

**Nota van Antwoord concept-kabinetsbesluit  
Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma  
Luchtkwaliteit (NSL) 2018**

Reactie van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op de  
inspraakreacties

Datum: 25 juni 2018

## Inhoudsopgave

1. Aanleiding .....	3
2. Uitgangspunten voor zienswijze reacties.....	5
3. Zienswijze generieke verbetering luchtkwaliteit .....	6
3.1. NSL systematiek.....	6
3.2. Rijksbeleid Leefomgeving .....	8
3.3. Juridische verwijzingen naar rechtszaak.....	9
3.4. Luchtkwaliteit lokale bronnen en gezondheid.....	11
3.5. Energievoorzieningen .....	12
3.6. Industrie .....	12
3.7. Scheepvaart.....	13
3.8. Luchtvaart.....	13
3.9. Openbaar Vervoer .....	15
3.10. Verkeersveiligheid .....	16
3.11. Aanvullende zienswijzen n.a.v. TNO-rapport .....	16
3.12. Luchtkwaliteits- en milieubeleid rond Veehouderijen.....	16
4. Zienswijzen verkeer-gerelateerde knelpunten .....	17
4.1. Zienswijzen generiek verkeer Rijk .....	17
4.2. Snelheid en uitbreiding Rijkswegen.....	18
4.3. Zienswijzen binnenstedelijke knelpunten .....	19
5. Zienswijzen veehouderij- gerelateerde knelpunten.....	27
5.1. Beleidsdoelen NSL .....	27
5.2. Urgentie.....	27
5.3. Praktisch afwegingskader voor kostenefficiënte maatregelen en maatwerk.....	27
5.4. Emissiereducerende maatregelen .....	28
5.5. Ruimtelijk beleid.....	28
5.6. NSL-monitoring.....	29
5.7. Financiering .....	30
5.8. Regelgeving om ontstaan nieuwe knelpunten tegen te gaan .....	31
5.9. Gebiedsgericht model .....	32
5.10. Regelgeving om huidige knelpunten te kunnen aanpakken .....	32
5.11. Rechtszekerheid voor de veehouder .....	33
5.12. Motie Ronnes/Veltman over luchtkwaliteit en de plattelandswoning.....	33
6. Conclusie zienswijze reacties .....	34
Bijlage 1 Overzicht zienswijzen en nummering .....	35

## 1. Aanleiding

Van 27 maart tot en met 7 mei 2018 heeft het concept-kabinetsbesluit Aanpassing Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2018 ter inspraak gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze op de inhoud van het ontwerpbesluit schriftelijk of mondeling kenbaar te maken. Van 6 tot 19 juni is de mogelijkheid gegeven om ingediende zienswijzen aan te vullen naar aanleiding van de publicatie het onderzoek van 'Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO<sub>2</sub> concentratie op knelpunten' door TNO. Er zijn tijdens de zienswijzeprocedure 75 zienswijzen ingediend: 41 zienswijzen van particulieren, 8 van overheden en 26 van andere organisaties. Op de aanvullende zienswijzeprocedure zijn 10 zienswijzen van organisaties binnengekomen. In totaal zijn er 82 zienswijzen ontvangen (zie bijlage 1). De 85 ontvangen zienswijzen gaan veelal over maatregelen die een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.

### **Redenen voor het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018**

Uit de monitoringsrapportage NSL 2017 is gebleken dat op enkele punten nog sprake is van overschrijdingen van de (Europese) grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Om de periode van overschrijding van de grenswaarden zo kort mogelijk te houden, wordt het NSL door middel van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 aangevuld met maatregelen. Het huidige NSL blijft in stand; nu is er een knelpuntenanalyse en maatregelenpakket aan toegevoegd. In de knelpuntenanalyse wordt ingegaan op de oorzaak van de overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het maatregelenpakket bevat passende maatregelen, gericht op de versnelling van het halen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Naast het NSL en de Aanpassing NSL 2018 werk ik momenteel samen met diverse overheden, belangenorganisaties en andere betrokkenen aan het opstellen van het Schone Lucht Akkoord (SLA). Hierin werk ik ten behoeve van gezondheid aan het verbeteren van de luchtkwaliteit – ook onder de wettelijke grenswaarden. Het SLA is geen onderdeel van deze zienswijzeprocedure, maar een deel van ingediende zienswijze bevat informatie die van toepassing is op het SLA.

De opbrengst van de zienswijzeprocedure vormt invulling voor de vormgeving van de aanpassing van het NSL en het in te zetten maatregelenpakket om ervoor te zorgen dat de knelpunten versneld opgelost worden.

### **Aanvullende zienswijzeprocedure TNO-rapport**

Na de sluiting van de zienswijzenprocedure van het concept-kabinetsbesluit is het TNO-rapport 'Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO<sub>2</sub> concentratie op knelpunten' beschikbaar gekomen. Omdat dit rapport een belangrijke aanvullende onderbouwing bevat voor het maatregelenpakket dat in de Aanpassing NSL 2018 zal worden opgenomen, is het alsnog openbaar gemaakt. Een ieder die gedurende de zienswijzeprocedure een zienswijze heeft ingediend, is in de periode van 6 juni tot en met 19 juni 2018 in de gelegenheid gesteld de eerder ingediende zienswijze aan te vullen naar aanleiding van het TNO-rapport.

### **Aanpassing concept-kabinetsbesluit**

In deze Nota van Antwoord reageer ik op de ingediende zienswijzen en geef ik aan of en in hoeverre zij tot aanpassing van het concept-kabinetsbesluit zullen leiden. Voor zover de zienswijzen of de voorgestelde maatregelen betrekking hadden op andere overheden, heb ik de reacties in samenspraak met deze andere overheden opgesteld.

Deze Nota van Antwoord moet worden gelezen in samenhang met het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018, inclusief de daarbij behorende bijlagen en het addendum "Aanscherping concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018". Ik heb besloten het concept-kabinetsbesluit op een aantal punten aan te passen als gevolg van het TNO-rapport, het bestuurlijk overleg en de zienswijzeprocedure. In het addendum is opgenomen welke aanpassingen dit betreft.

In mijn reactie op deze ontvangen zienswijzen geef ik per onderwerp geclusterd antwoord.

