidszorg? De ziekenhuizen zullen zich hier ook over moeten beraden.

Vogelgriep: enkele jaren geleden heeft de GGD het druk gehad toen de vogelgriep uitbrak. Wij als artsen hebben het noodscenario klaarliggen, maar we zitten er niet op te wachten.

Namens bezorgde huisartsen in Grubbenvorst,

Monique Baggen.

Bijlage 12,

Lijst nummer 1, handtekeningen artsen.

Deze wordt nagezonden

Naam	Specialisme	Handtekening
1 K.G. Vanwersch	Stuurarts	[Handtekening]
2 H.L.H. Dixit	Stuurarts	[Handtekening]
3 R. Aendrickx	Stuurarts	[Handtekening]
4 [Handwritten]	[Handwritten]	[Handtekening]
5 J. de Gooijer	[Handwritten]	[Handtekening]
6 J. de Gooijer	[Handwritten]	[Handtekening]
7 J. de Gooijer	Stuurarts	[Handtekening]
8 [Handwritten]	[Handwritten]	[Handtekening]
9 A.J.G. Aalderman	Stuurarts	[Handtekening]
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		

Veel
 Keel
 Maats
 Keel
 Baan
 Baan
 Houd
 Jan
 G.S. [Handwritten]

Bylage 12, I Behoud de Paal, Inspraak wv 2005

Naam	Specialisme	Handtekening	
1 M. Baggen	huurverds		Privaat
2 J. Baggen	tuinbouw		Privaat
3 J. van der Pol	huurverds		Modelle
4 H. Baggen	huurverds		Privaat
5 P. Baggen	apotheker		Privaat
6 F. van de Ven	huurverds		Privaat
7 A. van der Horst	huurverds		Privaat
8 P. Lijzen	huurverds		Privaat
9 M. Jansen	huurverds		Privaat
10 M. J. Meijer	huurverds		Privaat
11 B. van der Ven	huurverds		Privaat
12 J. de Vries	huurverds		Privaat
13 R. v. Moortel	huurverds		Privaat
14 E. van der Ven	huurverds		Privaat
15 P. de Vries	huurverds		Privaat
16 P. van der Ven	huurverds		Privaat
17 J. van der Ven	huurverds		Privaat
18 H. van der Ven	huurverds		Privaat
19 H. van der Ven	huurverds		Privaat
20 A. Jansen	huurverds		Privaat
21 J. van der Ven	huurverds		Privaat
22 T. de Boer	huurverds		Privaat
23 K. de Boer	huurverds		Privaat
24 A. Schuurman	huurverds		Privaat
25 J. van der Ven	huurverds		Privaat

	Naam	Specialisme	Handtekening
3/11/17	ZHNM Hassing	longarts	[Handwritten signature]
3/11/17	Ry Bulder	internist	[Handwritten signature]
3/11/17	M.M. Pannich	longarts	[Handwritten signature]
3/11/17	Tud Berg	Endocrinist	[Handwritten signature]
3/11/17	[Handwritten signature]	longarts	[Handwritten signature]
3/12/17	[Handwritten signature]	internist	[Handwritten signature]
3/12/17	Boud Breyden	Boganto longarts	[Handwritten signature]
3/12/17	S. Shadid	internist	[Handwritten signature]
3/12/17	T. Trienekens	arts-microbioloog	[Handwritten signature]
3/12/17	J. Binkhout	arts-microbioloog	[Handwritten signature]
	A. Lukteck	longarts	[Handwritten signature]
	12		
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		

3 eensluitende reacties ontvangen

E1	Milieugroep Westervoort	Westervoort
E2	Medivera (mede namens 150 donateurs en 600 leden)	Leusden
E3	HPU-Patiëntenvereniging (mede namens 600 leden)	Zwijndrecht

aan: **Inspraakpunt NSL**
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Inspraakpunt	
Ingekomen:	16 OKT. 2008

onderwerp: inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

13 oktober 2008

Geacht College/ Kabinet,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) worden grootschalig overschreden. De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

In onderstaande staan onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL verwoord.

Bezwaren samengevat

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende, want zoals ook blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan de dupe.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.
3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen
4. Met worst case scenario's wordt geen rekening gehouden
5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL

¹ Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.

blad 1 van 6

7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM₁₀ in 2005 en voor NO₂ in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO₂ werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitleaas en het verlagen van de lokale concentraties van PM₁₀ en NO₂³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stofilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en

2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006, www.natuurenmilieu.nl.

3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat, www.verkeerenwaterstaat.nl.

Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴.

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO₂ en NO_x. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Conclusies:

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.

De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd de afgelopen jaren. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt).

Uit de NSL blijkt dat pas heel kort hieraan wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

Conclusie:

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij om daarmee de effecten van deze sector op de luchtkwaliteit op korte termijn te verminderen en de gezondheid van de omwonenden beter te waarborgen.

⁴ Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Conclusie:

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

4. Met worst case wordt geen rekening gehouden

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan⁵.

Conclusie:

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen kan worden voldaan.

5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen

Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen,
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutafrek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

⁵ COM (2008) 403

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zgn. derogatie) te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel beloond.

Conclusie: In feite dient uitstel van Europese Normen niet of zo kort mogelijk gegeven te worden.

6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL.

Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Ijsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Doctor W Dreeslaan te Ede.

Wat betreft NO₂ gaat het om:

- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, Ijsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafseweg, St. Annastraat en Prins Mauritssingel te Nijmegen;
- Binnenhoek te Yiel;
- Steenweg te Zaltbommel.

Conclusie:

- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

Samenvattend

- **Neem** bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer **vigerend** beleid onverkort uit.
- **Maak** een goede analyse van de verwachte effecten.
- **Maak** een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.
- **Analyseer** de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.
- **Analyseer** de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen.
- **Uitstel** van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- **Koppel** de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- **Hardnekkige knelpunten** dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op dit locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

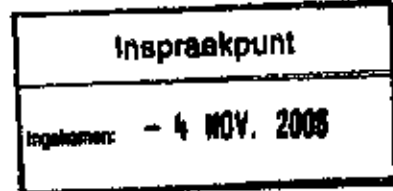
In de verwachting dat u onze bezwaren sericus zult overwegen, tekenen wij

3-11-08

C.P. Penders / g. J.B. Meyer
Acaciaaan 9
7077 AJ Nutterden (Gelderland)
telefoon 00315-386412
e-mail: zborA002@planet.nl

VOORBEELDBRIEF

Aan: Inspraakpunt NSL
Postbus 30316
2500 GH Den Haag



Betreft: Inspraak ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)

Datum: Invullen (let op inspraak periode tot 4 november 2008) 3 november 2008

Geacht College/ Kabinet,

De Nederlandse luchtkwaliteit is slecht en behoort tot de slechtste van Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen en hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) worden grootschalig overschreden.

De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 (fijn stof) en op 1 januari 2010 (stikstofdioxide) moet voldoen worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd, biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen de uitsteltermijn van drie jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben, echter van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog: veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

In onderstaande staan onze bezwaren tegen het ontwerp-NSL verwoord.

Bezwaren samengevat

De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn bedoeld om de gezondheid van mensen te beschermen. Feitelijk zijn deze normen daarvoor nog niets eens voldoende, want zoals ook blijkt uit het advies van de Gezondheidsraad en ook uit het NSL zelf, treedt er beneden deze grenzen gezondheidsschade op. Vooral gevoelige groepen zijn hiervan de dupe.

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹, dat onlangs is opgesteld, heeft tot doel om uitstel te krijgen van de Europese Commissie, zodat Nederland de normen pas later hoeft te halen. Onze bezwaren zijn kort samengevat:

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL
2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek.
3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen
4. Met worst case scenario's wordt geen rekening gehouden
5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen
6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL
7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

In onderstaande wordt nader ingegaan op de hierboven genoemde bezwaren.

1. Vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in NSL

Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarden voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden, waar fijn stof normen werden overschreden, geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO2 werd overschreden, ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van beleid². Zelfs op dit moment heeft het Nederlandse Nationale Luchtkwaliteitsplan, het NSL, niet het doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie, wordt de periode van uitstel zelfs gebruikt om sommige initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen.

De onderstaande voorbeelden illustreren onze zorgen en bezwaren.

Snelheidsbeperkingen afgeschaft

Snelheidsbeperkingen van 80 km per uur waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlaat en het verlagen van de lokale concentraties van PM10 en NO2³. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande

1 Het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) bestaat uit de samenvoeging van de diverse Regionale Samenwerkingsprogramma's Lucht (RSL). Een RSL is voor een regio of provincie opgesteld.

2 Voor meer informatie zie de publicatie: Luchtkwaliteit, wat doet uw gemeente er aan? Stichting Natuur en Milieu, 2006.

3 Voor verdere informatie zie het rapport: Evaluatie 80 km zones. Eindrapportage 2007, ministerie Verkeer en Waterstaat.

snelheidsbeperkingen in te trekken. De argumentatie was dat snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met extra luchtverontreiniging en gezondheidschade tot gevolg. Op dit moment ligt er zelfs een voorstel om de maximumsnelheid op een aantal belangrijke provinciale wegen te verhogen naar 100 kilometer per uur.

Milieuzones geblokkeerd en bemoeilijkt

De Nederlandse overheid blokkeert voor steden de mogelijkheid zogenaamde milieuzones voor vervuilende personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel, weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot de bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De betreffende bestanden bevatten essentiële informatie over de leeftijd en de milieukeurmerken (euronorm, aanwezigheid van een stoffilter) van de wagens. Omdat de minister van Verkeer en Waterstaat niet officieel steden kan verbieden om een milieuzone in te stellen, zijn op dit moment juridische maatregelen om steden de toegang tot bestanden te verhinderen in onderzoek⁴.

In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijding van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen.

Belasting op vervuilende brandstoffen is ingetrokken

Plannen om belasting op meer vervuilende brandstoffen in schepen en dieseltreinen door te voeren, zijn ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijn stof emissie.

Beste Beschikbare technieken niet toegepast

Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoen niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOx. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn (zgn. non-compliance).

Veel mogelijkheden onbenut

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals gedifferentieerde havenbelasting, zoals wal-stroom in havens, grote investeringen in schoon openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Conclusies:

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten

⁴ Debat in Tweede Kamer op 24 en 25 juli 2008.

2. Voor intensieve veehouderij is implementatieplan nodig in plaats van onderzoek

De hoge fijn stof en ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij zijn nagenoeg niet gereduceerd de afgelopen jaren. Natte wassers zijn effectief voor de reductie van fijn stof- en ammoniakemissie. (ammoniak is de belangrijkste verontreinigende stof die zgn. secundair fijn stof veroorzaakt).

Uit de NSL blijkt dat pas heel kort hieraan wordt gewerkt, het overzicht ontbreekt en in plaats van een ambitieus implementatieplan wordt onderzoek voorgesteld.

Conclusie:

Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij om daarmee de effecten van deze sector op de luchtkwaliteit op korte termijn te verminderen en de gezondheid van de omwonenden beter te waarborgen.

3. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen

Een van de meest effectieve maatregelen van het NSL zou het systeem voor kilometerheffing in 2011 kunnen zijn. De invoering en het ambitieniveau van de maatregel zijn echter onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal op zijn vroegst in 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieu-effecten van kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdsternijn van uitsiel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom óf versneld en verbeterd te worden óf de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL.

Ook staan vele maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op 'hot spots' (zoals schermen), bekend als onzeker wat betreft hun effecten.

Conclusie:

Analyseer de voorgenomen maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.

4. Met worst case wordt geen rekening gehouden

De gebruikte modellen zijn te onzeker. Bovendien beïnvloeden de onzekerheden in de aannames in de modellen en toekomstige trends de toekomstige concentraties. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter in het NSL. Daarom vinden wij dat aan de verplichting te laten zien dat de normen echt gehaald worden, niet wordt voldaan⁵.

Conclusie:

⁵ COM (2008) 403

Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen. Geef aan met welk maatregelenpakket in die situatie aan de normen kan worden voldaan.

5. Beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen

Het Nederlandse Luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen weinig (politieke) aandacht. Vanaf 2003 zijn een groot aantal (juridische) wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken:

- steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijn stof normen op voorwaarde van de verplichting een actieplan op te stellen;
- gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen;
- een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstof- concentratie, is opgesteld (zgn. zeezoutafrek);
- de afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 tot 10 meter;
- worst case (slechtst denkbare) scenario's voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden;
- een speciale wet om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding is ontwikkeld (Spoedwet wegverbreding).

Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtzaken, andere zijn nog steeds van kracht. In september 2008 worden nieuwe voorstellen verwacht om zowel de monitoring als de manier van toepassen van de normen te veranderen.

Samengevat vinden wij dat de Nederlandse regering heeft gefaald om de noodzaak van uitstel (zgn. derogatie) te bewijzen. De te geringe inspanningen en het afzwakken van de Wet luchtkwaliteit mogen niet met uitstel beloond.

Conclusie: In feite dient uitstel van Europese Normen niet of zo kort mogelijk gegeven te worden.

6. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL.

Het is merkwaardig dat het programma dat bedoeld is om de luchtkwaliteit te verbeteren, naast maatregelen ook honderden bouwplannen bevat. Bouwplannen waarvan het plan duidelijk stelt dat ze 'in betekenende mate' (dus significant) de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. De vrees is daarom niet ongegrond dat uiteindelijk deze bouwplannen gerealiseerd zullen worden onder de noemer van de NSL en dat deze negatieve effecten wel hun tol zullen eisen maar de maatregelen die veel vager en onduidelijker zijn niet gerealiseerd zullen worden. Daarmee worden in dit plan de belangen van de bouwers beter gediend als die van de bevolking.

Conclusie:

Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

7. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan

Voorbeeld van de situatie in Arnhem (hier kunnen andere voorbeelden uit je eigen omgeving ingevuld worden)

Uit het Regionaal Samenwerkingsprogramma (RSL) Gelderland (april 2008) blijkt dat ook na uitvoering van het RSL er hardnekkige knelpunten in Gelderland overblijven. Zie pagina 77 en 78 van het RSL.

In Gelderland gaat het wat betreft fijn stof om ondermeer:

- de Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Doctor W Dreeslaan te Ede.
- 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, het Vrom oost, het RMB en de gemeentelijke bezwarencommissie zodat het ook geen deel uitmaakte van de laatstelijk verleende milieuvergunning in 2006, maar desondanks toch in werking wordt gelaten.

Wat betreft NO2 gaat het om:

- Pleijweg, Eusebiusbuitensingel, IJsseloordweg, Velperbuitensingel te Arnhem;
- Graafsweg, St. Annastraat en Prins Mauritsingel te Nijmegen;
- Binnenhoek te Tiel;
- Steenweg te Zaltbommel.

Conclusie:

- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op die locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

Samenvattend

- Neem bewezen maatregelen op in het NSL.
- Voer vigerend beleid onverkort uit.
- Maak een goede analyse van de verwachte effecten.
- Maak een concreet implementatieplan voor de intensieve veehouderij.
- Analyseer de voorgenoemde maatregelen op hun impact en de mate van zekerheid van de realisatie, beoordeel aan de hand daarvan of ze wel voldoende zijn.
- Analyseer de worst case situatie en houd rekening met klimatologische variaties en de onzekerheid in de modellen.
- Uitstel van Europese Normen dient niet of zo kort mogelijk gevraagd te worden.
- Koppel de bouwplannen los te koppelen van het NSL en beoordeel in plaats daarvan steeds per bouwplan de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
- Hardnekkige knelpunten dienen in de NSL adequaat aangepakt te worden, zodat ook op dit locaties tijdig aan de normen wordt voldaan.

In de verwachting dat u onze bezwaren serieus zal overwegen, tekenen wij, hoogachtend

Wanders
Wanders

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Leiderdorp, 2 november 2008

Minister Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL, waarin staat dat overal de normen tijdig gehaald worden.

Uitgangspunt dat de normen (bij uitstel) tijdig gehaald worden is niet onderbouwd, zelfs niet aannemelijk.

Voorwoord NSL -citaat blz. 2 -: "Het einddoel zelf staat echter niet ter discussie: Nederland zal bij verkregen derogatie overal tijdig voldoen aan de grenswaarden!"