## 2. Uitgangspunten voor zienswijze reacties

In deze nota van Antwoord is de beantwoording als volgt geclusterd:

- Zienswijzen generieke verbetering luchtkwaliteit;
- Zienswijzen verkeer- gerelateerde knelpunten;
- Zienswijzen veehouderij-gerelateerde knelpunten .

Hieronder volgt een toelichting op de uitgangspunten voor de clustering van de ontvangen zienswijzen.

### **Zienswijzen generieke verbetering luchtkwaliteit**

Verschillende zienswijzen gaan over maatregelen gericht op een generieke verbetering van de luchtkwaliteit, het milieu en een gezonde leefomgeving én verbetering op de lange termijn. In de zienswijze procedure zijn ook specifieke maatregelen aangedragen die weinig tot geen impact hebben op verlaging van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>.

Deze zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen. Ze vallen buiten de scope om als maatregel toe te voegen aan het NSL, aangezien zij geen direct aantoonbaar effect hebben op de resterende knelpunten.

Deze zienswijzen geven echter wel aan welke zorgen er in onze maatschappij leven bij overheden, stichtingen, andere organisaties en particulieren. De aangedragen onderwerpen zijn onder andere CO<sub>2</sub> reductie en -belasting, vreugdevuren, vuurwerk, plastic deeltjes, overbevolking, kinderbijslag reduceren, combineren van binnenvaart, scheepvaart en luchtverkeer, zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), houtstook, generieke verduurzaming van energie- en de transportsector, BTW afschaffen voor openbaar vervoer, de omvang van de veestapel, zuivel en vlees duurder maken, mestbeleid, ammoniakuitstoot in beleid opnemen, terugdringen kassenbouw, stoppen met subsidie voor boeren, versnippering landbouw- en industriebeleid.

Deze onderwerpen zijn elders belegd in meerjarig Rijksbeleid, opgenomen in het recente regeerakkoord, worden opgenomen in het SLA of worden onderdeel van het Klimaatakkoord. Dit deel van de beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3.

### **Zienswijzen verkeer- en veehouderij-gerelateerde knelpunten**

De maatregelen die in deze zienswijzen benoemd worden zijn maatregelen die potentieel kunnen bijdragen aan het oplossen van de huidige knelpunten op de kortst mogelijke termijn. Per onderwerp - verkeer en veehouderijen - wordt beoordeeld of de voorgestelde maatregelen aan het bestaande maatregelenpakket kunnen worden toegevoegd. Dit deel van de beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 4 en 5.

In hoofdstuk 6 worden de conclusies gegeven over de zienswijzen die aanleiding geven tot het aanpassen van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018.

### 3. Zienswijze generieke verbetering luchtkwaliteit

Dit hoofdstuk gaat in op zienswijzen die inhoudelijk ingaan op de systematiek van het NSL, het Rijksbeleid ten aanzien van leefomgeving en onderwerpen zoals luchtkwaliteit, luchtvaart, openbaar vervoer, industrie en scheepvaart.

#### 3.1. NSL systematiek

Zienswijzen: 1, 2, 4, 14, 16, 18, 21, 22, 27, 28, 30, 37, 40, 41, 48, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 62, 63, 72, 73, 74, 76, 79, 82, 83.

Deze zienswijzen gaan over de opzet en werking van het NSL zoals meetstations bijplaatsen, een fijnmaziger meetnet opzetten, andere stoffen dan NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> meten, rekenen versus meten, wettelijke knelpunten en overschrijdingen zoals gerapporteerd in de Monitoringsrapportage NSL 2017 (MR2017), bijna-knelpunten en dreigende overschrijdingen aanpak, aanleg van extra bossen, de verhouding tussen de wettelijke grenswaarden en de WHO-streefwaarden.

#### Metten en rekenen

Diverse zienswijzen gaan onder andere in op de meet- en rekensystematiek van het NSL. In het algemeen kan de luchtkwaliteit zowel door meting als door berekening worden vastgesteld. Metingen geven de actuele situatie weer op een specifieke locatie. Berekeningen daarentegen kunnen voor nagenoeg alle locaties worden uitgevoerd, zowel voor de huidige situatie als voor toekomstige situaties.

Het RIVM beheert het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Dit meetnet bestaat uit ca. 60 permanente meetstations waar de concentraties van verschillende luchtvervuilende stoffen worden gemeten. De meetlocaties liggen zowel in drukke straten als in rustige delen van de stad en in het buitengebied. Het aantal en de ligging van de meetlocaties voldoen aan de eisen die Europese en nationale regelgeving stellen. Vanwege de zeer hoge kosten die gemoeid zijn met deze meetstations, worden er de laatste jaren in veel gemeenten aanvullende NO<sub>2</sub>-metingen met zogenoemde Palmesbuisjes uitgevoerd voor het verkrijgen van extra inzicht in locatie specifieke concentraties. Deze metingen zijn minder nauwkeurig dan de LML-metingen en zijn niet geschikt voor juridische toetsing. Het staat overheden en andere partijen uiteraard vrij om aanvullend op de wettelijke meetmethoden gebruik te maken van de gegevens die via bijv. de Palmesbuisjes beschikbaar komen. Dit gebeurt onder andere in de gemeente Amsterdam. De gemeente maakt gebruik van gegevens van de GGD Amsterdam om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de lokale luchtkwaliteit.

Omdat metingen alleen de actuele situatie kan weergeven en het aantal meetpunten beperkt is, zijn voor het verkrijgen van een goed beeld van de luchtkwaliteit in heel Nederland- nu en in de toekomst- berekeningen nodig. Net als bij metingen, is voor berekeningen in Europese en Nederlandse regelgeving vastgelegd hoe en waar deze moeten plaats vinden<sup>1</sup>. De luchtkwaliteit moet worden bepaald op locaties daar waar mensen verblijven. Ook de afstand tot de weg waarlangs de luchtkwaliteit moet worden bepaald, is wettelijk vastgelegd. Dit maakt een goede vergelijking mogelijk tussen gemeten en

---

<sup>1</sup> Zie bijlage III bij richtlijn nr. 2008/50/EG en de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

berekende concentraties van de luchtkwaliteit tussen verschillende locaties. In 2012 en 2013 heeft het RIVM een groot onderzoek uitgevoerd naar de gemeten en berekende concentraties nabij wegen<sup>2</sup>. Hiervoor zijn meetgegevens van het RIVM, DCMR, GGD Amsterdam en verschillende gemeenten en provincies gebruikt. Uit dit onderzoek is gebleken dat de berekende en gemeten concentraties gemiddeld dicht bij elkaar liggen en dat de toegepaste wettelijke rekenmethoden ruimschoots voldoen aan de kwaliteitseisen uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EG).

In verschillende zienswijzen wordt erop aangedrongen dat er (veel) meer metingen moeten worden uitgevoerd. Voor de monitoring van het NSL wordt door het RIVM jaarlijks de luchtkwaliteit door middel van berekeningen in kaart gebracht. Deze berekeningen worden gebaseerd op de meest recente lokale informatie van wegbeheerders zoals gemeenten, provincies en Rijk. Op deze manier wordt bekeken of het NSL nog op koers ligt of dat bijsturing nodig is, bijvoorbeeld door het nemen van extra maatregelen. Ten behoeve van de monitoring wordt op meer dan 300.000 locaties de luchtkwaliteit berekend. Met berekeningen ontstaat een veel verfijnder beeld dat voldoet aan de eisen en waarmee ook voorspellingen gedaan kunnen worden.

Er is dan ook voor gekozen om de monitoring NSL te baseren op berekeningen, waarbij langs wegen elke 100 meter de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt wordt. Het RIVM zorgt voor validatie van deze berekeningen aan de hand van de beschikbare meetgegevens, en onderzoekt jaarlijks steekproefsgewijs de kwaliteit van de aangeleverde invoergegevens. De bevindingen worden in de jaarlijkse monitoringsrapportages NSL vermeld.

Alle voor de berekeningen aangeleverde gegevens en berekende concentraties zijn via de Monitoringstool voor iedereen in te zien. Via de website [www.nslmonitoring.nl](http://www.nslmonitoring.nl) zijn de resultaten van de Monitor Luchtkwaliteit te zien op een topografische kaart, waar tot op straatniveau kan worden ingezoomd. Op de website van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit ([www.lml.rivm.nl](http://www.lml.rivm.nl)) kan de actuele situatie van de luchtkwaliteit op de beschikbare meetlocaties bekeken worden.

### **Meer stoffen meten**

In de zienswijzen wordt gevraagd om niet enkel NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> te monitoren, maar om ook naar andere stoffen (zoals roet) te kijken die de luchtkwaliteit - en daarmee de gezondheid - nadelig kunnen beïnvloeden. Deze componenten krijgen inderdaad geen expliciete aandacht in het NSL of de NSL-monitoring. Dit hangt samen met de doelstelling van het NSL die zich erop richt dat EU-grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en PM<sub>2.5</sub> niet meer worden overschreden. Voor PM<sub>2.5</sub> worden geen overschrijdingen verwacht van de bestaande EU-grenswaarden en voor roet en ultrafijn stof bestaat nog geen EU-normstelling waaraan getoetst kan worden. De maatregelen die in het kader van het NSL zijn en worden ingezet, zoals de subsidieregelingen voor roetfilters en diverse lokale maatregelen gericht op minder of schoner verkeer, hebben echter ook een gunstig effect op de concentraties voor deze stoffen.

### **NSL knelpunten en dreigende overschrijdingen**

---

<sup>2</sup> Zie [RIVM website](http://www.rivm.nl), Gemeten en berekende stikstofdioxide concentraties in 2013 op meetlocaties van Milieudefensie.

In de NSL-Monitoring wordt de luchtkwaliteit langs wegen en veehouderijen inzichtelijk gemaakt op een groot aantal rekenpunten. Echter, niet elk rekenpunt is ook een formeel juridisch toetspunt waar aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit moet worden voldaan.<sup>3</sup> Conform artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) wordt de luchtkwaliteit bepaald op plaatsen waar de bevolking 'kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteitseis significant is'. De luchtkwaliteit hoeft volgens het toepasbaarheidsbeginsel (Wet milieubeheer 5.19, tweede lid) niet getoetst te worden op plekken waar geen mensen mogen komen, op terreinen met één of meer inrichtingen, waar al regels gelden voor de gezondheid en veiligheid van werknemers en op rijbanen van wegen. Voor de beoordeling of er op een toetspunt sprake is van een overschrijding wordt het wettelijke kader gehanteerd. Toetspunten met concentraties net onder de norm, kwalificeren zich dan ook niet als een overschrijding. Deze locaties worden met behulp van de NSL-Monitoringstool nauwlettend in de gaten gehouden.

### **Streefwaarden van WHO opnemen**

Diverse zienswijzen vragen om het overnemen van de WHO-streefwaarden als wettelijke grenswaarden om zodoende de gezondheid beter te waarborgen. Het hoofddoel van het luchtkwaliteitsbeleid is het verminderen van de mogelijke gezondheidsschade als gevolg van luchtverontreiniging. Voor het NSL is dit doel vertaald in het bereiken van een luchtkwaliteit die voldoet aan de Europese grenswaarden. Dit betekent niet dat we klaar zijn wanneer de Europese grenswaarden zijn bereikt. Luchtverontreiniging leidt jaarlijks tot 12.000 vroegtijdige sterfgevallen. Daarom zet ik met het Schone Lucht Akkoord in op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo werken we toe naar de streefwaarden van de Wereld gezondheidsorganisatie en verminderen we het aantal vroegtijdige sterfgevallen door luchtverontreiniging.<sup>4</sup> Daarbij wordt gekeken naar alle mogelijke bronnen en maatregelen op zowel internationaal, nationaal als lokaal niveau.

### **3.2. Rijksbeleid Leefomgeving**

Zienswijzen: 66, 75.

De zienswijze 66 gaat over het voordeel van een integrale benadering bij onder andere natuurontwikkeling en de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en andere milieuambities zoals bijvoorbeeld het verlagen van de geluidsbelasting.