Dat de normen tijdig gehaald worden is een loze bewering die nergens concreet wordt onderbouwd. Sterker nog, men veronderstelt dat een heel scala van maatregelen van Europese voertuigenregelgeving tot en met rekening rijden tijdig wordt ingevoerd. Daarbij wordt nergens duidelijk gemaakt wat iedere maatregel oplevert. Het hele stuk ademt een sfeer van naïef optimisme die niet past bij de aanpak van een van de hardnekkigste milieuproblemen. Het "track record" van de Nederlandse overheid tot nu toe op dit dossier geeft geen vertrouwen.

Algemeen

1. Volgens het CBS is er een overschrijding van de geldende normen voor fijn stof voor tenminste 400.000 inwoners van Nederland. Dit is beslist onaanvaardbaar, want aan deze normen moest Nederland al in 2005 voldoen. We leven nu al bijna in 2009! Daarom is het niet aanvaardbaar dat er een derogatie van de EU komt die deze misstand nog eens verder toestaat. We weten nu nog meer dan toen de normen werden ingevoerd over de schadelijkheid van fijn stof.
2. In NL wordt de zeezout aftrek ten onrechte toegepast en toegestaan. Deze feitelijk verlaging van de eisen is onterecht en moet door de EU ogenblikkelijk worden rechtgezet. Nederland moet een verbod krijgen om de zeezoutaftrek nog verder toe te staan, duidelijk is immers dat er blijvende gezondheidsschade ontstaat bij met name kinderen door toedoen van fijn stof! Dat zou u niet moeten willen als politica van een sociale partij!
3. Inmiddels is ook duidelijk dat er bij het bereiken van de huidige normen slechts een deel van de gezondheidsproblemen wordt voorkomen. Uit onderzoek van onder meer het Max Planck instituut is naar voren gekomen dat ultrafijn stof nog veel gevaarlijker voor de gezondheid (met name hart en longaandoeningen) is dan het fijnstof (PM 10 en PM 2,5). Dit ultrafijne stof wordt veel meer uitgestoten door de EU4 norm moderne verbrandingsmotoren dan door de huidige auto's!
4. Ook al zouden we in Nederland overal de huidige normen eindelijk halen dan nog is er geen sprake van een gezond leefklimaat. Zoals het RIVM in zijn briefrapport in december 2007 aan u en de WGO-WHO aan de wereldgemeenschap al veel eerder hebben gemeld,

is er geen sprake van een nul-effect punt. Er zal altijd gezondheidsschade optreden ook net onder de normwaarden. Een maximum van 10 microgram per kubieke meter lucht vindt de WGO nog net aanvaardbaar. Daarom is het belangrijk dat de NSL na al die jaren van scherpe overtreding van de EU-normen (onder grote aantallen Nederlanders) Nederland nu tenminste onder de norm probeert te blijven van 10 microgram fijn stof per kubieke meter.

- 5. Er blijven ook na evt. invoering van het veel te weinig strenge NSL-voorstel nog steeds een aantal straten en buurten feitelijk onbewoonbaar op basis van zelfs de te zwakke huidige normen voor fijn stof en stikstofdioxide in de komende jaren. De NSL is dus niet geschikt om in de kortste keren Nederland bewoonbaar te maken.
- 6. In het verleden is al zo vaak gebleken dat er veel meer tegenvallers in alle berekeningen en verwachtingen zaten dan gedacht. Dus zelfs al zou de NSL in staat zijn om net aan over een aantal jaren aan de normen te voldoen, dan nog is het niet verantwoord beleid op een minimum af te stevenen. Neem bijvoorbeeld tegenvallers voor de luchtkwaliteit door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe kolencentrales of vertraagde verschoning van het wagenpark door het intreden van een economische teruggang. Men zal veel later een "schone" nieuwe auto kopen of een schonere bedrijfinstallatie.
- 7. Zelfs al zou een komende economische crisis aan ons land voorbij gaan dan nog zal er een vertraagde verschoning optreden in onze buurlanden, die verantwoordelijk zijn voor een flink deel van de kwalijke uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide.

Projecten en maatregelen in mijn regio

na de invoering van de NSL en de nodige tegenvallers in de komende jaren, zoals boven enkele beschreven, dreigen er een aantal woningen nog steeds niet te voldoen aan de EU-normen voor fijn stof en/pf NO2, zoals bijv. aan de Churchilllaan en haar zijstraten in Leiden, aan de Hoge Rijndijk, de Steenstraat, de Stationstraat en de Morsweg in Leiden. Ook de Ericaalaan in Leiderdorp is zo'n straat.

Veel mogelijkheden blijven bij de huidige NSL onbenut.

Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals grote investeringen in schoon openbaar vervoer bijv. meer treinlijnen voor reizigers in Nederland, meer trolleybussen en fors betere fietsinfrastructuur.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in *onze regio* in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in *onze regio* tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Met groet,

Jan Brouwer de Koning

Korn van Aaiweg 10,2351 NN Leiderdorp





Spraakpunt
23 OKT. 2008

De lucht om ons heen wordt steeds schoner. Dat is goed nieuws, want een schone lucht draagt bij aan een goede gezondheid. Maar ..., we zijn er nog niet. Nederlandse lucht voldoet nog niet op alle plaatsen aan de Europese grenswaarden. Om ervoor te zorgen dat dat wél gaat gebeuren, hebben de gezamenlijke overheden – rijk, provincies en gemeenten – het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het NSL brengt de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld van maatregelen en ruimtelijke projecten. In het NSL wordt niet bepaald of een ruimtelijk project – bijv. aanleg van een woonwijk, weg of bedrijventerrein – wel of niet doorgaat.

Van 24 september tot en met 4 november 2008 ligt het NSL ter inzage. In deze periode kunt u kennis nemen van en uw mening geven over de inhoud van het NSL. Uw reactie zullen we meenemen bij het opstellen van het definitieve NSL.

uw gegevens:
: heer / mevrouw: A H J Heerschap
organisatie: _____
adres: Brachterweg 103
postcode en woonplaats: 5932 XM Tegelen
telefoonnummer: 044-3434307
e-mailadres: fon.heerschap@planet.nl

In reactie gaat over: (meerdere keuzes mogelijk)

- | | | |
|---|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> NSL algemeen | <input type="checkbox"/> Landbouw | <input type="checkbox"/> Ruimtelijke projecten |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkeer | <input type="checkbox"/> Industrie | <input type="checkbox"/> Saneringstool |
| | <input type="checkbox"/> Maatregelen | <input type="checkbox"/> Anders, |

Het programma lezende valt mij op:
- Het is verhoogde eisen welke wordt toegepast
- Input komt vanuit andere andere gemeenten Party in het spel en dus niet objectief
- In uw analyse ontbreekt het aspect oost europese vrachtwagens.
- De analyse is drijfzand juridisch gezien.

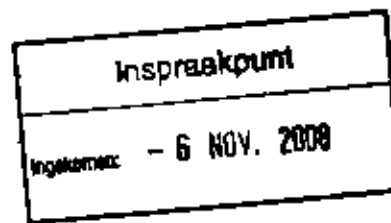
Kunt dit formulier invullen op de locatie van de informatiebijeenkomst of toezenden aan:
SPRAAKPUNT – POSTBUS 30316 – 2500 GH DEN HAAG onder vermelding van NSL

De reacties van nummer 111 tot en met 116 kunt u terug lezen in de verslagen van de hoorzittingen.
De verslagen vindt u achter nummer 119

Datum poststempel

= 6 NOV. 2008

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG



**Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
1-11-2008 Zwaagdijk West**

A

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 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.

Projecten en maatregelen in mijn regio

Er bestaan plannen om de west-frisiaweg N23 op te waarderen van Alkmaar naar Zwolle. Wij wonen net boven Hoorn (NH) De Westfrisiaweg wordt daar opgewaardeerd op een niet aanvaardbare wijze. Ze willen een stroomsnelheid van 100km per uur (door vier woonwijken: zwaagdijk, hoorn risdam, bangert oosterpolder, klokkenweit) en bij de spoorwegovergang van het toeristische spoortram geen geluids en fijnstof afscherming voor het dorp. Ook wordt de westfrisiaweg ongelijkvloers aangelegd, waarbij er drie grote heuvels van acht meter (vijf meter wal en drie meter scherm erboven) op een lengte van 4 kilometer verschijnen. Het MER advies van 80 km wordt niet serieus onderzocht.

Wij verzoeken of U zich achter de adviezen van het MER rapport omtrent een snelheid van 80 km per uur (van de A7 tot de rijweg) wilt stellen. De geluids en fijnstof verhoging is onaanvaardbaar voor ons.

Wij willen dat de west frisiaweg op maaveld blijft, de uitvalswegen met viaducten eroverheen of eronderdoor. De A7 kan ter hoogte van de westfrisiaweg even omhoog. Dit scheelt veel geluids en luchtvervuiling en gezichtsvervuiling.

Wij verzoeken u zich te realiseren dat de werkbevolking van Westfriesland, richting Amsterdam gaat, niet naar Zwolle. De wegen naar Amsterdam staan in de spits overvol, daar wordt veel fijnstof gevormd. Doorstroming daar is wat Westfriesland wil, geen weg naar Zwolle. Een goede ringweg met 80 km om Hoorn heen is wat de bevolking wil.

Grote zorgen zijn er voor de bewoners om het geluidstek van de Spoorlijn Daar wordt geen voldoende oplossing voor gezocht door de projectgroep N23. De open verbinding van de overgang op de rails met het zware vrachtverkeer en de huizen die daar op 100 meter staan, zijn onvoldoende beschermd.

Het fietsverkeer van de Zwaagdijk wordt nu in deze plannen omgeleid lang een grote rotonde met

drie overgangen waar geen voorrang voor de fietsers is. Wij willen dit niet voor onze jeugd. Een veel makkelijker plan, (fietsstunneltje vanaf de Zwaagdijk naar de risdam tijdens de aanleg van de opwaardering: wordt niet serieus overwogen door de projectgroep.

De klankbordgroep leden van de spoorbuurt groep voelen zich niet gehoord en serieus genomen.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in ons dorp Zwaagdijk West in betekende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in Zwaagdijk West tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Naam Jvander Meer
 Adres zwaagdijk 441 1685 PE zwaagdijk west
 Handtekening

Jvander Meer

De Minister van VROM
Mevrouw Dr. J. Cramer
p/a Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Datum poststempel

- 5 NOV. 2008

Inspraakpunt
Ingekomen: - 6 NOV. 2008

118

**Betreft: zienswijze tegen ontwerp-Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit**

Vianen(UT), 3 november 2008

Geachte mevrouw Cramer,

In de Staatscourant van 23 september 2008 maakt u uw voornemen bekend tot het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-NSL.

Algemeen

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 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.

Projecten en maatregelen in mijn regio

Ik mis in de Overzicht regionale maatregelen de inzet van de gemeente Vianen en een 'Actieplan luchtkwaliteit' voor Vianen.

Zoals al in het NSL wordt aangegeven wordt in De gemeente Vianen de normen van de NO2 met 1,1 overschreden en de PM10 met 0,6 overschreden.

Tevens hebben wij al moeten constateren dat in het gebied Vianen de verplicht minimaal aantal meetlocaties de EG-richtlijnenvolgens niet in orde zijn en er duidelijk een groot aantal meetpunten ontbreekt.

Dat deze overschrijding in 2010 niet meer zou plaatsvinden lijkt ons zeer onwaarschijnlijk gezien de verbreding van de A2 en A27 die allebei door Vianen lopen en de grote toename van voertuig beweging ten gevolge van deze verbredingen.

Ook zien wij dat de gemeente Vianen nagenoeg geen stappen onderneemt om de luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren zo vinden wij in het beleid van de gemeente Vianen niets terug over bv het bevorderen fietsgebruik, CV-tuning gemeentelijke gebouwen om brandstofverbruik terug te dringen, Groen bevorderen, bomen planten en reductie roetmissie gemeentelijke wagenpark.

Wij missen de maatregelen vanuit de overheid om gemeente te stimuleren en desnoods te dwingen om de bovenstaande maatregelen te nemen.

Samenvatting

De in het NSL opgenomen ruimtelijke projecten zullen de luchtkwaliteit in Vianen(UT) in betekenende mate verslechteren. Naar onze mening zijn de compenserende

maatregelen uit het NSL niet voldoende om deze verslechtering in Vianen en omgeving tegen te gaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp-NSL. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het NSL gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,
J.T.S (Johan) Neve Voorzitter
Stichting Ons Groene Milieu



Secretariaat:

Stuwstraat 3
4124 AN
Hagestein
<http://www.sogm.nl>
email info@sogm.nl
Tel 0610202900
fax 0847378094

Onderwerp: inspraakreactie op Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Inspraakpunt
 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit,
 Den Haag

Tinte, 4 november 2008,

Betreft: inspraakreactie op NSL

Mevrouw,

Hierbij maak ik van de gelegenheid gebruik enige opmerkingen te maken bij de onderwerpen intensieve veehouderij en glastuinbouw.

INTENSIEVE VEEHOUDERIJ

Bij het samenstellen van de saneringstool voor de intensieve veehouderij beperkt u zich tot de locaties waar de intensieve veehouderij plaats vindt. Door eerdere Europese regelgeving is het uitrijden van meststoffen in de gebieden waar intensieve veehouderij plaats vindt aan banden gelegd om verdere ernstige vervuiling van bodem, water en lucht te voorkomen. De meststoffen, welke noodzakelijkerwijs geproduceerd blijven worden, moeten per as worden afgevoerd. Uit het zuiden van Nederland alleen al moet per jaar 10 miljoen m³ vloeibare mest per tankauto met een inhoud van 30 m³ worden afgevoerd, als regel naar het westen van het land waar de verkeerscongestie al zeer hoog is. Doordat de vloeibare mest meestal in mestzakken en anderssoortige mestbassins wordt opgeslagen alvorens over de akkers te worden verspreid, zijn per 30 m³ vloeibare mest 4 transportbewegingen nodig, met alle gevolgen voor de uitstoot van Methaan, NO₂, CO₂ en fijn stof (PM10).

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. Ik stel derhalve voor de bedoelde saneringstool te belasten met de mesttransporten. Dit zal zeker bijdragen aan het zoeken naar oplossingen voor mestverwerking aan de bron bij voorbeeld door vergisting. Het beëindigen van het transport van vuil water over de weg en de verspreiding er van in het westen van het land zal daar merkbaar bijdragen aan het terugdringen van de uitstoot van NO₂, CO₂ en PM10 in een regio die toch al zwaar belast is.

GLASTUINBOUW

In het NSL wordt gesteld dat de glastuinbouw NO₂ en CO₂ uitstoot maar dat de grenswaarden niet worden overschreden. Ik wil u er op wijzen dat sinds kort de elektriciteitsopwekking door de glastuinbouw door middel van warmtekrachtkoppeling stormachtig groeit. Voor vele glastuinbouwbedrijven is de opwekking van elektriciteit en de levering daarvan aan het net in economische zin al de eerste activiteit van bedrijven geworden. In het NSL wordt met deze activiteit geen rekening gehouden, zodat mag worden betwijfeld of de grenswaarden voor de uitstoot van NO₂ en CO₂ inderdaad niet worden overschreden.

Ik geef u een voorbeeld: In de regio waar ik woon, op het eiland Voorne onder de rook van Maasvlakte, Europoort en Botlek, worden twee kassengebieden ontwikkeld, het glasconcentratiegebied in Brielle en het glasintensiveringsgebied in Tinte (gemeente Westvoorne). In deze gebieden schieten de kleine elektriciteitsbedrijven (WKK's) als paddestoelen uit de grond. Bij een kas van 2.5 ha. is het al rendabel om een WKK te exploiteren voor de levering van elektriciteit aan het net. In de kassengebieden van Voorne levert de ENECO de WKK's in leasecontracten aan de glastuinders. Onderzoek door de universiteit van Wageningen heeft uitgewezen dat WKK's een aanmerkelijke milieubelasting veroorzaken in de omgeving waar zij staan. Het is opmerkelijk dat behoudens in Hellevoetsluis op Voorne geen IBM-projecten worden uitgevoerd. Dit terwijl er in korte tijd inmiddels tientallen WKK's zijn bijgekomen die uit lage bronnen in aanzienlijke mate NO₂ en CO₂ uitstoten. (de geproduceerde CO₂ is te veel om in de kas te worden opgenomen waardoor veel door ventilatie in de atmosfeer wordt geloosd).