De indiener wijst in de zienswijze op het voordeel van een integrale benadering, waarbij ook een relatie wordt gelegd met onder andere natuurontwikkeling, het Programma Aanpak Stikstof (PAS) en andere milieuambities, zoals het verlagen van de geluidsbelasting. Ik ondersteun deze integrale benadering. De initiatieven om te komen tot een verdere verbetering van de luchtkwaliteit kunnen een bijdrage leveren aan de realisatie van de PAS-doelstellingen en andere milieuambities. Dat geldt ook andersom: initiatieven op andere beleidsvelden kunnen bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen van het NSL. Bij de verdere concretisering van en besluitvorming over de maatregelen die in het NSL worden opgenomen, komt deze integrale benadering ook terug.

---

<sup>3</sup> Zie voor een uitleg van deze begrippen het document [NSL Monitoringsrapportage 2017](#)

<sup>4</sup> TK 2017-2018, 30175, 292



In paragraaf 4.4.4 van de Aanpassing NSL 2018 is ook aangegeven dat bij de keuze van de maatregel die ingezet zal worden om een knelpunt weg te nemen een afweging zal worden gemaakt van de (maatschappelijke) kosten en baten, waarbij ook baten in dossiers als bijvoorbeeld het beperken van geluidhinder en de transitie naar zero-emissie worden meegenomen.

De zienswijze 75 gaat over het opnemen van microplastics en nanoplastics in voorgenomen beleid.

Over de schadelijkheid voor de menselijke gezondheid (spijsvertering, luchtwegen) van microplastics is nog veel onbekend. De Gezondheidsraad heeft gewaarschuwd dat de kleine plastic deeltjes – de microplastics en zeer kleine nanoplastics – mogelijk een gevaar vormen voor de volksgezondheid als ze terechtkomen in voedsel, drinkwater en in de lucht. Het advies van de Gezondheidsraad om hier nader onderzoek naar te laten verrichten heb ik ter harte genomen. Nog dit jaar worden enkele onderzoeken uitgezet naar de gezondheidseffecten. Ook de Europese Commissie gaat via ECHA<sup>5</sup> onderzoek laten doen naar de gezondheidseffecten.

De hoofdlijnen van mijn beleidsinzet ten aanzien van microplastics en bronmaatregelen met betrekking tot autobanden, kleding en verf zijn opgenomen in mijn brief van 4 juni 2018 aan de Tweede Kamer<sup>6</sup>. Deze zeer fijne plasticdeeltjes maken geen onderdeel uit van de Aanpassing NSL 2018.

### **3.3. Juridische verwijzingen naar rechtszaak**

Zienswijzen: 22, 37, 40, 41, 48, 49, 52, 53, 54, 55, 59, 61, 65, 67, 73, 74, 76.

In een aantal zienswijzen wordt ingegaan op het juridisch systeem waarbinnen het NSL functioneert en de juridische vereisten waar het NSL aan moet voldoen. Hierbij wordt opgemerkt dat het NSL niet zou voldoen aan de vereisten die daarvoor in de Europese richtlijn luchtkwaliteit (2008/50/EU) of de Wet milieubeheer zijn opgenomen. Er wordt gesteld dat het NSL daarom niet kan worden aangemerkt als het 'luchtkwaliteitsplan' dat op grond artikel 23 van de richtlijn moet worden opgesteld en niet voldoet aan de vereisten die bijlage XV bij de richtlijn aan een luchtkwaliteitsplan stelt.

In het algemeen wordt gesteld dat de Aanpassing NSL 2018 niet alle 'passende maatregelen' bevat om de periode van overschrijding van de wettelijke grenswaarden zo kort mogelijk te houden. Bij de bepaling van de vraag welke maatregelen passend zijn, beschikken zowel de betrokken bestuursorganen als ik over beleidsvrijheid om de belangenafweging te maken tussen het belang van de luchtkwaliteit en andere publieke en private belangen die hierdoor beïnvloed kunnen worden. Het maatregelenpakket bevat het resultaat van deze belangenafweging. Dit kan ertoe leiden dat in een specifiek geval niet alle maatregelen die technisch mogelijk zouden zijn om een grenswaarde te bereiken in de Aanpassing NSL 2018 worden opgenomen, omdat andere belangen zwaarder bleken te wegen. Door middel van de Aanpassing NSL 2018 wordt, met in achtneming van de hierboven genoemde belangenafweging, de periode van overschrijding van de wettelijke grenswaarde zo kort

---

<sup>5</sup> ECHA staat voor European Chemicals Agency

<sup>6</sup> TK, 2017/18, 30 872, nr. 219

mogelijk gehouden.. Ik zal naar aanleiding van de zienswijzen wel in de Aanpassing NSL 2018 de uiterste datum concretiseren waarop zowel voor NO<sub>2</sub> als voor PM<sub>10</sub> de grenswaarden bereikt zullen zijn, inclusief het tijdspad dat hier naartoe leidt.

Artikel 23 van de richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. In artikel 5.12 van de Wet milieubeheer is de plicht opgenomen in geval van een (dreigende) grenswaarde overschrijding een programma op te stellen dat gericht is op het bereiken van die grenswaarde. Ook bevat artikel 5.12 vereisten waar dat programma aan moet voldoen en bepaalt artikel 5.11 dat het programma ten minste de gegevens uit bijlage XV moet bevatten. Het NSL is de invulling van dit artikel. Dat artikel 5.12 de term 'luchtkwaliteitsplan' niet gebruikt, is niet relevant omdat uit het artikel en de Memorie van Toelichting bij dit artikel duidelijk blijkt dat het gericht is op de implementatie van artikel 23 van de richtlijn. Ook de tekst van het NSL zelf is daar zeer duidelijk over. Dat de wet en het NSL spreken over een 'programma' i.p.v. een 'luchtkwaliteitsplan' komt doordat het NSL niet alleen het Nederlandse luchtkwaliteitsplan is, maar tevens de basis vormt voor de programmatische aanpak rondom luchtkwaliteit. Het NSL is door de Europese Commissie goedgekeurd als het luchtkwaliteitsplan dat opgesteld moest worden om uitstel te verkrijgen voor het behalen van de grenswaarden en voldoet aan de vereisten van de richtlijn.