Uit kaarten van het NSL zou moeten blijken dat het met de luchtkwaliteit op Voorne-Putten mee zou vallen. Ik attendeer u er op dat in ieder geval op Voorne geen vaste meetpunten zijn zodat ik waag de weergave op de kaarten van het NSL te betwijfelen. Nu er belangrijke bronnen van vervuiling zoals boven omschreven zijn bijgekomen is een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit op Voorne-Putten op zijn plaats. Ik twijfel er niet aan dat nieuwe IBM-projecten op Voorne-Putten noodzakelijk zullen blijken.

Hoogachtend,

H.A. Edzes-van Loon,
Peltersdijk 2,
3234 KP Tinte.

<

Onafhankelijke Nijmeegse Partij

Fractiebureau
De Voortenkamp 11-61
6545 EE NIJMEGEN

tel: 04-25372130
http://onp.web-log.nl
e-mail: fractie.onp@gmail.com

KvK-nummer: 09181463



Nijmegen, 4 november 2008

DISPRAALFRACIE
Onderwerp: NSL

Ministerie van VROM
t.a.v. mw. J. Cramer
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

CC: Gemeenteraad van Nijmegen

Behandelend ambtenaar: Uw brief van: Uw kenmerk: Aantal bijlagen:

Gedraag	
aan:	aan:
Datum: 12 NOV 2008	
2008111749	
Te behandelen door:	
1° BSG	12/11 '08
2° CRAMER	
3° DGM VEREM ABE	
4°	
Na behandeling retour aansch	
Deponeren dd.	

Geachte mevrouw Cramer,

Graag reageren wij op het NSL. Wij doen dat kort en op hoofdlijnen.

- Op pagina's 43 en 44 staan tabellen waar agglomeraties genoemd worden. Arnhem/Nijmegen staat hier niet tussen. Waarom niet?
- In Nijmegen zijn enkele plekklokaties bekend. Hoe wordt hiermee omgegaan?
- Wij maken ons zorgen over de luchtkwaliteit bij Graafseweg, St Annastraat en Oranjesingel nu, en bij de Stadsbrug in de toekomst.
- Er is veel industrie in Nijmegen West/Waert. We noemen het hier omdat controle nodig is. Controle is er op dit moment nadat bewoners veel aandacht vroegen.
- In onze regio spreken we niet meer over het Knooppunt Arnhem Nijmegen maar over de Stadsregio Arnhem Nijmegen (pagina 125).
- De maatregelen voor de Stadsregio zien er ambitieus uit. We zien graag een uitvoeringsnotitie die SMART is.

Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groeten,
ONAFHANKELIJKE NIJMEEGSE PARTIJ,

M. Verhagen, portefeuillehouder Ruimtelijke Zaken



Wij ondersteunen bij de Waterschapsverkiezingen de AWP



<

Verslag van de hoorzitting over het

**Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit**

Gehouden op 1 oktober te Den Bosch

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Spreker bij de hoorzitting
gehouden op 1 oktober 2008 te Den Bosch**

1. De heer R. Hendriks
Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel
Kruisstraat 65
5014 AS TILBURG
Inspraaknummer 38

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 1 oktober 2008 te Den Bosch

Aanwezig:	Dhr. H. van Zijst Mw. M. Kornman Dhr. J. Schuring Mw. De Zoete	Onafhankelijk voorzitter Inspraakpunt V&W Ministerie van VROM Provincie Noord-Brabant
-----------	---	--

Alsmede 1 inspreker, 20 belangstellenden. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen te geven over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

De voorzitter stelt Marjo Kornman voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft deze hoorzitting georganiseerd en is niet inhoudelijk betrokken bij het project. Eveneens aanwezig zijn Jan Schuring, programmadirecteur van het ministerie van VROM en mevrouw De Zoete, verantwoordelijk voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit in Brabant.

Marjo Kornman stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle insprekers krijgen een antwoord op hun reactie in de Nota van Antwoord wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve besluit Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer Hendriks.

1. De heer Hendriks, Centrale Vereniging Ambulante Handel, Kruisstraat 65, 5014 AS Tilburg

Inspreker wil aandacht vragen voor de kleine zelfstandigen en zeker de ambulante handel. Dat is een aparte wereld en doordat zij kleine zelfstandigen zijn is het toch vrij moeilijk voor de burger om te beseffen in welke wereld zij leven.

Het instellen van een milieuzone is voor de vereniging een goede zaak mits alles goed georganiseerd is en doordachte aanpak heeft plaatsgevonden en daar is inspreker niet zo zeker van. Er is wel naar de milieueffecten gekeken maar niet naar de economische effecten voor de gebruikers van deze milieuzone. Daar blijkt dan uit dat het samenstellen van het landelijk convenant hoofdzakelijk gedaan is vanuit de visie van het beroepsgoederenvervoer.

Er is nog een punt dat inspreker al menigmaal heeft ingebracht in B5-verband maar waarop hij steeds te horen krijgt dat het alleen op landelijk niveau veranderd zou kunnen worden en waarvan hij hoopt dat het nu wel draagkracht vindt en dat is het volgende. In alle vrachtwagens met een Eurolabel van 0 t/m 5 heeft Euro 3 met filter slechts de leeftijd van acht jaar. Dan is deze vrachtwagen schijnbaar na acht jaar in één dag niet meer goed. Die moet dan uit de handel genomen worden en mag de zone niet meer in. De grootste ergernis en verbazing van inspreker is het feit dat men naar de leeftijd kijkt van een vrachtwagen en niet naar de uitstoot van deze vrachtwagen. Als deze in de voorgaande acht jaar goed gefunctioneerd heeft is deze ook na die acht jaar nog steeds goed om in de milieuzone te mogen.

Het belangrijkste voor ambulante ondernemers is dat voor de beroepsgoederenvervoerders waarbij de wagens na acht jaar economisch zijn afgeschreven, deze technisch nog steeds perfect in orde zijn. Zij maken weinig kilometers. Die 800.000 kilometer die eventueel die vrachtwagen gereden heeft in die periode, daar doet de ambulante handel hun leven lang over want zij rijden maar 10.000 tot 12.000 kilometer per jaar. Het aantal kilometers voor de vrachtwagens is derhalve voor inspreker niet belangrijk. Economisch afgeschreven is wél belangrijk. Daardoor wordt deze financieel haalbaar, daardoor kunnen zijn collega's met hun beperkte mogelijkheden een technisch goede vrachtwagen aankopen waar zij tien jaar mee rijden want dan hebben ze nog maar 80.000 kilometer gereden. Het onderhoud is wel voor hun rekening maar dat is altijd nog beter dan dat ze nu een vrachtwagen moeten kopen van Euro 80.000 tot Euro 100.000 en het is afgeschreven in twee, drie, vier, vijf, zes jaar van Euro 40.000. Dat kunnen zij nog niet eens verdienen in die tijd om netto over te houden. Zij kunnen economisch ook geen nieuwe vrachtwagens kopen, dat zou zeer onrendabel zijn.

Het instellen van de economische milieuzone heeft dan ook op deze manier een hele economische chaos in onze wereld teweeggebracht. Men heeft in korte tijd die men heeft een dermate grote afschrijving van de vrachtwagens, die zijn tweedehands niet meer te verkopen en als men dan een investering moet doen dan is het niet in realiteit terug te verdienen in deze wereld, daar zijn ze te klein voor, daarom zijn het ook kleine zelfstandigen. Dus die enorme afschrijvingen kunnen zij niet dragen. Het veroorzaakt een economische chaos. De handelswaarde is gedaald, de aankoop van vrachtwagens is alleen maar in nieuw te doen en tweedehands wagens zijn niet meer te koop voor hen. Het is tevens frustrerend doordat zij een beperkt aantal kilometers rijden en in de dorpen rondom de steden waar zij hun brood verdienen eigenlijk woonachtig zijn. Deze wagens worden naar de stad gereden, komen nooit op bedrijfstemperatuur, die filter zal nooit functioneren. Ze komen in de stad, laden hun handel uit, doen hun nering, gaan weer naar huis. Maar dan moet die vrachtwagen weer gestart worden en voordat deze de stad uit is, is hij ook nooit op temperatuur. Dus de bijdrage in het verzuiveren van de luchtkwaliteit is echt zeer weinig. In de gemeente Tilburg is uit een onderzoek gebleken dat bij vervanging van stadsbussen een verbetering heeft plaatsgevonden tussen 0 en 3,5 dag. Men mag dan 35 dagen de norm overschrijden. Deze stadsbussen rijden zeven dagen per week en maken veel verkeersbewegingen terwijl inspreker en zijn collega's daar één markt hebben en alleen de stad in en uit rijden, dat zijn twee verkeersbewegingen. Inspreker vraagt wat voor bijdrage hij dan heeft in de verbetering, misschien 1% en of hij daarom dan zoveel moet investeren in deze vrachtwagen terwijl het rendement te verwaarlozen is.

Er is nog steeds geen convenant samengesteld over bestelbusjes en zolang inspreker daar geen zekerheid over heeft wil hij het hier aanhalen. 80% van het beroepsgoederenvervoer in de ambulante handel rijdt in busjes. Ook deze busjes worden gewoon nieuw aangeschaft maar er wordt wel mee doorgereden tot ze uit elkaar vallen bij wijze van spreken. Die kunnen dan tien, vijftien jaar mee. Ook

weer doordat ze weinig kilometers maken want privé hebben ze altijd nog een auto erbij waar ze mee rijden want die bestelbusjes zitten vol met handel en die worden geparkeerd in hun vrije tijd want niemand gaat met een busje met handel rijden. Dus privé auto's zijn altijd nodig. Die auto's worden dan ook weer in een korte tijd afgeschreven en er wordt nu gesproken over een slooppremie. Als een slooppremie door zou kunnen gaan voor deze bestelbusjes, dan zal het nooit in alle redelijkheid plaatsvinden waar een koopman tevreden mee zou kunnen zijn want die afschrijving is dan ook voor hun weer te groot. Inspreker vindt dat het moet gebeuren zoals het ook met andere situaties heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld met de auto's die een katalysator hebben gekregen, dat heeft allemaal op natuurlijke wijze plaatsgevonden. De regering eiste een katalysator, daarna kreeg het marktwerking en alle auto's werden voorzien van een katalysator. Het gros is nu katalysator of beter. Inspreker adviseert dan ook marktwerking te laten plaatsvinden en de importeurs voor vrachtwagens, bestelbusjes en personenauto's voor de toekomst verplichtingen op te leggen waaraan zij moeten voldoen.

←

Inspreker noemt als voorbeeld een milieuzone in Tilburg die men wil uitbreiden. Dan zijn er ouders die met moeite een auto kunnen rijden, die moeten dan aan de rand van de stad hun auto parkeren omdat ze economisch niet een andere wagen kunnen aanschaffen, dan moeten ze met de fiets of met de taxi naar huis toe terwijl ze thuis een mooie garage hebben. Dat is de toekomst en daar wordt volgens inspreker niet genoeg bij stilgestaan. In Amsterdam is het naar voren gekomen toen die oude auto's voor 1992 aan bod kwamen, toen stond ook iedereen op zijn kop en nu is het zo dat men begint met vrachtwagens en dat is het ver van mijn bed show voor iedereen. Mensen denken dat bestelbusjes hun niet zo zeer raken maar als straks de personenwagens als laatste aan bod komen dan zijn de milieuzoneringen allemaal vastgesteld en inspreker is ervan overtuigd dat er geen twee of drie verschillende milieuzones vastgesteld zullen gaan worden voor elke doelgroep. Dus ook de gewone mens, de consument zal geconfronteerd worden met een probleem in de toekomst.

Inspreker vindt dat marktwerking zou moeten plaatsvinden bij aankoop van een auto door de importeur te verplichten aan een bepaalde norm te voldoen. De uitstoot moet bepalend zijn, de leeftijd van een auto mag geen rol spelen en de kwaliteit moet verbeterd worden. Nu is het zo dat men milieuzoneringen heeft ingesteld en daarna de regels is gaan bepalen. Eerst wordt een nieuw spel bedacht, wordt alles vastgelegd en daarna worden pas de spelregels bepaald. Als inspreker als ondernemer zou functioneren zoals de milieuzonering hier is ingesteld, was hij allang failliet geweest.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.



Verslag van de hoorzitting over het

**Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit**

Gehouden op 2 oktober te Den Haag

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Sprekers bij de hoorzitting
gehouden op 2 oktober 2008 te Den Bosch**

1. **De heer Huijgens**
Talmastraat 85D
3038 SP Rotterdam
Inspraaknummer 111
2. **De heer T. Bresters**
Van Geerstraat 7
2351 PL Leiderdorp
Inspraaknummer 33
3. **Vereniging tegen Milieubederf/Stichting Gezond Overschie**
Mevrouw van der Horst
Perasenaamplein 23A
3043 RL Rotterdam
Inspraaknummer 61

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 2 oktober 2008 te Den Haag

Aanwezig:	Dhr F. Maas	Onafhankelijk voorzitter
	Mw. M. Kornman	Inspraakpunt
	Dhr. J. Schuring	VROM
	Dhr. W. Groenen	Provincie Zuid - Holland

Alsmede 3 insprekers, 40 belangstellenden. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen te geven over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt Minister is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

De voorzitter stelt Marjo Kornman voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Het Inspraakpunt heeft deze hoorzitting georganiseerd en is niet inhoudelijk betrokken bij het project. Eveneens aanwezig zijn de heren Jan Schuring van VROM en de heer Groenen van de Provincie Zuid – Holland.

Marjo Kornman stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle insprekers krijgen een antwoord op hun reactie in de Nota van Antwoord wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve besluit Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is. In het kader van de besluitvorming rond de programma's die in het programma genoemd zijn kan wel beroep worden ingesteld.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer Huijgens.

1. De heer Huijgens, Talmastraat 85D, 3038 SP Rotterdam

Inspreker woont op een steenworpafstand van de Randweg en van een invalsweg. Om die reden noemt hij zichzelf ervaringsdeskundige.

Rotterdam zit hartstikke vol en vast met het verkeer. De hoofdmoot van dat verkeer is het woon-/werkverkeer en omdat dat in Rotterdam bijna onbepert zijn weg kan gaan loopt alles wat rijden moet, het zakenverkeer, het voorzieningsverkeer, de dokter, de brandweer, gevaar. Daar moet iets aan gebeuren. Daarnaast zijn de normen in de invalswegen bijna stuk voor stuk boven de norm. Inspreker vraagt wat daaraan gedaan wordt. Dat kan niet opgelost worden met het verhogen van de schermen aan de Rijksweg, het aanleggen van A13/A16. Dat noemt inspreker het verschuiven van de problematiek. Dat dit alleen verschuiven is, zegt inspreker omdat hij zijn slaapkamerraam niet meer kan openzetten 's nachts. Vroeger was de Rijksweg droog tussen 02.00 en 04.00 uur 's nachts. Maar omdat het meer verdeeld moet worden en mensen op andere tijden moeten werken is de Rijksweg van 's ochtends 06.00 uur tot 's avonds 18.00 uur onafgebroken vol. Er is dus helemaal niets opgelost. Daarom pleit inspreker voor het openbaar vervoer. Er is in Rotterdam een goed metrostelsel met de noord-zuidlijn. Tot op de dag van vandaag is er een kopstation bij het centraal station en inspreker vraagt zich af hoe dat toch mogelijk is. Men moet de klanten op gaan halen aan de rand van de stad. Als aan de ring niet een P+R veldje maar transferia worden neerzet ter hoogte van elke invalsweg met drie nuffen crachter dan zou het een wezenlijke bijdrage leveren aan mensen die van daaruit de stad via het openbaar vervoer naar hun werk kunnen vertrekken. Tot dusver heeft inspreker daar geen antwoord op gekregen. Wat minder uitstoot per auto rekenen of schotten zetten van drie, vier, vijf meter, noemt inspreker lapmiddelen.

Schiphol moet groeien en omdat dat niet kan wordt uitgeweken naar Eindhoven of de Noordoostpolder. Dat vindt inspreker geen oplossing, het is verschuiven van de problematiek. Hij vraagt waar de HSL blijft en welke minister zich nou eens een keer kwaad maakt omdat het niet van de grond komt. De ene keer is er geen locomotief, de andere keer is de spanning niet goed maar het suddert en er gebeurt niets.

Inspreker is tegen groei in Schiphol vanwege de uitstoot die er is, vanwege de kerosinelucht. Er moet als de drommel voor alternatief vervoer gezorgd worden door heel Europa met de HSL. Dat is een andere vervoersproblematiek die een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de problemen die nu spelen.

Inspreker zou zo graag een keuzemodel willen hebben in de voorliggende nota, een alternatief uitgewerkt met openbaar vervoer, hogesnelheidslijnen. Ook wil hij een keer uitgerekend zien wat voor winst het railverkeer waaronder Randstadrail in alle grote steden inclusief Almere, berekend tegen de normen waaraan dient te worden voldaan, zou opleveren.

2. De heer T. Bresters, Van Geerstraat 7, 2351 PL Leiderdorp

Inspreker heeft de indruk dat er vanavond veel mensen zijn die langs de snelweg wonen, dat geldt voor hem ook. Je zou zeggen dat iemand die langs de snelweg woont heel blij zou moeten zijn met wat hier allemaal gebeurt maar inspreker wil hier toch een paar kanttekeningen bij maken.

Inspreker vindt wel als er over bepaalde ingrijpende maatregelen wordt gesproken deze wel goed onderbouwd moeten worden getroffen. Er moeten zeker geen maatregelen getroffen worden die gebaseerd zijn op angstgevoelens. Hij heeft het idee dat sommige mensen dat hier doen. Vanavond is een heel evenwichtig betoog gehouden door iedereen en zijn alle bronnen waar het over gaat goed aan bod gekomen maar hij vindt toch dat er in het kader van NSL de zaken goed in balans moeten worden gebracht.

Een van de dingen die inspreker steeds ziet als het over de luchtkwaliteit gaat is dat er altijd wordt geschermd met 18.000 mensen die een jaar eerder sterven. Dat wordt ongeveer al vijf jaar geroepen maar hij heeft nog nooit iemand gehoord of gezien die dat gegeven heeft onderbouwd. Via internet is inspreker op een Amerikaans rapport gestuit. Dat kan niet specifiek op de Nederlandse situatie losgelaten worden gezien het andere klimaat dat daar heerst en ook de andere leefgewoonten bijvoorbeeld op het gebied van eten en drinken. De realiteit is dat er ontzettend veel bereikt is op het

gebied van luchtkwaliteit. Kijk naar de openbare cijfers die CBS sinds kort op zijn website heeft staan. Daar is te zien dat wat betreft de NOX uitstoot in de periode 1990 ten opzichte van 2007 een halvering heeft plaatsgevonden. Datzelfde geldt ook voor uitstoot van PM10.

Inspreker wil benadrukken dat het te vaak te veel over het verkeer gaat als de bron van alle kwaad. Dat moet gerelativeerd worden. Ook het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van NOX is de afgelopen vijftien jaar gehalveerd. Het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot is ook zelfs iets verminderd als het gaat over NOX terwijl het verkeer aanzienlijk is toegenomen. Inspreker denkt dat dit toch ook een keer genoemd moet worden. Er is al ontzettend veel bereikt. Hij heeft wel eens een sessie meegemaakt in Leiden dat mensen bijna teleurgesteld waren toen ze hoorden dat het probleem opgelost zou zijn over een paar jaar. Dat konden ze werkelijk niet geloven. Mensen fokken elkaar een beetje op op dit terrein en dat vindt inspreker geen goede zaak.

De PM10 uitstoot is gehalveerd. Het aandeel van PM10 en al die menselijke bronnen is iets meer dan 20% dus ook dat geeft aan dat het niet alleen over het verkeer gaat. Er zijn bijvoorbeeld ook stationaire bronnen, schepen die aan de wal liggen die aan het dieselen zijn en ook dat moet natuurlijk meegenomen worden en wordt ook meegenomen in NSL.

Inspreker merkt op dat van het fijnstof van het wegverkeer maar de helft uit de uitlaat komt en de andere helft afkomstig is van banden, remmen en het wegdek wat niet beïnvloed kan worden door welke maatregel dan ook behalve natuurlijk een vermindering van al het verkeer. Maar dan kan er geen onderscheid gemaakt worden tussen oudere voertuigen en nieuwe voertuigen.

Ook een aardig voorbeeld om te zien dat de invloed van het wegverkeer op de uitstoot van fijnstof en NOX ook andere bronnen kan hebben, zijn de metingen van GGD Amsterdam op de autoloze zondag 2007. Gemeten is hoe het zat met de uitstoot van PM10 en NOX. Gebleken is dat op die dag er iets meer uitstoot van PM10 en NOX was dan op een gewone zondag dat er wel gereden werd. Er zijn genoeg voorbeelden op dat terrein waaruit blijkt dat het weer ontzettend veel invloed heeft op met name de uitstoot van fijnstof.

Gezondheid is ontzettend belangrijk en inspreker wil dat aspect niet onderschatten maar er moet wel goed onderbouwd worden waar het over gaat. Gelukkig gaat het in Nederland de goede kant op als het over de gezondheid gaat. Het CBS geeft aan dat in 2007 het sterftecijfer voor de vijfde achtereenvolgende keer lager is dan het voorgaande jaar. Het opmerkelijke is dat er uitdrukkelijk bij staat dat juist onder allochtonen een sterke daling was. Inspreker zegt dat men zich kan afvragen waar allochtonen over het algemeen wonen, dat is meestal niet in Laren of Wassenaar maar iets meer in de stad. Kennelijk gaat het nog best wel aardig met de volksgezondheid in Nederland. Inspreker vindt derhalve dat heel goed onderbouwd moet worden verder wat hier werkelijk gaande is en hoe ongezond het allemaal is.

Een ander aspect bijvoorbeeld is dat ook automobilisten nogal eens ijnstof van andere emissies blootgesteld zijn, als je de hele dag op de weg zit, zit je in enorme concentraties. Het zou ook eens onderzocht moeten worden wat dat dan voor effecten heeft. Als dat heel ongezond is zou ook daar naar gekeken moeten worden. Inspreker denkt dat juist op dat terrein veel meer onderzoek nodig is. De mensen moeten met elkaar oppassen dat het probleem niet al te veel tussen de oren zit maar dat het een zo goed mogelijk feitelijk onderbouwd verhaal wordt. Het nastreven van bepaalde normen moet niet tot doel op zich worden verheven maar er moet altijd gezocht worden naar de balans tussen het middel dat gekozen wordt en het effect dat daarmee bereikt wordt. Dat met name bijvoorbeeld particulier autoverkeer niet buitensporig gehinderd zou moeten worden zoals bijvoorbeeld in Amsterdam is te zien waarbij toch de grootst mogelijke vraagtekens geplaatst kunnen worden of dat enig effect gaat hebben.

Inspreker benadrukt dat vooral naar de bronnen gekeken moet worden die werkelijk voor de uitstoot zorgen en dan kom je al gauw bij dieselloortuigen terecht, bij vrachtwagens en bestelwagens die het meeste rijden. Inspreker denkt dat men zich daarop zou moeten concentreren als het om het verkeer gaat en voor het overige tot een goede balans moet zien te komen van alle maatregelen. Dus het probleem niet groter maken dan het is, ook de goede kanten van het leven laten zien. Niet alleen schermen wat volgens inspreker teveel gebeurt met allerlei ongefundeerde ongezondheidsclaims. De

balans moet behouden blijven. Er moet goed gekeken worden wat iets voor effect heeft in termen van wat heeft het voor effect op het sociale verkeer en bijvoorbeeld ook op de bedrijvigheid in een bepaald gebied. In Utrecht willen ze de stad in sectoren verdelen. Dat kan maar als daarmee alle bedrijvigheid door de stad weggaat, schiet je daar niet veel mee op. Goed evenwicht is het belangrijkste wat inspreker zou willen meegeven.

3. Mevrouw Van der Horst, Vereniging tegen Milieubedrijf/Stichting Gezond Overschie, Perasenaamlein 23a, 3043 RL Rotterdam

Inspreker vertegenwoordigt meerdere organisaties. Deze mondelinge inspraak wil zij vooral richten namens Stichting Gezond Overschie omdat juist de gezondheid voor de meeste mensen cruciaal is en ook bepalend voor het al of niet welslagen van de Europese regelgeving.

Het doel is uitstel te krijgen om de normstelling te halen. Wanneer dat inderdaad naar de Europese Commissie gebracht wordt dan zou het mogelijk zijn dat degenen, die vinden dat de NSL niet voldoende is of wie daar zijn twijfels over heeft, ook bij de Europese Commissie bedenkingen indienen. Dat is een pad dat natuurlijk vrij fors is maar als inspreker dan kijkt naar wat hier in Zuid-Holland speelt en misschien ook in andere provincies, dan zou zij zich kunnen voorstellen dat er toch wel organisaties zijn die zich dat alvast voornemen. Inspreker wil alvast meegeven dat dit ook nog mogelijk is in de democratie.

Het is namelijk zo dat het doel is de overschrijdingen wegnemen maar het duurt te lang. Inspreker wijst op de gezondheidschade en ook de leefomgevingskwaliteitschade want het is niet alleen de emissie, het is ook het geluid, de bewegingen die men ziet, de stress van het verkeer. Ook niet alleen van degenen die er naast wonen en leven, ook voor de automobilist zelf. Gaande het traject zou het raadzaam zijn ook een maatregel te treffen om het autoverkeer terug te dringen of wat minder populair te maken. Er zijn toch heel veel mensen die overgaan tot het zuinig rijden, het nieuwe rijden of tot bewust autogebruik.

Het is inspreker volkomen onduidelijk hoe de toolkit is samengesteld, welke elementen er wel in verwerkt zijn. En dan de gedragsmaatregelen; inspreker vraagt of meer bewustzijn kweken ook is meegenomen en in hoeverre dat een zekere winst geeft en hoe duurzaam ze zijn. Dat wil zeggen: gaat deze gedragsverandering door tot 2010 en ook daarna. Het lijkt inspreker dat juist daar een winst in te halen is. Er zijn al idèccn geweest om de jeugd niet met 18 een rijbewijs te geven maar later. Dergelijke zaken zouden ook nog bedacht kunnen worden want in 2010 zijn er weer gemeenteraadsverkiezingen en wie weet hoe de wind dan waait.

Wat inspreker zwak vindt overkomen is dat dit een beleidsprogramma is, dus bezwaar en beroep zijn niet mogelijk in dit stadium. Wel wanneer de bouwprojecten aan de orde komen. Als voorbeeld noemt inspreker de A4 zuid, dat zit in PMZ. Daar wordt nu al gezegd: kijk het NSL komt eraan en we hebben een borgingskader van Maasvlakte 2, maar niets aan de hand hoor, gemeenten gaan jultic maar gewoon akkoord met de aanleg van de A4. Terwijl het waarschijnlijk een tolweg wordt. Nou weet inspreker ook niet in hoeverre de effecten van de tolwegen zijn meegewogen in deze kwantificering van de effecten, maar het is wel weer een onduidelijkheid. Inspreker vindt dat zeer zeker niet gezegd mag worden dat als je hier niet ingesproken hebt je kans verloren is om op de bouwprojecten of op de infrastructuurprojecten nog in te spreken. Bovendien is het bijzonder moeilijk, het is voor een leek niet te doen om na te gaan wat de effecten precies zijn omdat het zo'n pakket van maatregelen is. Het is niet alleen lokaal, de gemiddelde, het is vooral regionaal en landelijk.

Inspreker wijst op het menselijk effect, namelijk de piekbelasting. Er wordt altijd gesproken van gemiddelden maar niemand is gemiddelde. De piek heeft namelijk effect dagen nadat deze piek bereikt is. Bijvoorbeeld vuurwerknachten of windloze warme zomerdagen. Mensen die daar gevoelig voor zijn hebben er nog woken last van. Inspreker vraagt wat er nu als uitgangspunt genomen moet worden, de mensen, de gezonde mens, de werkende mens, de jonge mensen of moet er gewoon niet gestreefd worden om de normen te halen maar zelfs beter te zijn? Inspreker denkt dat dat de doelstelling moet zijn. Niet precies op het lijntje, niet de zuinige boekhouder van mag het een onsje meer zijn, nee we moeten gaan voor een gezonde leefomgeving. Dat moet de doelstelling zijn.

Wat inspreker ook vanavond weer opvalt is dat er wordt gesproken over bouwprojecten maar dan alleen de verkeer- en vervoereffecten van het aantal arbeidsplaatsen. Wat niet is meegenomen, is het bouwverkeer dat natuurlijk ook uitstoot genereert. Het zand wordt per schepen aangevoerd. Dat verhaal mist inspreker volkomen in de omschrijving van de effecten van de bouwprojecten.

Verder heeft het bouwproject nog een negatief effect, namelijk groen verdwijnt. Er moet behoorlijk wat gekapt worden willen al die wegen aangelegd kunnen worden. Er moeten behoorlijk wat weilanden onder het zand verdwijnen. De weilanden absorberen NOX, stikstof daar groeit het gras goed van, en die produceren O₂ wat dus eigenlijk weer in de samenstelling van de lucht een gunstig effect heeft omdat dat dus allerlei vluchtige stoffen bindt.

Ten aanzien van de Maasvlakte 2 merkt inspreker op dat in de plannen uiteraard rekening wordt gehouden met toename van het verkeer - er wordt ook gezegd we gaan het goederenverkeer op de binnenvaartschepen gooien, we gaan de Betuwelijn beter exploiteren - maar er is een borgingskader ondertekend door maatschappelijke organisaties en ook verschillende ministeries. Daaruit blijkt juist de onzekerheid van het halen van de doelstellingen. Terwijl het NSL ervoor gaat dat de doelstellingen gehaald worden. Dus inspreker vraagt wie er nu gelijk heeft. Als er geen onzekerheid was dan was er geen borgingskader nodig. Maar dat borgingskader rekent op een zekerheid van de NSL. Wanneer er in de NSL een onzekere factor is als borgingskader, dan zijn de doelstellingen ook onzeker.

De verschillende organisaties die inspreker vertegenwoordigt zullen nog een schriftelijke reactie indienen.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.

←

Verslag van de hoorzitting over het

**Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit**

Gehouden op 6 oktober te Arnhem

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Sprekers bij de hoorzitting
gehouden op 6 oktober 2008 te Arnhem**

1. De Gelderse Milieu Federatie
De heer A. Hofslad
Jans Buitensingel 14
6811 AB Arnhem
Inspraaknummer 86

2. Vereniging Leefmilieu
Mevrouw M. Jacobs
Dennestraat 124
6543 JW Nijmegen
Inspraaknummer 53

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 6 oktober 2008 te Arnhem

Aanwezig:	Dhr F. Maas	Onafhankelijk voorzitter
	Mw. M. Kornman	Inspraakpunt
	Dhr. J. Schuring	VROM
	Dhr. F. Bekhuis	Provincie Gelderland

Alsmede 2 insprekers, 50 belangstellenden. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen te geven over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

De voorzitter stelt Marjo Kornman voor. Zij is werkzaam bij het. Het Inspraakpunt heeft deze hoorzitting georganiseerd en is niet inhoudelijk betrokken bij het project. Eveneens aanwezig zijn de heer Jan Schuring en dher Frans Bekhuis.

Marjo Kornman stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle insprekers krijgen een antwoord op hun reactie in de Nota van Antwoord wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve besluit Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is. In het kader van de besluitvorming rond de programma's die in het programma genoemd zijn kan wel beroep worden ingesteld.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer Hofstad.

1. De heer A. Hofstad, De Gelderse Milieu Federatie, Jans Buitensingel 14, 6811 AB Arnhem

De federatie zal ook nog een schriftelijke reactie indienen.

Nederland haalt de Europese normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren, 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd biedt echter ruimte indien aangetoond wordt binnen een uitsteltermijn van drie jaar voor fijnstof, 2011, en vijf jaar voor stikstofdioxide, 2015, wél aan de normen te voldoen. Hiertoe heeft het kabinet het NSL opgesteld met daarin maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Op 27 juni heeft de Ministerraad het kabinetsstandpunt ingenomen. Begin juli 2008 is het NSL naar de Europese Commissie gestuurd en daarmee heeft de Nederlandse regering uitstel aangevraagd voor het voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof. De landelijke inspraak en de behandeling in het Nederlandse parlement volgen pas in het najaar van 2008. De inspraak en discussie in het parlement worden door het kabinet ten onrechte niet afgewacht. GMF heeft samen met lokale aangesloten groepen, zo'n honderd in totaal, en samen met Natuur & Milieu, de landelijke organisatie, grote bezwaren met dit ontwerp NSL en het RSL Gelderland aangezien er ook na uitvoering van het RSL nog steeds knelpunten in Gelderland overblijven zoals de Pleyroute en de diverse singels in Arnhem, maar ook de Dr. Dreeslaan in Ede en de Graafseweg en de Annastraat in Nijmegen en de Binnenhoek in Tiel. Inspreker is hiermee niet uitputtend. De lucht wordt er dus per saldo niet gezonder op. Inspreker vindt dat niet acceptabel en is van mening dat het NSL en het uitstel niet op deze manier uitgevoerd kunnen worden en dat er op kortere termijn grotere, stringenter maatregelen genomen kunnen en moeten worden om de Gelderse lucht echt gezonder te maken.