De Aanpassing NSL 2018 is een aanvulling op het bestaande NSL. Het is niet noodzakelijk om alle gegevens die voor het opstellen van het NSL zijn gebruikt te herhalen. Enkel aanvullende gegevens die relevant zijn voor het oplossen van de resterende knelpunten zijn in de Aanpassing NSL 2018 zelf opgenomen. Tevens is het NSL onderdeel van een systeem van monitoring en rapportage, waarbij het RIVM jaarlijks rapporteert over de voortgang en uitvoering van het programma. Deze rapportages moeten gezien worden als een onderdeel van het NSL, omdat zij jaarlijks inzicht geven in de stand van zaken van de luchtkwaliteit in Nederland en concrete informatie bevatten over de resterende overschrijdingen van de grenswaarden. Dit geldt tevens voor de monitoringstool NSL waarbij voor ieder van de meer dan 300.000 rekenpunten nauwkeurig de locatie en de concentraties (heden, verleden en prognoses) kan worden weergegeven. Hiermee wordt door de monitoringsrapportages en de monitoringstool mede invulling gegeven aan de vereisten van bijlage XV. Door dit samenspel van het NSL, de Aanpassing NSL 2018, de monitoringsrapportages en de monitoringstool wordt aan alle vereisten van de richtlijn voldaan.

De Aanpassing NSL 2018 is gericht op het versneld oplossen van overschrijdingen zoals die uit de monitoringsrapportage naar voren komen. Het Gerechtshof Den Haag heeft recent nog geoordeeld dat het niet noodzakelijk is in aanvulling hierop de statistische verwachting op een overschrijding van de grenswaarden mee te nemen bij de beoordeling van luchtkwaliteit.<sup>7</sup> Omdat de autonome ontwikkeling aantoont dat de NO<sub>2</sub> achtergrondconcentratie daalt, is de verwachting dat er geen nieuwe NO<sub>2</sub> overschrijdingen zullen optreden waarvoor een nadere knelpuntanalyse noodzakelijk is of waarvoor aanvullingen op het voorgestelde maatregelen pakket maatregelen noodzakelijk zullen zijn. Om ervoor te zorgen dat de knelpunten wel versneld opgelost kunnen worden, en om potentiële tegenvallende resultaten op te vangen, worden bij een aantal steden aanvullende maatregelen genomen en aan het concept-kabinetsbesluit toegevoegd. Ook ten aanzien van

---

<sup>7</sup> Gerechtshof Den Haag, 22 mei 2018, ECLI:GHDHA:2018:1128

de PM<sub>10</sub> knelpunten geldt dat de voorgestelde maatregelen ook bij andere veehouderij-gerelateerde overschrijdingen toepasbaar zijn. Tevens bevat de Aanpassing NSL 2018 maatregelen, met name via de wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, die gericht zijn op het tegengaan van toekomstige overschrijdingen. Hoofdstuk 5 bevat een nadere toelichting hierop. Ten slotte heeft ook het generieke luchtkwaliteitsbeleid een positieve invloed op de achtergrondconcentratie. In de Aanpassing NSL 2018 wordt dan ook een aantal generieke maatregelen opgenomen. Mocht naar aanleiding van toekomstige monitoringsrapporten toch blijken dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, dan kunnen deze via de normale meldingsprocedure van artikel 5.12, dertiende lid, van de Wet milieubeheer aan het NSL worden toegevoegd. Hierdoor ziet de Aanpassing NSL 2018 dus tevens op dreigende overschrijdingen.

### **3.4. Luchtkwaliteit lokale bronnen en gezondheid**

Zienswijzen: 3, 4, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 41, 44, 49, 51, 52, 53, 56, 57, 59, 61, 65, 67, 69, 71, 72, 75.

De zienswijzen gaan over diverse onderwerpen die van belang zijn voor luchtkwaliteit in het algemeen zoals het vervolg en input geven aan het Schone Lucht Akkoord (SLA), het meenemen van andere gezondheidsrelevante stoffen aan het SLA en suggesties voor het opnemen van specifieke onderwerpen zoals houtrook en houtstook, vreugdevuren, het hanteren van normen voor fijn stof, het combineren van gezondheid met luchtkwaliteitsbeleid, PM<sub>2,5</sub> en ultrafijnstof-aanpak.

Luchtkwaliteit is grensoverschrijdend en daarom is het noodzakelijk om internationaal en Europees naar oplossingen te zoeken. De Europese Unie heeft dan ook op diverse terreinen regelgeving opgesteld, gericht op het terugdringen van luchtverontreiniging. Zo bevat het Europese beleid inzake nationale emissieplafonds (NEC)<sup>8</sup>, reductiedoelstellingen voor 2030, waardoor de luchtkwaliteit de komende jaren verder zal verbeteren. Maatregelen die betrekking hebben op het terugdringen van smog zijn dan ook daarin opgenomen.

Het NSL gaat beperkt in op het aspect houtrook; dit onderwerp wordt belegd in het Schone Lucht Akkoord. De invloed van maatregelen op het gebied van houtrook, om de concrete knelpunten versneld op te lossen, is echter klein omdat de bijdrage van houtrook aan de totale concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> beperkt is.

De concentratie van fijnstof in onze lucht wordt niet alleen bepaald door de uitstoot in Nederland maar ook beïnvloed door de uitstoot in het buitenland. Uit metingen van ECN is gebleken dat tijdelijk en lokaal de concentratie fijnstof in de lucht erg hoog kan zijn. Zeker als de weersomstandigheden ongunstig zijn en de rook blijft hangen, kan houtrook tijdelijk een aanzienlijke bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging. De bijdrage van houtstook door particulieren aan de fijnstofdeken over het gehele jaar is toegenomen. Ik begrijp dat dit overlast en gezondheidsproblemen kan veroorzaken.