Dan de specifieke bezwaren tegen het RSL en het NSL. Het NSL dat onlangs is opgesteld heeft als doel dat de luchtkwaliteitsnormen later worden gehaald. Volgens het Nederlandse kabinet rechtvaardigd het NSL en dit uitstel van de deadline. Als natuur- en milieuorganisaties vraagt inspreker het parlement, de Tweede Kamer, het verzoek tot uitstel, de zogenaamde derogatie, dus ook af te wijzen. Die bezwaren zijn als volgt:

1. het NSL heeft als doelstelling om de normen op het laagst mogelijke moment pas te halen met de geringste inspanning. Het NSL is als programma dus onvoldoende.
2. in het plan ontbreken vele technisch en economisch uitvoerbare en geschikte maatregelen. Als voorbeeld noemt inspreker de milieuzones en de snelheidsverlaging.
3. Het NSL is sterk gebaseerd op grotendeels optimistische, positieve effecten van onzekere maatregelen.
4. Het NSL is gericht op het afzwakken van de wet Luchtkwaliteit en verplichtingen ten aanzien van monitoring in plaats van het beschermen van burgers tegen luchtverontreiniging.

Dit heeft als gevolg dat luchtkwaliteit in Nederland langer dan noodzakelijk de normen overschrijdt met als gevolg meer schade aan de gezondheid van mensen en aan vermijdbare, vroegtijdige sterftegevallen. De federatie beschouwt het NSL onvoldoende om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en, nog veel belangrijker, het ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Volgens de federatie heeft de Nederlandse regering gefaald om de noodzaak voor uitstel te bewijzen. Het Nederlandse verzoek tot uitstel dient dan ook niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperktere maatregelen wenst te nemen.

Inspreker gaat nu wat specifiek in op de hiervoor genoemde vier bezwaren.

Ten aanzien van het eerste bezwaar: het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid bevat geen adequate maatregelen. De Nederlandse luchtkwaliteit valt onder de slechtste in Europa. Deze kwaliteit veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen. De grenswaarde voor fijnstof, PM10 en stikstofdioxide worden nog steeds grootschalig overschreden. De grenswaarde voor NO2 zal in 2010 niet worden bereikt met de huidige beleidsinspanning. Volgens de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit dienen ook overheden actieplannen op te stellen en maatregelen te nemen in het geval de grenswaarde voor PM10 in 2005 en voor NO2 in 2010 zouden worden overschreden. Het eerste Nederlandse actieplan werd pas na 2005 gepubliceerd. Een analyse van de actieplannen van Nederlandse steden van de gezamenlijke

natuur- en milieuorganisaties, van de milieufederaties en Natuur & Milieu, laat zien dat op 1 december 2005 de meeste steden waar fijnstofnormen werden overschreden geen luchtkwaliteitsplannen hadden. Bij 80% van de steden waar de norm voor NO₂ werd overschreden ontbraken actieplannen of operationele maatregelen en verankering van dit beleid. Zelfs op dit moment heeft het NSL niet als doel de luchtkwaliteit zo snel mogelijk te verbeteren. In plaats hiervan is het doel van het plan om de normen op het laatst mogelijke tijdstip met de geringst mogelijke inspanning te halen. In afwachting van het besluit van de Europese Commissie wordt de periode van uitstel gebruikt om initiatieven ter verbetering van de luchtkwaliteit te vertragen en te beëindigen. Een aantal maatregelen dat al ingevoerd was of gepland is dus teruggedraaid. Voorbeelden van die maatregelen zijn de verlaging van de maximumsnelheid op wegen waar normen worden overschreden en milieuzones in steden met als doel vervuilde vrachtauto's/auto's te weren.

Het tweede bezwaar. De vele effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in het NSL, bijvoorbeeld de snelheidsbeperkingen van 80 km/u die waren vastgesteld op een aantal snelwegen bij steden. Evaluatie van deze maatregelen bewees dat de snelheidsbeperking erg effectief was bij het beperken van de dieseluitlet en het verlagen van de lokale concentraties. De Nederlandse overheid heeft recent besloten de bestaande snelheidsbeperking in te trekken. De argumentatie was dat de snelheidslimieten niet absoluut noodzakelijk waren om de luchtkwaliteitsnormen te halen met als voorwaarde dat uitstel door de Europese Commissie zal worden toegestaan. Het voorstel gaf de mogelijkheid de maximumsnelheid op vele snelwegen te verhogen met logischerwijs extra luchtverontreiniging en gezondheidsschade tot gevolg.

Een andere maatregel. De Nederlandse overheid blokkeert voor veel steden de mogelijkheid milieuzones voor vervuilde personenwagens en vrachtwagens in te stellen. Om lokale overheden af te houden van het nemen van deze effectieve maatregel weigert de landelijke overheid de steden toegang te hebben tot bestanden van autokentekens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Dat vindt inspreker jammer en spijtig. Als het aan hem lag komen de milieuzones in heel Nederland en specifiek de grotere steden Arnhem, Nijmegen, Apeldoorn en Ede. Waarom niet net zo goed in Tiel, Zutphen en Doetinchem?

De derde maatregel. In de overeenkomst voor milieuzones voor vrachtwagens is een voorwaarde gesteld aan gemeenten om te bewijzen dat maatregelen absoluut noodzakelijk zijn vanwege formele overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormering. Dit verhindert de steden om de meest effectieve maatregelen voor schone lucht te nemen, het instellen van een milieuzone. Als je als gemeente je lucht gezonder wilt hebben dan zal je toch, een-twee-drie een milieuzone moeten kunnen instellen. Dat kan dus niet. Plannen om belasting op meer vervuilde brandstoffen in schepen maar ook dieseltreinen door te voeren zijn helaas ingetrokken. Deze brandstoffen bevatten meer - vaak veel meer - zwavel dan normale brandstoffen voor wegverkeer en verhogen sterk de fijnstofemissie.

Dan het IPPC. Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de Europese Richtlijn IPPC. Het principe van best beschikbare technieken wordt veelal niet toegepast en dit leidt tot te hoge emissies van PM₁₀, NO₂, NO_x, fijnstof en de NO_xEN, de stikstofoxides. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn.

Dan de landbouw. De hoge fijnstof in ammoniakemissies van stallen van de intensieve veehouderij is nagenoeg niet gereduceerd. Natte wassers, die zijn weliswaar duur maar wel erg effectief voor de reductie van fijnstof en ammoniakemissie. Een ambitieus implementatieplan ontbreekt helaas nog.

De laatste maatregel. Vele andere technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken zoals de gedifferentieerde havenbelasting, de zogenaamde walstroom in havens waarbij boten gebruik kunnen maken van elektriciteit in plaats van dat deze op dieselgeneratoren werken, maar ook grootschalige echt wettelijke investeringen in beter, schoner en aantrekkelijker openbaar vervoer en ook de fietsinfrastructuur. Het is toch nog steeds een beetje pappen en nathouden en niet echt ervoor gaan. En tenslotte het effectieve systeem voor de invoering van een kilometerheffing.

Het derde bezwaar. Het NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. Een van de meest effectieve maatregelen op papier van het NSL is het systeem voor kilometerheffing in 2011. Toch zijn de

invoering en het ambitieniveau van de maatregel onzeker. De formele beslissing tot implementatie van dit systeem zal niet voor 2009 worden genomen en kan mogelijk opnieuw worden uitgesteld. Milieueffecten van de kilometerheffing worden niet verwacht voor 2016. Dit is na de maximale tijdstermijn van uitstel. De introductie van de kilometerheffing dient daarom of versneld te worden en verbeterd te worden of de effecten dienen niet te worden meegeteld in het NSL. Als het aan de federatie ligt: versnel de invoering van de kilometerheffing want dat is gewoon het meest effectief. Ook staan veel maatregelen die gepland zijn om concentraties te verlagen op hot spots zoals schermen, bekend als onzeker voor wat betreft het effect daarvan. Bovendien wordt er in de modellen en trends voor toekomstige concentraties gewerkt met aannames die erg gebaseerd zijn op onzekerheden. De berekeningen houden geen rekening met deze onzekerheden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat de normen in de toekomst wel degelijk overschreden zullen blijven. Extra maatregelen om deze onzekerheden te compenseren ontbreken echter vooralsnog in het NSL. (Eerder vanavond zag inspreker een soort reservebank van maatregelen voor zich die stante pede kunnen worden toegepast als blijkt dat er overschrijdingen plaatsvinden.) Daarom vindt de federatie dat aan de verplichting om te laten zien dat de normen echt gehaald worden niet wordt voldaan.

Het laatste en vierde bezwaar. Te veel inspanning om de Nederlandse luchtkwaliteitsnormen af te zwakken. Het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid is sterk gericht geweest op het afzwakken van de bestaande Wet Luchtkwaliteit. Actieplannen en maatregelen voor schone lucht zijn vertraagd en krijgen te weinig politieke aandacht. Vanaf 2003 is een groot aantal wijzigingen doorgevoerd om de bestaande Wet Luchtkwaliteit en de verplichte monitoring af te zwakken. Zoals daar zijn: steden werden uitgezonderd van het voldoen aan fijnstofnormen op voorwaarde van de verplichting om een actieplan op te stellen. Gebieden zoals parken werden uitgezonderd van het voldoen aan de normen. Een voorziening om de zeezoutconcentratie in de lucht in mindering te brengen van de vastgestelde fijnstofconcentratie, die is ook opgesteld, de zeezoutafrek. De afstand tot de weg voor het meten van concentraties is vergroot van 5 naar 10 meter en de slechtst denkbare scenarios voor meteorologische omstandigheden werden vervangen door gemiddelde weersomstandigheden. En er is een speciale wet ontwikkeld om gemakkelijker te voldoen aan normen in het geval van wegverbreding, de Spoedwet Wegverbreding. Sommige van deze veranderingen zijn teruggedraaid door rechtszaken, andere zijn nog steeds van kracht.

Samengevat vindt de federatie dat de Nederlandse overheid heeft gefaald om de noodzaak van uitstel, de zogenaamde derogatie, te bewijzen. In feite dient uitstel niet gegeven te worden en de te geringe inspanningen van de verschillende overheden om de lucht gezonder te maken en het afzwakken van de Wet Luchtkwaliteit mogen niet met uitstel worden beloofd.

2. Mevrouw M. Jacobs, Vereniging Leefmilieu, Dennesstraat 124, 6543 JW Nijmegen

Inspreker sluit zich aan bij de vorige inspreker. Ter aanvulling hierop ziet inspreker het niet zitten dat de bouwplannen worden gekoppeld aan dit plan. Ze denkt dat men heel goed een luchtkwaliteitsplan kan maken zonder al die bouwplannen eraan te koppelen. Deze ondermijnen ook de effectiviteit van het NSL.

Verder vindt inspreker het jammer dat er heel veel over bouw wordt gesproken. Als zij de tekst doorleest dan komt het bouwen wel heel sterk naar voren. Maar over de gezondheid van mensen waar het plan eigenlijk om gaat, staat er in verhouding veel minder in. Inspreker denkt dat er ook heel veel maatregelen genomen zouden kunnen worden voor de gezondheid van de mensen. Er hadden ook maatregelen kunnen worden voorgesteld als geen scholen bij drukke wegen zetten, nu mag dat alleen maar niet als er overschrijdingen zijn, maar dat kan natuurlijk allemaal veel strakker. Of stoppen met het bouwen van ziekenhuizen bij rotondes, dat soort ideeën had er ook in kunnen staan maar die mist inspreker. Inspreker mist het perspectief in dit plan vanuit de gezondheid. Want er wordt wel gezegd dat het daarvoor bedoeld is, maar het kan veel effectiever. De Gezondheidsraad heeft daar ook hele goede ideeën over en heeft er hele goede adviezen over gegeven en die hadden best wel wat steviger meegenomen kunnen worden.

Ten onrechte wordt heel vaak en ook net weer in de presentie de indruk gewekt dat de buitenlandse bronnen ontzettend belangrijk zijn. Dat zijn ze natuurlijk ook maar er wordt vergeten en dat staat eigenlijk ook nergens, dat Nederland een netto exporteur is van luchtvervuiling. Dus Nederland is niet

alleen maar zielig. Nederland maakt anderen ook zielig. Die vele maatregelen zijn heel goed, daarmee wordt Nederland ook minder exporteur maar dat wordt in het plan een beetje weggemoffeld.

Ten onrechte is het halen van de normen het uitgangspunt. Onder die norm is er nog heel veel gezondheidsschade, onder die norm worden mensen nog steeds ziek. Onder die normen hebben we ook nog steeds minder gezonde levensjaren, maanden. Dat had er steviger in kunnen staan en daar hadden ook wat meer maatregelen op gericht kunnen worden.

Meetnet van het RIVM lijkt niet adequaat. Als inspreker naar al die stukken kijkt, lijkt het alsof men zich pas zeer recent bewust is geworden van de invloed van de intensieve veehouderij op de luchtkwaliteit en het lijkt erop alsof het RIVM Meetnet daar niet helemaal op toegerust is. Inspreker wil met name de veehouderij toch even opnieuw inbrengen, opnieuw kwantificeren. Men staat ook in het NSL toe dat de fijnstof in kilotonnen van de veehouderijen flink gaat groeien. Dus met dat mooie verhaal hier gaan we het met zijn allen goedvinden dat we soepeltjes groeien van 8,5 kiloton in 2004 naar 9,7 in 2010, in 2005 naar 10 en in 2020 naar 10,3. Terwijl we dit allemaal aan het doen zijn gaan we er al van uit dat die gaan groeien, rekening houden met vastgesteld en voorgenomen beleid.

En dan kan men zich afvragen of 10 kiloton dan veel is. Men moet zich voorstellen als landbouw 10,3 kiloton aan fijnstof de lucht in mag slingeren in 2020 dan maakt de industrie er 6,5. Dus met andere woorden, al onze industriële activiteit weegt niet op tegen de intensieve veehouderij. Inspreker is sterk van mening dat hier niet een onderzoek bij moet komen maar een implementatieplan hoe dit aan te pakken en wel heel voortvarend. Iedereen denkt dat het verkeer de boosdoener is. Ook het verkeer in 2020 maar ook het verkeer in 2010 doet 10 kiloton fijnstof en de agrarische sector ook. Dus met andere woorden meer voortvarend beleid. Volgens inspreker scheelt dat met name in Gelderland en in Brabant, waar de grote overschrijdingen zitten en waar de mensen ook de grootste gezondheidsschade hebben, een slok op een borrel.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.

Verslag van de hoorzitting over het

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Gehouden op 7 oktober te Haarlem

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Sprekers bij de hoorzitting
gehouden op 7 oktober 2008 te Haarlem**

1. De heer J. Heere
Polanenkafe 6
1165 HD Halfweg
Inspraaknummer 116

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 7 oktober 2008 te Haarlem

Aanwezig:	Dhr. F. Maas	Onafhankelijk voorzitter
	Mw. M. Kornman	Inspraakpunt V&W
	Dhr. J. Schuring	VROM
	Mw. Arpad	Provincie Noord - Holland

Alsmede 1 inspreker, ca. 10. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen te geven over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

De voorzitter stelt Marjo Kornman voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft deze hoorzitting georganiseerd en is niet inhoudelijk betrokken bij het project.

Marjo Kornman stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle insprekers krijgen een antwoord op hun reactie in de Nota van Antwoord wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve besluit Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer Heere.

1. De heer J. Heere, Polanenkafe 6, 1165 HD Halfweg

Als eerste constatering noemt inspreker de late bekendmaking. Formeel schijnt het allemaal wel te kloppen, de 23^{ste} heeft het in de krant gestaan. Vervolgens was bij Postbus51 totale verwarring, men wist van niets en het heeft uiteindelijk tot de 30^{ste} geduurd voordat inspreker de documenten binnen had. Het is een doos vol die inspreker nu even snel heeft doorgebladerd. Misschien dat het allemaal juridisch wel correct is maar dan is het aan de commissie of een ambtelijke organisatie om daar eens een keer bij de regering over te klagen.

De eerste vraag van inspreker betreft de achtergrondconcentraties. Zodra er in Nederland westenwind is vanuit Engeland, waait in Nederland zowel de NOX als het fijnstof binnen. Als er zuidwestenwind is komt het o.a. uit België binnenwaaien, is er zuidoost dan komt het hele Ruhrgebied bij ons binnenwaaien. Dat komt niet in groen of geel maar dat komt in rood binnenwaaien. Al een aantal jaren geleden werd op het journaal een website van het KNMI getoond en die leek een beetje op wat hier wordt getoond. Het was één grote rode band met NOX vanuit Engeland naar Nederland. Die achtergrondconcentratie maakt het uiteindelijk onmogelijk om projecten te realiseren en inspreker zou zeggen van de achtergrondconcentratie moet eraf getrokken worden. Dan kom je natuurlijk in strijd met de hoeveelheid vuilheid in de lucht maar Nederland verstikt zich in de norm doordat wij zoveel krijgen wat over de grens komt binnenwaaien. Inspreker heeft daar helaas geen politicus over gehoord. In de boekwerken wordt een aantal keren vermeld dat het tot een kwart is wat komt binnenwaaien.

Inspreker heeft al zestien jaar een auto met een tripcomputer. Op wegvakken op snelwegen waar bomen langs staan, bij voorkeur drie rijen dik, rijdt men tot meer dan 10% zuiniger. Inspreker vraagt of men hier ooit over nagedacht heeft afgezien van geluidsschermen of andere zaken. Alleen als de wind exact recht over de snelweg staat dan heb je hem of helemaal mee of helemaal tegen, maar staat ie er dwars over dan heeft men geen last, dan is er geen schijnwind. Inspreker haalde daar meer dan 10% zuiniger en zijn tripcomputer geeft ook zijn actuele gebruik aan dus niet alleen gemiddeld over lange afstand, hij kan precies zien als hij zijn gaspedaal intrapt wat de auto dan verbruikt. En dat klopt ongeveer want die is tussen de 1 en 3% fout.

Inspreker vond onder andere zeezout als voorbelasting. Daarvan zou hij willen weten of dit in de toekomst helemaal niet meer in de berekeningen meegenomen. Of dat het toch nog meetelt.. Het zou natuurlijk van de gekke zijn, zeezout komt binnenwaaien en andere monson gaan in een duur kuuroord zitten om een zeezoutkuur naar binnen te ademen. Het zijn ook vrije grote porties die er binnenkomen.

Een andere zaak waar inspreker al jaren over nadenkt: zijn er in Nederland plannen voor vervoerscorridors? Dat zijn stukken die gereserveerd zijn voor vervoer en dat hoeft niet per se alleen voor auto's te zijn, treinen, elektriciteit, datakabels, riool en bijvoorbeeld gasleidingen, waarvan tegelijkertijd wordt beslist dat je rechts en links een strook vrijlaat die niet bebouwd mag worden. Dat moet dan maar afgekocht worden maar dan krijg je niet zo'n gekke situatie als op de A4 van Amsterdam naar Den Haag. Daar hangt de woonboulevard zo ongeveer over de snelweg heen. Nu haalt men punt 1 daar de norm niet en punt 2 als daar de weg uitgebreid moet worden dan kost het ongevoelbaar veel meer. Misschien dat gemeenten zullen piepen maar dan een stuk vrijheid ontnemen en zeggen vervoer is belangrijk voor ons en daar kennen we dus ook iets toe. Daar maken we echt een plan over tientallen jaren voor.

Op bladzijde 37 van het boek wordt de zeescheepvaart vermeld met zijn vervuiling en die weegt enorm zwaar. Die maakt het voor industrieën en voor privé-personen op een gegeven moment onmogelijk om dingen te doen. Inspreker vraagt wat daar aan gedaan gaat worden. Hij noemt als mogelijkheden van de zeescheepvaart te eisen dat ze al van buiten de kust op schone diesel overstappen en als ze in de haven liggen generatoren laten draaien op schone diesel. En als dat niet kan, en dat zou nog het grootste voordeel zijn, de schepen verplichten tot walaansluiting. Dat is niet onmogelijk. Inspreker is kort geleden in Den Helder geweest en heeft daar de marinehaven bekeken. Daar hebben ze keurig netjes trafohuisjes naast de schepen staan, er draaien daar geen generatoren. Generatoren zijn een enorme vervuiling, bij sommige komt er niet alleen NOX uit maar zelfs pure SO₂. Inspreker noemt DSHD in IJmuiden of de ferry die naar Newcastle gaat, die is geel. Als die opstart komt er alleen maar één vette vuile wolk uit. Als inspreker dan ziet dat die tot een derde het milieu belast van de tabellen op bladzijde 37 dan is dat toch wel schrikbarend. Inspreker vindt dat daar echt iets aan gedaan moet

worden, desnoods op dezelfde manier als de Verenigde Staten de olietankers hebben aangepakt. Internationaal mocht het niet verplicht worden maar de Amerikanen hebben gezegd er komt bij ons geen tanker meer binnen die niet dubbelwandig is. Inspreker denkt dat men hier ook gewoon kan zeggen dat men verplicht is in een haven walstroom te gebruiken.

Inspreker heeft wat opmerkingen over Schiphol, bladzijden 43 en vooral 47. Hij wil eerst weten van wanneer het kaartje is op bladzijde 47 want hij kan nauwelijks de vijfde baan terugvinden, het is een heel zwak contour terwijl die tegenwoordig toch heel hard bevolgen wordt. Ten tweede ziet inspreker precies de contour van Schiphol en het lijkt dus alsof daar gemeten is op grondniveau. De vliegtuigen stijgen op en als die 3.000 meter stijgen dan is er natuurlijk ook vervuiling en die slaat niet direct recht naar beneden maar zal zich ook over de regio verspreiden. Oftewel een verborgen achtergrondconcentratie. De scherpe contouren vielen daar heel erg in op.

Een volgend punt van inspreker brengt hem richting Botlek maar ook misschien wel hier in de buurt. Nederland is een handelsland, Nederland raffineert ook veel bijvoorbeeld in de Botlek. Nederland raffineert bijvoorbeeld voor Zwitserland. Hij vraagt of de vervuilingseenheden die daar ontstaan NOX enzovoorts, aan Zwitserland en Duitsland en andere landen worden toegerekend. Hij doelt daarbij op grote gebeurtenissen. Hij weet dat de Zwitserse politiek in een deuk ligt omdat Nederland de zaken niet doorrekent aan Zwitserland. Inspreker is over het algemeen eigenlijk bang dat Nederland zich klem rekent. We proberen echt die norm te halen maar we werken op bepaalde fronten voor een grote bulk voor het buitenland. Dus als Nederland raffineert zou dat moeten worden toegerekend aan bijvoorbeeld Duitsland.

Dan is er nog iets wat inspreker veel te weinig ziet en dan komt hij op veel kleinere schaal, op gemeentelijke en provinciale schaal en misschien ook Rijkswaterstaat. Hij ziet nauwelijks de groene golf c.q. het uitschakelen van verkeerslichten. Het gebeurt niet. Hij heeft gezien dat verkeerslichten soms wel drie inductielussen hebben maar die liggen dan in de vijftien meter voor het verkeerslicht, en dan staat de automobilist al stil. Op een heleboel plaatsen - zelfs in de stad omdat daar geen zijstraten zijn - is het mogelijk om een eerste inductielus af op 50, 60 soms 100 meter weg te leggen en dan weet die verkeerslichtinstallatie dat er iemand aan komt en dat kan zeker in de wat stillere uren de doorstroming verhogen en ook het brandstofverbruik, dus de vervuiling doen afnemen. In Amsterdam bijvoorbeeld staat men om 01.00 uur 's nachts voor elk verkeerslicht stil en moet men weer op gang komen.

Inspreker noemt tenslotte de milieuzones uit Duitsland. Er zouden dezelfde normen en stickers voor gebruikt moeten worden zodat daar daadwerkelijk een Europees gebeuren in komt. Inspreker heeft een sticker voor Duitsland voor zijn auto. De politiek zou daarbij de importeurs of degenen die ooit de vervoersmiddelen verkocht hebben, moeten verplichten tot het verstrekken van informatie. Zelf is hij zes weken bezig geweest om informatie voor zijn sticker te pakken te krijgen.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.



Verslag van de hoorzitting over het
Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit

Gehouden op 8 oktober 2008 te Roermond

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Sprekers bij de hoorzitting
gehouden op 8 oktober 2008 te Roermond**

1. Stichting Klaar Loch
De heer P. Rutten
Attilaweg 16
6224 JS Maastricht
Inspraaknummer 35

2. LLTB
De heer L. Moonen
Postbus 960
6040 AZ Roermond
Inspraaknummer 37

3. Stichting Geen Twee Snelwegen
De heer P. van Veen
Arnold Janssenstraat 41
5935 BR Steyl
Inspraaknummer 36

4. Dorpsraad + Stichting Geen Twee Snelwegen
De heer A. Persoon
Buelterstraat 63
5927 NL Venlo
Inspraaknummer 115

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 8 oktober 2008 te Roermond

Aanwezig: Dhr. H. van Zijst Onafhankelijk voorzitter
 Mw. K. de Groot Inspraakpunt
 Dhr. J. Schuring Ministerie van VROM

Alsmede 4 sprekers en circa 20 belangstellenden. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt Minister van Verkeer & Waterstaat is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

Karin de Groot stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de hoorzitting wordt een verslag gemaakt aan de hand van bandopnamen. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle sprekers krijgen een antwoord op hun reactie wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is. Tegen de in het NSL genoemde projecten is wel beroep mogelijk.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer P. Rutten.

1. De heer P. Rutten, voorzitter van de Stichting Klaor Loch, Attilaweg 16, 6224 JS Maastricht

De Stichting Klaor Loch is een actiegroep uit Maastricht.

Inspreker zegt dat op dit moment in plaats van het NSL beter gesproken kan worden van het NDJ: het Nationaal Diskredietprogramma Luchtkwaliteit.

Met dit plan blijven we op een gigantische manier op de pof leven. Krediet dat we niet hebben en uiteindelijk bij de lijkpunten 2010 en 2015 zal leiden tot het moeten constateren van een nog grotere achterstand in de te realiseren doelstellingen, waardoor we jaren achterop dreigen te geraken bij het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een onverantwoord en onaanvaardbaar groot risico wordt op die manier genomen met de volksgezondheid.

Waaruit blijkt dat:

1. Het NSL is sterk gebaseerd op grotendeels positieve effecten van onzekere maatregelen.
2. Het is gericht op het afzwakken van de Wet Luchtkwaliteit en de uitvoering daarvan.
3. Het tast de bescherming van de burger tegen luchtverontreiniging verder aan.
4. Geschikte technisch en economisch uitvoerbare maatregelen ontbreken.

Hoe komt dat:

1. Metingen van luchtkwaliteit, GGD Amsterdam en in Maastricht,
2. hebben al aangetoond dat de verbetering van de luchtkwaliteit in de steden stagneert ondanks genomen maatregelen. Afname van luchtverontreiniging in de steden blijft achter op de landelijke trend die in de modelberekeningen is verwerkt en juist in de steden zijn veel bouwprojecten gepland. Dat normen gehaald zullen worden is een loze bewering, die nergens concreet wordt onderbouwd.
3. Principes als "projectsaldering" en "niet-in-betekende-mate" bieden te veel ruimte aan cijfermatig gegoochel met berekeningen en prognoses. Het doorgang laten vinden van een groot aantal bouwprojecten is bij voorbaat al geaccepteerd, omdat bij voorbaat wordt aangenomen dat de normen worden gehaald vanwege de veronderstelling dat uitstel van de huidige normering zal worden gehonoreerd. Hoe gek kun je het maken, vraagt inspreker zich af. Het doorgaan van de plannen is een hard gegeven, terwijl maatregelen en de eventuele positieve effecten, die de gevolgen van deze plannen moeten compenseren, vaag, zeer onzeker en boterzacht zijn.
4. De cijfers zijn gebaseerd op het meteorologisch uitzonderlijk gunstige jaar 2006. Er ontstaat een vertekend beeld en een misplaatst optimisme. Niet alle gemeenten hebben gerapporteerd over het aantal mensen dat werd blootgesteld aan overschrijding van de grenswaarden. Berekeningen van het RIVM geven aan dat niet 140.000 mensen (volgens het NSL), maar eerder 800.000 personen blootgesteld werden aan overschrijdingen van de grenswaarden voor PM10 en NO2.
5. Handhaving op de uitvoering van de voorgenomen maatregelen lijkt bij voorbaat onmogelijk; er ontbreken garanties. Dit is het grootste manco van het plan, de achilleshiel. Want er worden vele maatregelen genoemd die met het NSL in de hand, door lokale en provinciale overheden moeten worden uitgevoerd. Echter, wie zal zich aan een lastige wet houden die niet kan worden afgedwongen? Sterker nog, gemeenten worden nu al tegengewerkt door de rijksoverheid omdat handhaving van bijvoorbeeld de milieuzones bemoeilijkt wordt omdat de kentekengegevens van auto's niet worden vrijgegeven.
6. Specifiek in Limburg wordt geen rekening gehouden met specifieke geografische omstandigheden, bijvoorbeeld dat Maastricht in een dal ligt en dat Zuid-Limburg aan drie zijden door buitenlandse - ook industriële bronnen - wordt belast die slechts op algemene wijze in de landelijke achtergrondconcentraties worden verdisconteerd. Hierdoor wordt de lokale achtergrondconcentratie onderschat. Vanwege deze bijzondere geografische omstandigheden zou directe meting de voorkeur moeten genieten.
7. Met betrekking tot de voorlichting (verdrag van Aarhus) zouden de rijksoverheid en lokale overheid de bewoners van gemeenten veel beter moeten informeren over het NSL. Burgers weten van

toeten noch blazen terwijl de verschillende NSL-projecten bij uitvoering forse gevolgen kunnen hebben voor hun leefomgeving. Volgens de stichting dienen burgers lokaal zowel schriftelijk als middels de lokale en landelijke media over NSL-projecten tijdig geïnformeerd en betrokken te worden. Bij de reeds gehouden informatie- en inspraakavonden bij Den Bosch en Arnhem is gebleken dat er slechts enkele burgers aanwezig zijn. Voor de rest zijn het met name ambtenaren die bij het NSL betrokken zijn die acte de présence geven.

8. Een groot aantal milieuvergunningen voor industriële installaties voldoet niet aan de Europese richtlijn IPPC. Het principe van de Best Beschikbare Technieken wordt veelal niet toegepast. Dit leidt tot te hoge emissies van PM10, NO2 en NOX. Recent heeft Nederland een officiële waarschuwing van de Europese Commissie gekregen voor het onvoldoende en te laat implementeren van deze richtlijn, de zogenaamde non-compliance.
9. In de plannen wordt toegewerkt naar het halen van de normen, terwijl ook onder deze normen de gezondheid van mensen schade oploopt. Preventieve maatregelen om maximale gezondheid voor kinderen, zieken en ouderen te bewerkstelligen vormen geen onderdeel van dit plan. Dicht bij drukke wegen mogen nog steeds gevoelige bestemmingen - scholen, ouderencentra, verpleegklinieken - gebouwd worden terwijl bekend is dat dit blijvende ernstige gezondheidsschade kan veroorzaken. Een gemiste kans.
10. Ook in Limburg maar ook in andere provincies blijven na uitvoering van het NSL hardnekkige knelpunten met structurele overschrijding van normen bestaan. Dit is onacceptabel. Dit betekent dat iedereen in Nederland recht heeft op schone lucht behalve die burgers die in de nabijheid wonen van een NSL-project.

2. De heer L. Moonen, LLTB, Postbus 960, 6040 AZ Roermond

Inspreker is portefeuillehouder milieu binnen het LLTB-bestuur en tevens pluimveehouder. De LLTB is een vereniging die de belangen behartigt van ruim 3.500 Limburgse agrarische ondernemers. Namens de LLTB maakt inspreker graag gebruik van de mogelijkheid om in te spreken op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarbij hij ook het Limburgs Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit betreft dat, zoals inspreker begrijpt, onderdeel uitmaakt van de NSL-afspraken. Uiteraard zal inspreker zich vooral richten op de aspecten die land- en tuinbouw raken.