---

<sup>8</sup> NEC staat voor National Emission Ceilings

Het Platform Houtrook en Gezondheid heeft ons recent 15 aanbevelingen gestuurd. Daarvan hebben we er drie direct opgepakt<sup>9</sup>. We gaan inzetten op voorlichting aan stokers, laten een meetmethode ontwikkelen om hinder vast te stellen om gemeentes te helpen in de handhaving en er wordt een stookwaarschuwing ontwikkeld. Samen met gemeenten en andere stakeholders wordt gekeken naar verdere oplossingen. Deze worden gepresenteerd in het Schone Lucht Akkoord dat naar verwachting in het voorjaar van 2019 wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

### **3.5. Energievoorzieningen**

Zienswijzen: 2, 12.

De zienswijzen gaan over windmolenparken in zee, aardgas voorzieningen, onderzoek doen naar toepassen getijde stroming voor energie opwekking.

Energievoorziening valt als onderwerp niet onder de reikwijdte van het luchtbeleid, maar is ondergebracht in het energie- en klimaatbeleid. Grotendeels landt dit onderwerp in het recente Klimaatakkoord. Hoewel deze maatregelen een positief effect op de generieke luchtkwaliteit kunnen hebben, hebben zij op de korte termijn geen aantoonbaar effect op de knelpunten. Om deze reden worden zij niet meegenomen in de Aanpassing NSL 2018.

### **3.6. Industrie**

Zienswijzen: 11, 17, 18, 52, 56, 79.

De zienswijzen gaan over NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> uitstoot door bedrijven verlagen door normen en boetes te introduceren, emissie eisen voor bedrijven verminderen en/of verscherpen, CO<sub>2</sub> reductie, CO<sub>2</sub> belasting heffen en CO<sub>2</sub> concentratie verlaging in gang zetten.

Nederland heeft veel bedrijvigheid, verkeer, industrie en landbouw op een klein stukje grond. Daarom was er al vroeg aandacht voor milieu en luchtkwaliteit. Er gelden nu al relatief strenge eisen aan de luchtmissies van de industrie ten opzichte van de meeste andere Europese landen. Toch is de luchtkwaliteit nog niet (overal) wat hij zou moeten zijn. Een verdere verlaging van emissies van de industrie door aanscherping van de emissie-eisen wordt bij voorkeur gerealiseerd in Europees verband. Daar zet Nederland zich ook voor in. Bijvoorbeeld door bij te dragen aan de totstandkoming van zogenoemde Brefs<sup>10</sup> of te pleiten voor ambitieus bronbeleid. De Europese aanpak heeft als extra voordeel dat de emissies niet alleen in Nederland afnemen, maar dat de luchtverontreiniging die Nederland uit andere landen 'importeert' ook afneemt doordat deze landen ook minder gaan uitstoten. Daarnaast bevordert het een gelijk speelveld binnen Europa.

De emissie-eisen worden in Nederland grotendeels via algemene regels in het Activiteitenbesluit milieubeheer gesteld. Dat betekent dat er binnen Nederland voor de meeste bedrijven dezelfde eisen gelden. Voor grote installaties, waarvoor maatwerk nodig

---

<sup>9</sup> TK 30175, nr 293

<sup>10</sup> Brefs: BAT-reference documents. Dit zijn referentiedocumenten die de beste beschikbare technieken (Best Available Techniques, BAT) bevatten. Deze documenten worden opgesteld en periodiek herzien voor de sectoren en bedrijven in Europa met de grootste emissies.

is, worden vergunningen verleend. De vergunningverleners maken hierbij gebruik van de Brefs. Dat bevordert de eenheid in vergunningverlening, maar maakt tegelijk maatwerk voor bedrijven mogelijk.

Toezicht en handhaving is een zaak voor de gemeenten en provincie die het bevoegd zijn voor de bedrijven. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een adviserende rol bij de vergunningverlening aan grote bedrijven en kan in beroep gaan tegen een vergunning als deze niet gebaseerd is op de beste beschikbare technieken.

CO<sub>2</sub> als onderwerp valt niet onder de reikwijdte van het luchtbeleid, maar is ondergebracht in het klimaatbeleid en het recente Klimaatakkoord. Hoewel CO<sub>2</sub> reducerende maatregelen een positief effect op de generieke luchtkwaliteit kunnen hebben, hebben zij op de korte termijn geen aantoonbaar effect op de knelpunten. Om deze reden worden zij niet meegenomen in de Aanpassing NSL 2018.

### **3.7. Scheepvaart**

Zienswijzen: 47, 67, 85.

De zienswijzen gaan over de aangekondigde verkenning naar walstroom in Nederlandse zeehavens en het meennemen van de resultaten van de verkenning in de Green Deal zeevaart, gebruik van vervuilde dieselolie en ontbreken van maatregelen voor schone, duurzame motoren.

Het terugdringen van de uitstoot door schepen van fijnstof, NO<sub>x</sub> en andere verontreinigende stoffen kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in (zee)havensteden en langs drukke vaarwegen. Een beproefde methode is het gebruik van walstroom door de in de havens liggende schepen. Een groot aantal binnenhavens beschikt al over walstroomvoorzieningen. In zeehavens is dat minder het geval. Dat houdt onder meer verband met de veel hogere investeringen die gepaard gaan met de aanleg van walstroom voor zeeschepen en de energiebelasting op walstroom. Dit beïnvloedt de eigen businesscase voor het eigen gebruik van walstroom sterk negatief.

In het kader van de Green Deal ter bevordering van een schonere scheepvaart wordt dan ook samen met de zeehavens verkend welke mogelijkheden er zijn om de businesscase voor het aanleggen en gebruik van walstroom in zeehavens te versterken. Hierbij wordt ook voortgeborduurd op plannen vanuit de begin dit jaar verschenen Maritieme strategie en het bijbehorende werkprogramma. In verlengde van het gebruik van walstroom door schepen in de havens wordt eveneens in het kader van bovengenoemde Green Deal en de invulling van de klimaatdoelstellingen gekeken naar de mogelijkheden van elektrificatie van de scheepvaart. In de verkenningen daarvan spelen walstroomvoorzieningen een duidelijke rol als mogelijk laad- en bunkerpunt voor deze op elektriciteit of anderzijds schone brandstoffen varende schepen. Ook deze verkenning maken deel uit van de inzet om tot een Green Deal met de scheepvaartsector te komen.

### **3.8. Luchtvaart**

Zienswijzen: 2, 5, 7, 12, 42, 55, 65, 67, 85.