Problematiek relevant voor de land- en tuinbouw.

Voor land- en tuinbouw is vooral de uitstoot van fijnstof door de intensieve veehouderij van belang. De sector realiseert zich dat fijnstof een belangrijk onderwerp is. Relevant voor de mensen in de omgeving van een intensieve veehouderij, maar ook voor de eigen gezondheid van de agrarische ondernemer en zijn gezin en zijn medewerkers. De sector is dan ook graag bereid om samen met de provincie en gemeenten te zoeken naar passende oplossingen. Passend binnen de milieuraandvoorwaarden, maar ook binnen de financiële mogelijkheden van het bedrijf en met realisatie binnen redelijke termijnen. Dat de aanpak zich daarbij richt op de pluimveehouders is gelet op de indicaties die er nu zijn begrijpelijk en verdedigbaar.

Wel rekenen met betrouwbare emissiefactoren.

Voorwaarde bij de verdere uitwerking is wel dat er gerekend wordt met betrouwbare emissiefactoren. Tot nog toe zijn allerlei aannames gedaan, zoals bijvoorbeeld het omrekenen naar pluimvee op basis van forfaitaire excretienormen voor fosfaat. Uit een ECN-rapport (met rapportnummer ECN-E-08-013) blijkt dat deskundigen van TNO en WUR de onnauwkeurigheid op een factor 6 schatten. Daarbij is veelal uitgegaan van een worst case benadering, waardoor de feitelijke gegevens naar het oordeel van LLTB veel gunstiger zullen uitpakken.

Alvorens een investering in maatregelen van de bedrijven te vragen zijn betrouwbare gegevens nodig. Dat betekent dat de metingen bij de stallen die nu plaatsvinden eerst afgerond dienen te zijn en gevalideerd dienen te zijn voordat een verdere aanpak bepaald kan worden.

Breed scala aan maatregelen onderzoeken.

Parallel aan de feitelijke metingen is LLTB bereid na te denken over mogelijke maatregelen. Uitgangspunt daarbij is dat de maatregelen praktijkrijp en ook financieel haalbaar dienen te zijn. Van groot belang is dat een breed scala van maatregelen wordt bekeken en door de overheid wordt gestimuleerd. Het lijkt erop alsof in het NSL alleen op combiwassers wordt ingezet. Combiwassers hebben voordelen, maar door het energiegebruik en de hoge jaarlijkse kosten ook nadelen. Van belang is daarom dat ook andere perspectiefvolle maatregelen worden uitgewerkt, zoals genoemd in het rapport "Plan van Aanpak Bedrijfsoplossingen" van de Animal Science Group (rapport WUR/ASG 113 van maart 2008).

Financiële stimulans nodig.

Ook van belang is dat de perspectiefvolle en praktijkrijpe maatregelen die uit de studies van ASG voortvloeien worden gestimuleerd met een subsidieregeling, zoals dit nu ook al gebeurt met de combiwassers. Voor de bedrijven die nu aan de pilots meewerken zou daarbij een financiële tegemoetkoming met terugwerkende kracht nodig en op zijn plaats zijn.

Een financiële tegemoetkoming voor maatregelen bij de intensieve veehouderij is ook te verdedigen omdat de fijnstof problemen voor een deel zijn terug te voeren op de wens van de maatschappij en de overheid om meer te doen aan het dierwelzijn. De sector dient de wens voor meer ruimte per dier en het afschaffen van kooisystemen in de pluimveehouderij te respecteren. Deze maatschappelijke wens leidt echter onherroepelijk tot een hogere uitstoot van fijnstof. Het ligt dan ook voor de hand dat de overheid zorgt voor een goede financiële tegemoetkoming. Er ligt immers ook een verantwoordelijkheid bij de rijksoverheid om de negatieve gevolgen te beperken die voor het milieu ontstaan door maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Alleen toetsen bij gevoelige bestemmingen.

Ook op de toetsafstand wil inspreker graag reageren. In de voorstellen wordt uitgegaan van een toetsafstand op 70 meter van de terreingrens. Uit gegevens op de site van het planbureau voor de leefomgeving blijkt dat in de nieuwe Europese Richtlijn Luchtkwaliteit een aparte bepaling is opgenomen. Die bepaling geeft aan dat handhaving van de normen niet nodig is op plaatsen waar toegang voor het algemene publiek verboden is en daar waar geen permanente bewoning is. Dit is ook logisch; het gaat om blootstelling van burgers gedurende een relevante tijd.

Dit betekent dat de toetsafstand in de praktijk vaak groter is dan 70 meter. Ook openbare wegen hoeven naar het oordeel van de LLTB niet meegenomen te worden. Het gaat immers om minimaal een dagblootstelling en niet om een kortstondige blootstelling van enkele minuten door mensen die passeren. Als vergelijking; het risico voor externe veiligheid wordt evenmin berekend op wegen, maar alleen op permanente verblijven. De rijksoverheid moet de ruimte die de Europese regels bieden nu snel gebruiken en de Nederlandse regels daarop aanpassen.

Haalbaarheid termijnen en goede communicatie.

Inspreker wil het onderdeel intensieve veehouderij en fijnstof afsluiten met twee opmerkingen. De eerste betreft de te krappe termijnen. Metingen moeten nog worden verricht naar de exacte emissies; maatregelen moeten nog worden uitgewerkt en beproefd en daarna moeten vergunningen nog worden aangepast en maatregelen worden geïmplementeerd op bedrijven. De termijnen van 2011 zijn daarvoor te krap. Net als bij IPPC dienen praktische oplossingen bedacht te worden. Zo zouden doelvoorschriften in 2011 wel al in de vergunning kunnen staan, maar moet de ondernemer dan nog tijd krijgen om de beste maatregelen te kiezen en toe te passen op zijn bedrijf.

De tweede opmerking betreft de communicatie naar lagere overheden. Gemeenten weten niet waar ze aan toe zijn en vragen nu zelfs bij kleine uitbreidingen van bijvoorbeeld melkveehouderijen een toelichting en onderbouwing voor fijnstof. Het is zaak dat er snel een goede en praktische handreiking komt voor lagere overheden, zodat onnodige vertragingen in procedures en onnodige kosten voorkomen kunnen worden.

3% norm en glastuinbouw.

Tenslotte nog een opmerking over de 3% norm. In het Limburgse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt aangegeven dat naar de luchtkwaliteitsnormen gekeken moet worden als een tuinder een kas bouwt met een oppervlakte groter dan 0,7 ha. Naar inspreker aanneemt wordt daarbij vooral gedacht aan de NO₂-emissie. Deze bedrijven dienen allemaal te voldoen aan emissie-eisen, met name het Besluit Emissie Eisen Stookinstallaties. Een overschrijding van normen is dan volgens inspreker niet te verwachten en de maat van 0,7 ha is ook niet onderbouwd. De LLTB is van mening dat de

bijdrage van een individueel bedrijf verwaarloosbaar is. In het Limburgse programma konden na studie grotere projecten van tientallen hectaren glas, zoals Californië en Siberië, uitgezonderd worden. Het is dan niet reëel en niet redelijk uitbreiding van een afzonderlijk glastuinbouwbedrijf met enkele hectaren wel in detail te bekijken, deze zullen dan ook zeker geen belangrijke bijdrage hebben. De huidige voorstellen leiden tot ongewenste vertragingen en niet redelijke kosten voor een glastuinder. Naar het oordeel van de LLTB is een norm van 4 of 5 hectaren alleszins verdedigbaar.

Inspreker spreekt de hoop uit dat de opmerkingen die hij namens de LLTB heeft ingebracht leiden tot een aantal bijstellingen en dat deze worden meegenomen bij de verdere uitwerking.

3. De heer P. van Veen, Stichting Geen Twee Snelwegen, Arnold Janssenstraat 41, 5935 BR Steyl

De Stichting Geen Twee Snelwegen vertegenwoordigt tien bewonersgroepen. De stichting heeft als doel: het voorkomen dat voor de aanleg van de autosnelweg A74, een zuidelijk tracé wordt gekozen. De stichting is dus tegen de Plateau-variant, maar vóór de Klagenfurt-variant.

Rijke buurten in Venlo-Noord hebben last van het vele vrachtverkeer dat langs hun wijk rijdt. Om hier vanaf te komen, wil de gemeente Venlo dit probleem verplaatsen naar de wijken die de stichting vertegenwoordigt. Door een stevige lobby wordt dit door de landelijke politieke coalitie en economisch gerelateerde instellingen volledig ondersteund. Hierdoor worden Venlo-Zuid, Tegelen en Blerick opgezadeld met twee zeer drukke internationale snelwegen. De schadelijke emissies die deze snelwegen cumulatief genereren, zullen desastreus uitpakken voor de gezondheid van omwonenden.

De stichting voert al jaren een ongelijke strijd tegen deze machtige lobby. En met succes. Telkens kwam de overheid met nieuwe argumenten die niet steekhoudend waren en werden onder andere fouten gemaakt in berekeningen en werden er verkeerde verkeersaantallen gehanteerd.

Het laatste wapenfeit van Minister Eurlings is een aanvraag van derogatie bij de Europese Commissie voor milieuzaken en parallel daaraan, het in het leven roepen van een noodwet een "lex specialis" om de A74 te forceren. Een noodwet nota bene die in Nederland tot nu toe twee keer is toegepast en wel voor de watersnoodramp in 1953 en voor de Maas deltawerken in de jaren negentig. Voor de A74 wordt nu als excuus de Floriade gebruikt. Ongelooflijk, maar waar, aldus inspreker.

Verder probeert men milieugroepen en individuen steeds meer monddood te maken. Het beperken van rechten, het intrekken van subsidies en andere maatregelen die nog in de kast liggen. Het wordt klip en klaar dat deze overheid economie verkiest boven gezondheid.

Minister Eurlings liet zich onlangs nog laatdunkend ontvallen, dat inspreker een van die mensen is die altijd wel handigheden weten te vinden om de weg tegen te houden.

De economische top in Nederland tegen de gewone burger die opkomt voor zijn gezondheid en leefomgeving.

Ook na bestudering van het NSL ziet inspreker dit soort signalen. Er wordt veel gerept over het doel gezondheid; echter de kleine lettertjes lezen anders. Gebruikte termen zoals procedures versnellen, flexibele uitvoering, verantwoordelijkheden en besluiten meer neerleggen bij lokale overheden klinken niet in het voordeel van een democratisch besluit. Verder wordt er te veel gemodelleerd en worden berekeningen omgezet naar praktijk met onzekerheidspercentages van 35 tot wel 200%. Maatregelen om schadelijke emissies terug te brengen zijn vaak niet onderbouwd en de effectiviteit onbekend. Bijvoorbeeld het stimuleren van openbaar vervoer en het stimuleren van aardgas als brandstof brengen tot nu toe niet het gewenste effect of zijn afhankelijk van interacties met ongreepbaarheden zoals ruimtelijke plannen elders, bestemmingsplannen, bouwbesluiten, vergunningen etc. Ook actieve maatregelen om fijnstof te reduceren zijn pril in onderzoek en niet internationaal bevestigd. Neem ook het NSL-saneringstool als vervanging van het CARII-model. Een toets leert dat het saneringstool tot wel 50% gunstiger kan uitvallen dan het gehanteerde CARII-model. Kortom, waar eerst niet gebouwd kon worden kan nu wel gebouwd worden.

Onlangs heeft Minister Kramer van VROM in een brief aan de Kamer laten weten het advies van de Gezondheidsraad om ziekenhuizen en woningen aan te merken als gevoelige bestemmingen met betrekking tot luchtkwaliteitsnormen naast zich neer te leggen. Dit alles zijn volgens inspreker zeer slechte ontwikkelingen en hij zal de bezwaren van de stichting duidelijk en schriftelijk als onderdeel van deze procedure kenbaar maken.

Het is een feit dat de A74 in zeer betekende mate zal bijdragen aan de luchtvervuiling in Venlo-West en -Zuid. Een snelweg hoor je hier op een inhoudelijke en kritische wijze te toetsen aan de luchtkwaliteitsnormen. Schrap dit project dus snel uit het NSL.

Tenslotte wijst inspreker op de website van de stichting: www.geentweesnelwegen.nl.

4. De heer A. Persoon, Dorpsraad+ Stichting Geen Twee Snelwegen, Buelterstraat 63, 5927 NL Venlo

Inspreker is secretaris van de Dorpsraad in Boekend. Hij zal nog schriftelijk reageren maar wil alvast vier zaken op tafel leggen.

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. Veel filevorming, 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 inspreker, ook tijdens die 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.

Het tweede punt is dat inspreker helemaal niets heeft gehoord over de tegenvallende NO₂-metingen. Het is bekend dat NO₂-uitstoot net zo belangrijk is als fijnstof en die valt gewoon tegen, dat is bekend. Inspreker had verwacht dat het NSL daar sneller op zou anticiperen.

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.

Inspreker wil tenslotte bedanken voor deze zeer interessante avond die zeker een toegevoegde waarde heeft.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.



Verslag van de hoorzitting over het

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Gehouden op 27 oktober te Utrecht

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Sprekers bij de hoorzitting
gehouden op 27 oktober 2008 te Utrecht**

1. De heer G.A. Barnstijn
Scheppersweg 266
3621 JS Breukelen
Inspraaknummer 112
2. Vereniging Dijken aan Zet
Mevrouw Duncan
Cinnaberdijk 66
4706 GB Roosendaal
Inspraaknummer 113
3. De heer B.H. Ruttenberg
Bizonweide 7
3437 CS Nieuwegein
Inspraaknummer 27
4. Platform A27
De heer J. Korff de Gids
Poortstraat 6
3472 HH Utrecht
Inspraaknummer 114

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 27 oktober 2008 te Utrecht

Aanwezig:	Dhr. H. van Zijst	Onafhankelijk voorzitter
	Mw. M. Kornman	Inspraakpunt
	Dhr. Jan Schuring	VROM
	Dhr. J de Rooij	Provincie Utrecht

Alsmode 4 insprekers, 40 belangstellenden en een aantal mensen van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen te geven over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

Marjo Kornman stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt via de website www.inspraakpunt.nl, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle insprekers krijgen een antwoord op hun reactie in de Nota van Antwoord wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is. Tegen de in het NSL genoemde projecten is wel beroep mogelijk.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer Barnstijn.

1. De heer G.A. Barnstijn, Breukelen

Als COPD-patiënt heeft inspreker alle baat bij schone lucht, niet dat hij gezonde mensen de schone lucht wil onthouden maar als die wat schoner is heeft hij misschien nog iets langer te leven.

Het hele rapport spitst zich toe op een paar knelpunten. Inspreker heeft geprobeerd het te lezen in wat breder verband. Het verbaast hem wederom dat de zwarte piet van de luchtvervuiling voornamelijk bij het wegverkeer wordt neergelegd. Andere substantiële luchtvervuilers worden veelal als achtergrondvervuiling betiteld en verdwijnen verder eigenlijk uit zicht. Hierbij te denken aan de luchtvaart, spoorwegen en scheepvaart. Met betrekking tot de luchtvaart beperkt het rapport zich tot Schiphol en omgeving terwijl aanvliegroutes indicaties geven dat ook daar luchtvervuiling wordt veroorzaakt, kerosine ruiken bij laag overvliegende toestellen. De spoorwegen worden in feite vrijwel niet genoemd als medeluchtverontreinigers. Alleen bij de provincie Gelderland wordt de suggestie gedaan om ook dieseltreinen, en daarmee wordt het lokale personenverkeer bedoeld, te voorzien van roetfilters. Over goederentreinen die veelal door één of meerdere locs worden getrokken en door heel Nederland rijden wordt al helemaal niet met enig woord gerept. Inspreker laat wat voorbeelden zien. De motoren in die locs zijn vele en vele malen groter dan die van vrachtwagens. Nu kan men zeggen dat deze treinen het veelvoud verplaatsen van vrachtwagens maar er staat geen enkele vrachtwagen stil.

Bij de scheepvaart wordt voornamelijk het woord zeescheepvaart gebezigd. Dan komt alleen Rotterdam als havenstad in beeld. Bij de binnenscheepvaart wordt alleen Nijmegen genoemd waar dan - zij het op beperkte schaal - enig onderzoek gedaan zou zijn. Zuid-Holland geeft als enige aan onderzoek te doen, een studie naar de mogelijkheden om de emissie van onder andere fijnstof bij de scheepvaart te verminderen. Onduidelijk is of hiermee de zeescheepvaart (Rotterdam ligt tenslotte in Zuid-Holland) of de binnenscheepvaart wordt bedoeld. De gemeente Nieuwegein geeft als enige aan om onderzoek te doen naar zogenaamde walstroom, dat is een voorziening om binnenschepen te voorzien van elektriciteit als zij afgemeerd liggen zodat zij niet dag en nacht hun diesellaggregaten hoeven te laten draaien. Over de gemeente Breukelen, in feite een soort afvalputje van Nederland op het gebied van samenkomende verkeersstromen (aanvliegroute van Schiphol, de spoorlijn Utrecht/Amsterdam, het wegverkeer A2 en de scheepvaart Amsterdam Rijnkanaal) wordt met geen woord gerept over de aanleg van walstroom hoewel dat indertijd wel is toegezegd.

De binnenkort ingrijpende werkzaamheden aan de Meerplaats in het Amsterdam Rijnkanaal zal een uitgelezen gelegenheid zijn om meteen voor walstroom te zorgen. Het op slechts 25 meter wonen van de Meerplaats in Breukelen dichterbij dan waar ook, heeft zeker bij het constant blootgesteld worden aan de uitstoot van draaiende aggregaten en scheepsmotoren meer negatieve dan positieve invloeden op de gezondheid van de aanwonenden. Inspreker laat een aantal voorbeelden zien die op elk moment van de dag zijn te zien, van wat er door het Amsterdam Rijnkanaal komt, een soort snelweg in Nederland.

Hoewel de stukken doorspekt zijn met de woorden fijnstof, wordt nergens gewag gemaakt van het veel gezondheidsbedreigender ultrafijnstof. Alleen de regio Goeree-Overflakkee noemt brommers en scooters als zaken die aangepakt dienen te worden op het gebied van luchtverontreiniging. Inmiddels mag bekend zijn dat brommers en scooters meer luchtverontreiniging teweegbrengen dan het gemiddelde wegverkeer. 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. De spoorwegen worden ook in de bijlage nogal vrijblijvend aangehaald waarbij de nadruk meer wordt gelegd op de emplacementen dan op het door heel Nederland verspreiden van uitstoot door veelal goederentreinen met hun diesellocs. In de bijlage wordt toegegeven bij de scheepvaart dat de kennis omtrent de uitstoot achter is gebleven. Dat is een bedenkelijke situatie temeer daar vervoer over water zo wordt aanbevolen en geïntensiveerd. Bedenklijk is dat met betrekking tot het Amsterdam Rijnkanaal slechts één locatie wordt opgevoerd waar de uitstoot grensoverschrijdend zou zijn en dan alleen nog in samenhang met de uitstoot van andere transportmiddelen. Met geen woord wordt gerept over de toenemende stroom vaartuigen uit het voormalige Oostblok waar het woord milieu nog amper of niet in de woordenboeken voorkomt. Geen enkele maatregel wordt vermeld over controle op het bijmengen van chemicaliën bij de

scheepvaartbrandstof. Scheepsmotoren, ook die van veel binnenvaartschepen kunnen veel meer producten aan dan alleen dieselolie.

Door het hele stuk van VROM heen worden er aannames, veronderstellingen en berekeningen als grondslag aangevoerd, zelden of nooit werkelijke metingen. Bij de berekeningen lijken veelal ideale situaties gehanteerd te worden hoe het eigenlijk zou moeten zijn zo in de trend van "in de 80 kilometer zone rijdt iedereen altijd in de hoogste versnelling waardoor het motortoerental het laagst is en dus ook de minste uitstoot wordt geproduceerd" waarbij iedereen weet dat dat echt niet het geval is.

2. Mevrouw Duncan, Roosendaal

Inspreker heeft namens de Vereniging Dijken van Zet commentaar op het NSL. Inspreker vindt het een creatieve oefening om de lucht schoon te rekenen en zo minimaal mogelijk aan de wettelijke normen te voldoen. Met dit plan hoopt Nederland in Brussel uitstel te krijgen om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. De grote gezondheidsschade door fijnstof interesseert dit kabinet niet echt. De overheid vindt luchtkwaliteit een lastig onderwerp omdat dit grote gevolgen kan hebben voor bouwplannen. Creatief rekenen om aan de norm te voldoen is dan een makkelijke oplossing. Zeezout hoeft bijvoorbeeld niet meer meegeteld te worden in de berekening van fijnstof waardoor meer fijnstof binnen de normen past. Anders meten heeft ertoe geleid dat Nederland in een jaar tijd veranderde van een land dat nergens aan de luchtnormen voldoet in een land dat een beperkt aantal knelpunten heeft. Het luchtprobleem is simpelweg weggedefinieerd, aldus inspreker. De lucht in Nederland kan veel schoner. De luchtkwaliteit in Nederland is de slechtste in Europa. Deze veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen, hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijnstof PM10, een stikstofdioxide, worden grootschalig overtreden. De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 fijnstof en op 1 januari 2010 stikstofdioxide moet voldoen, worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen een uitsteltermijn van drie jaar voor fijnstof en vijf jaar voor stikstofdioxide, Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het NSL is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter, behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben. Echter, van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog, veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

Inspreker concludeert dat het NSL dat onlangs is opgesteld tot doel heeft om uitstel te krijgen van de Europese Commissie zodat Nederland de normen pas later hoeft te behalen. De bezwaren van de vereniging zijn dan ook kort samengevat: veel effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in het NSL. Het luchtprobleem is simpelweg weggedefinieerd. Voor intensieve veehouderij is een plan nodig in plaats van onderzoek. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. Met het slechtste scenario wordt geen rekening gehouden. Inspreker vraagt of er bijvoorbeeld reservemaatregelen zijn als de effecten tegenvallen. Het beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot de te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

De afgelopen 50 jaar is er wel veel verbeterd in de luchtkwaliteit. 25 jaar geleden dacht men nog dat het probleem van luchtverontreiniging was opgelost. Maar sinds die tijd is er meer onderzoek met nauwkeurige methodes gedaan met het resultaat dat op lage niveaus toch aanmerkelijke effecten op de gezondheid optreden. Dit is aangetoond door mensen lange tijd te volgen in Nederland en in het buitenland, Amerika, Duitsland, mensen die woonden langs drukke wegen of snelwegen. Kleine stofdeeltjes, kleiner dan 10 micrometer worden ingeademd en in de neus opgevangen, komen in de longen en bloedvaten terecht. Daar kunnen ze ontstekingen veroorzaken, hartinfarcten en hersenbloedingen. Het advies van de Wereld Gezondheids Organisatie die alleen naar de

gezondheidskundige informatie kijkt geeft zelfs op langere termijn aan dat de waarde waar men eigenlijk naar toe moet, maar 10 microgram per kubieke meter moet zijn. Tegen de achtergrond van de energiemarkt zullen in de toekomst meer kolen gestookt gaan worden. Er zijn niet zoveel redenen dat het advies van de WGO de komende twintig jaar gehaald gaat worden.

Er is per 2006 volgens het CBS een overschrijding van de geldende normen voor fijnstof voor tenminste 1 miljoen inwoners van Nederland. Dit vindt inspreker beslist onaanvaardbaar want aan deze normen moest Nederland al in 2005 voldoen. Daarom is het niet aanvaardbaar dat er een derogatie van de EU komt die deze misstand nog eens verder toestaat. We weten nu meer dan toen de normen werden ingevoerd over de schadelijkheid van fijnstof.

Welke effecten hebben de voorstellen in het NSL op de gezondheid, hoe effectief zijn de voorstellen en waaruit blijkt welke effecten deze voorstellen hebben op de gezondheid. Dit zijn vragen die inspreker heeft. In Nederland wordt de zeezoutaftrek ten onrechte toegepast en toegestaan. Deze feitelijke verlaging van de eis is onterecht en moet door de EU ogenblikkelijk worden rechtgezet. Nederland moet een verbod krijgen om de zeezoutaftrek nog verder toe te staan. Het is zeer duidelijk dat er blijvende schade ontstaat door toedoen van fijnstof aan mensen en met name kinderen en gevoelige groepen, oudere mensen. Inmiddels is ook duidelijk dat er bij de huidige normen slechts een deel van de gezondheidsproblemen wordt voorkomen. Er is namelijk uit onderzoek van onder meer het MAX, dat is een Duits onderzoek, naar voren gekomen dat ultrafijnstof nog veel gevaarlijker is dan het fijnstof PM10 en PM2,5. Dit ultrafijnstof wordt veel meer uitgestoten in de EU door ultra moderne verbrandingsmotoren dan door de huidige auto's. Ook al zouden in Nederland de huidige normen eindelijk eens gehaald worden dan nog is er geen sprake van een gezond leefklimaat. Zoals de RIVM in zijn briefrapport december 2007 aan de Minister van VROM en de WGO aan de wereldgemeenschap al veel eerder hadden gemeld, is er geen sprake van het nuleffect. Er zal altijd gezondheidsschade optreden, ook net onder de normwaarden. Een maximum van 10 microgram per kubieke meter vindt de WGO nog net aanvaardbaar. Daarom is het belangrijk dat het NSL na af die jaren van scherpe overtreding van de EU-normen onder grote aantallen Nederlanders nu tenminste onder de norm probeert te blijven van 10 microgram fijnstof per kubieke meter.

Er blijft ook na eventuele invoering van het weinig strenge NSL voorstel nog steeds een aantal straten en buurten feitelijk onbewoonbaar op basis van zelfs de te zwakke huidige normen voor fijnstof en stikstofdioxide in de komende jaren. Het NSL is dus niet geschikt om in korte tijd Nederland bewoonbaar te maken.

In het verleden is zo vaak gebleken dat er veel meer tegenvallers in alle berekeningen en verwachtingen zaten dan gedacht. Dus zelfs al zou het NSL in staat zijn om net aan over een aantal jaren aan de normen te voldoen, dan nog is het niet verantwoordelijk beleid op een minimum af te stevenen. Neem bijvoorbeeld tegenvallers van de luchtkwaliteit, door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe kolencentrales of vertraagde verschoning van het wagenpark door het intreden van economische teruggang. Men zal veel later een schone nieuwe auto kopen of een schonere bedrijfsinstallatie. Ook is bekend dat het effect van schone auto's pas op zijn vroegst over tien jaar resultaat geeft. Zelfs al zou de crisis aan Nederland voorbij gaan dan zou er een vertraagde verschoning optreden in de buurlanden die verantwoordelijk zijn voor een flink deel van de kwalijke uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide.

Inspreker komt uit Roosendaal waar de ouders in geweer zijn gekomen tegen de bouw van de school aan de snelweg en zo is zij in deze problematiek gerold. Inspreker heeft heel veel contacten met wetenschappers, professoren, artsen, longartsen, kinderartsen. De vereniging heeft heel veel gelobbyd in Den Haag, bij de gemeente enzovoort en toch wilde de gemeente doorgaan met deze plannen en daarom is de vereniging zo geïnteresseerd in het rapport.

3. De heer H. Ruttenberg

Inspreker spreekt in namens een aantal bewoners. In de krant las inspreker de NSL kwestie. Omdat hij zelf kwaliteitsmilieumanager is op dat gebied, dook hij in de stukken en zag dat er een overschrijding was in Nieuwegein wat stikstofdioxide betreft, vooral bij een vriend van hem in de tuin aan de Vuurvliegweide 1. Samen zijn ze erin gedoken, in de maatregelen van de gemeente en dat baarde hun zorgen. Hij zag dat de gemeente Nieuwegein zelf niet in staat is om fysiek voor maatregelen te zorgen

bij de bron en dat zijn natuurlijk de A2 en de A12 vooral in dit gebied. Dan leest inspreker dat de gemeente wel een hoop andere zaken doet en daar is hij zeer tevreden over maar als hij dan ook leest dat er toch ook projecten kunnen doorgaan in de regio - en wat al ooit gepland stond aan de overkant van de snelweg in het weiland aan de andere kant van de A2, de toekomstige verbreding van de A2 vooral rondom Maarssen maar dat zal ook uit gaan breiden in deze regio en meer kantoren, meer woningen, dus verkeer, een groter stadscentrum, meer auto's, overal meer auto's - dan baart dat inspreker dat zorgen.

Hij woont er al 30 jaar en ervaart ook tijdens zijn regelmatige wandelingen en hardlopen dat er meer auto's zijn en meer vervuiling letterlijk ruikbaar is.

Inspreker vraagt of er inderdaad een projectenstop is, een soort hold totdat de mensen schone lucht inademen maar dat is niet het geval begrijpt hij. De projecten kunnen gewoon doorgaan en men probeert wel voor bijvoorbeeld stikstofdioxide voor 2015 de norm te halen maar inspreker heeft daar niet echt vertrouwen in gezien de maatregelen en zeker niet omdat er zoveel uitbreidingen zijn. Dat baart inspreker zorgen.

4. De heer Korf de Gids, Platform A27, Vrienden van Amillesweerd

Het NSL bespeelt met het meisje en de jongen op de voorkant de emotie van de Nederlandse burgers. Men gaat echter volstrekt voorbij aan de gezondheidsschade die aan deze kinderen nu op dit moment wordt toegevoerd. De zienswijze van inspreker is dat men met extra spoed tijdens het NSL en tijdens andere bijeenkomsten op dit gebied extra aandacht moet geven aan de gezondheidsschade die op dit moment in de afgelopen jaren en de komende jaren nog gaat plaatsvinden en hij verzoekt dan ook zo spoedig mogelijk zoals de heer Schuring aangaf, het onderzoek van professor Brunnekreef te publiceren in voor burgers begrijpelijke taal.

Inspreker roept in deze inspraakprocedure de politiek op om geen uitstel te vragen aan Europa en zo snel mogelijk extra scenario's op te stellen die leiden tot minder automobilität en het meer benutten van alternatieven voor de auto en schadelijk verkeer en vervoer inclusief de emissies van andere vervoersstromen die vanavond door de heer Barnstijn zijn aangegeven.

Oproep aan het NSL en de politiek is ook om Utrecht te volgen. In het Actieplan Luchtkwaliteit is er in Utrecht voor het eerst in de geschiedenis een duidelijke opvatting van burgemeester en wethouders die zegt: we moeten de automobilität verlagen. Maar Utrecht staat wat dat betreft alleen als er niet op provinciaal en rijksniveau medewerking wordt gegeven aan deze noodzakelijke, maatschappelijke verandering.

In het NSL is uitgegaan van het Actieplan Luchtkwaliteit januari 2008. Er is echter een nieuw Actieplan Luchtkwaliteit. Het huidige NSL is in die zin niet op de juiste cijfers gebaseerd. De berekeningen zijn fout, moeten overgedaan worden waarbij garanties voor de objectiviteit ook worden aangeduid. De te gebruiken modellen in het NSL mogen over de jaren 1999 tot 2005 geen daling van de concentraties geven op het onderliggende wegennet. Waar men speculeert op de uitvoering van de maatregelen, dat zijn er nogal wat in het NSL, dient men ook aan te geven hoe groot de kans is dat die maatregel niet wordt uitgevoerd of niet het gewenste effect bereikt en hoe dat doorwerkt in de kans dat Nederland niet tijdig aan die grenswaarden zal kunnen voldoen. Oftewel, wat is het afbreukrisico van NSL als het toch zo op deze manier niet goed uitpakt.

Een gevolg van de zienswijze van inspreker is dat geen van de in het NSL genoemde IBM-projecten kan worden uitgevoerd totdat aan deze zienswijze is voldaan.

Inspreker vraagt of hij de presentaties die vanavond zijn gegeven op een stick mag meenemen omdat hij ook in zijn voorlichting de sheets kan gebruiken.

Voorts verzoekt inspreker in het NSL ook een overzicht op te nemen van de kosten en baten van het doen toerusten van alle auto's met roetfilters om in die zin scenario's uit te werken waarin die emissies ook aan de bron worden weggenomen omdat hij de indruk heeft dat dit type scenario's onvoldoende is meegenomen. Inspreker verzoekt dat tijdens de komende periode te doen uitwerken.

Jan Schring antwoordt dat hij graag wil voldoen aan het verzoek om de presentaties op een stick mee te geven.

Inspreker benadrukt dat hij het onderzoek van professor Brunnekreef op zeer korte termijn gepubliceerd wil zien want de wethouder van Verkeer wist daar enkele weken geleden op deze locatie niets van.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.