De zienswijzen gaan over de kosten van vliegen, het heffen van vliegtax, luchtvervuiling rondom Schiphol, in EU/VN verband pleiten voor een belasting op kerosine, het verhogen van landingsrechten, de gezondheidsaspecten van luchtkwaliteit rondom luchthavens en de relatie tussen Schiphol en NSL-berekeningen.

Het is noodzakelijk om rekening te houden met de gevolgen van de ontwikkeling van de luchtvaart voor de veiligheid, leefomgeving, luchtkwaliteit en het klimaat. Slim en duurzaam zijn daarbij de kernbegrippen, met daarbij een goede balans tussen het economische belang van de luchtvaart en de leefbaarheid.

In het Regeerakkoord 2017-2021 zijn daarom diverse acties opgenomen. Zo wordt een nieuwe Luchtvaartnota opgesteld voor de periode 2020-2040. In die nota wordt opgenomen hoe nadere invulling wordt gegeven aan een slimme en duurzame luchtvaart en de nota zal de belangrijkste kaders bevatten voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en de luchthavens, waaronder Schiphol. Versterking van de mainport Schiphol, door een selectieve ontwikkeling waarbij de capaciteit voornamelijk wordt benut door het verkeer dat een bijdrage levert aan het (inter)continentale netwerk van verbindingen, neemt daarbij een centrale plaats in. Daarnaast zal worden ingegaan op de manier waarop deze ontwikkeling samen kan gaan met hinderbeperking en het vergroten van de leefbaarheid.

Ook zet het kabinet in op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de klimaatdoelen van 'Parijs'. Daarnaast wordt gezien of een heffing op lawaaige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren, zal er per 2021 een vlieg(ticket)belasting worden ingevoerd.

Het regeerakkoord geeft ook aan dat op het terrein van klimaat op korte termijn winst te behalen is met meer gebruik van bio-kerosine. Daarvoor is inzet nodig van de hele keten van producent tot eindgebruiker.

Voor diverse vliegreizen kan de trein een goed en duurzaam alternatief zijn. Daarom wordt momenteel onderzocht wat er nodig is om de internationale reiziger te laten kiezen voor het meest duurzame alternatief, want ook duurzaamheid moet een factor zijn bij de keuze voor een reis. Er wordt gewerkt aan een actualisatie van een eerder rapport over substitutiemogelijkheden tussen de trein en het vliegtuig.

Op Schiphol, de belangrijkste Nederlandse luchthaven, is de capaciteit beperkt. Het doel is om de schaarse capaciteit op Schiphol optimaal te benutten voor het mainportgebonden verkeer, dat het meest bijdraagt aan onze economie en maatschappij. Dat wil zeggen dat de capaciteit op Lelystad Airport exclusief beschikbaar wordt gesteld voor vakantieverkeer afkomstig van Schiphol en de vrijgekomen capaciteit op Schiphol, als gevolg van de verplaatsing van vakantieverkeer, exclusief beschikbaar wordt gesteld voor het verkeer dat een bijdrage levert aan het (inter)continentale netwerk van verbindingen.

Ik heb aandacht voor de gezondheidsaspecten van luchtkwaliteit rondom luchthavens, met name als het gaat om ultrafijn stof. Om inzicht te krijgen in de mogelijke gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijn stof uit de luchtvaart voert het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in opdracht van mijn ministerie een

langjarig onderzoek uit rondom Schiphol. Het RIVM verwacht het onderzoek in 2021 af te ronden. De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang en (tussen)resultaten.

### **3.9. Openbaar Vervoer**

Zienswijzen: 2, 7, 12, 25, 42, 55, 67.

De zienswijzen gaan over stimuleren van openbaar vervoer (zoals bus en trein), stimuleren internationaal treinverkeer, internationale lange afstandsbestemmingen binnen Europa, aanleg van P+R buiten de grote steden, bevorderen van bus- en treinvervoer ook buiten de Randstad, geen BTW heffen op bus en treintickets, groen aanbesteden openbaar vervoer, uitbreiding van het landelijk OV-net.

Het openbaar vervoer is één van de schoonste wijzen van verplaatsen, mede doordat de collectiviteit zorgt voor een lage uitstoot per reiziger. In het NSL is het stimuleren en verbeteren van het openbaar vervoer dan ook onderdeel van de set emissiebeperkende maatregelen. Infrastructuur en Waterstaat werkt (niet uitsluitend in het kader van het NSL) met regio en sector aan het verbeteren van het openbaar vervoer om meer reizigers te kunnen faciliteren. Met onder andere afspraken over de prijsontwikkeling van treinkaartjes en het feit dat het OV in het lage BTW tarief valt, wordt ook een bijdrage aan de aantrekkelijkheid van het OV geleverd. Tevens wordt ook gewerkt aan het verschonen van het openbaar vervoer zelf. Voor het spoor geldt dat dit op de meeste corridors geëlektrificeerd is en de stroom voor alle reizigerstreinen een duurzame oorsprong kent. Daarnaast wordt door Rijk, regio en de sector gewerkt aan het realiseren van emissievrij regionaal busvervoer in 2030. Hiertoe is het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus ondertekend. Direct en indirect draagt het OV daarmee ook bij aan het oplossen van de knelpunten in het NSL.

Rijk en regio plegen jaarlijks forse inspanningen en investeringen om het openbaar vervoer op regionaal, nationaal en internationaal niveau een goed reisalternatief te laten zijn. Zo wordt de komende jaren het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer uitgerold en stapsgewijs op een aantal drukke trajecten de frequenties van treinen verhoogd. Met investeringen in fietsenstallingen bij stations, en met het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe diensten zoals Mobility as a Service (MaaS), wordt ingezet op het verbeteren van de reis en de keten en de positie daarin van het openbaar vervoer. Zowel Rijk, regio als vervoerders spelen bij deze projecten een belangrijke rol. Met onder andere het oog op de klimaatdoelstellingen wordt tevens bezien op welke wijze en met welke maatregelen internationale treinverbindingen een goed alternatief kunnen zijn voor de vliegverkeer op middellange afstanden.

Het Rijk, decentrale overheden, vervoerders en ProRail werken binnen het programma Toekomstbeeld OV nauw samen om te bepalen welke stappen genomen kunnen of moeten worden om de ambities ten aanzien van het openbaar vervoer als duurzaam reisalternatief te realiseren.

Naast de OV-maatregelen is de afgelopen jaren ook geïnvesteerd in diverse Park & Ride-locaties. Aantrekkelijke P+R-locaties kunnen reizigers doen besluiten een deel van de reis per

trein af te leggen waardoor, in vergelijking met een volledige autorit, onder andere CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gereduceerd en congestie op de weg wordt verminderd.

### **3.10. Verkeersveiligheid**

Zienswijze: 17.

De zienswijze gaat over helmgebruik op de snorfiets. Op dit moment ligt er bij de Raad van State een voorstel om de snorfiets met helm naar de rijbaan te verplaatsen. Dit ligt in de lijn van verkeersveiligheid. Het gebruik van een helm op de snorfiets heeft geen milieueffecten.

### **3.11. Aanvullende zienswijzen n.a.v. TNO-rapport**

Zienswijzen: 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85.

Er is een aanvullende consultatie geweest om de reeds ingediende zienswijzen aan te vullen naar aanleiding van het TNO-rapport. Dit rapport gaat over de doorrekening van het aanvullende maatregelenpakket. Er zijn 7 aanvullende zienswijzen binnen gekomen. Specifiek is er één nieuwe maatregel over roetfilters aangedragen in zienswijze 78. In H4.1. wordt hier inhoudelijk op ingegaan.

Uit de zienswijzen blijkt dat de onzekerheden die TNO benoemt aanleiding zijn tot verzoeken voor aanpassing van het maatregelenpakket. Over het algemeen zijn de voorgestelde maatregelen vergelijkbaar met die maatregelen die al in de oorspronkelijke zienswijzeprocedure zijn ingediend. De beoordeling van deze zienswijzen wordt meegenomen in mijn reactie op die zienswijzen. De door TNO gesignaleerde onzekerheden zijn onderdeel geweest van mijn afweging om het risico te ondervangen dat de knelpunten niet versneld opgelost worden.

### **3.12. Luchtkwaliteits- en milieubeleid rond Veehouderijen**

Zienswijzen: 2, 7, 8, 9, 11, 18, 20, 39, 43, 56, 64, 75.

In deze zienswijzen worden maatregelen en suggesties genoemd die voor de algehele luchtkwaliteit rond veehouderijen gevolgen kunnen hebben, echter deze vallen buiten de reikwijdte van de Aanpassing NSL 2018.

Bij de veehouderij-knelpunten blijkt steeds sprake te zijn van een hoofdbron waarvan de emissie met een specifieke maatregel gereduceerd moet worden om het knelpunt op te lossen. Dit lukt niet op korte termijn met een generieke maatregel. Toekomstige generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit maken onderdeel uit van het SLA.

De maatregelen en suggesties die in de zienswijzen opgenomen zijn: de omvang van de veestapel, intensieve veehouderij aanpakken, zuivel en vlees duurder maken, terugdringen kassenbouw, afschaffen landbouwsubsidies van de Europese Unie (EU), mestbeleid, het besteden van aandacht aan de regio Zuidoost-Brabant, geen subsidie aan boeren geven, versnippering landbouw- en industriebeleid, ammoniakuitstoot in beleid opnemen, financiering van de ontwikkeling van emissie-reducerende technieken, ruimte voor



innovatieve technieken en combinaties daarvan, sturen op schonere stallen in de agrarische sector, Algemene Periodieke Keuring (APK) stallen, emissies uit scharrelstallen, emissie-eisen biologische veehouderijen, emissie-eisen fijnstof uit pluimveehouderijen, voorschrijven beste beschikbare technieken (BBT) bij vergunningen en meldingen, verder gaan dan BBT in de vallei Gelderland, Brabant en Noord-Limburg voor de veehouderij.

Eén zienswijze betreft methaanemissies door volgens de zienswijze te grote veestapel. Methaan is een broeikasgas en de suggestie is derhalve van toepassing op klimaatbeleid voor de landbouw.

## **4. Zienswijzen verkeer-gerelateerde knelpunten**

### **4.1. Zienswijzen generiek verkeer Rijk**

Zienswijzen: 5, 6, 7, 10, 11, 12, 15, 17, 19, 24, 25, 42, 48, 53, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 75, 76, 78, 81, 83.

De zienswijzen gaan over specifieke actie op onder meer autobandenslijtage, banden stof en slijtage, rekening rijden, invoeren van een (zeer) progressieve belasting op meer dan één auto per wooneenheid, parkeren en tarieven, rubber van banden rijden, stationair draaien vrachtverkeer bij laden en lossen, stimuleren elektrisch vervoer én laadpalen, aanbestedingsregels opleggen voor gemeenten voor milieu, verbod scooters, brommers en snorfiets met verbrandingsmotor, stoppen met de bouw van garages nabij de stadscentra en instellen van een milieuring zoals in Singapore, aanbrengen horizontale geluidsschermen over tunnelbak in combinatie met zonnepanelen, fossiele brandstoffen afbouwen, biomassa subsidie beperken en het sneller vervangen van oude voertuigen.

Het aanscherpen van Europese emissienormen voor schadelijke stoffen en het handhaven van deze normen blijft de hoeksteen van het Rijksbeleid om een belangrijke bijdrage te leveren aan minder emissies van de transportsector. Europese normen creëren een gelijk speelveld, zorgen voor een voorspelbare markt, lokken aantoonbaar innovatie uit en zijn kosteneffectief om te komen tot schonere lucht. Zodra normen zijn aangescherpt, moeten alle nieuwe voertuigen voldoen aan deze strengere normen. Gemiddeld worden deze normen om de vier tot vijf jaar verder aangescherpt. Door de geleidelijke instroom van nieuwe voertuigen die aan steeds strengere normen moeten voldoen is sprake van een continue verbetering van de luchtkwaliteit. Bovendien worden moderne voertuigen uitgevoerd met een start/stop-systeem, waardoor maatregelen tegen stationair draaien niet effectief zijn.

Zoals ook blijkt uit de doorrekening van TNO naar een aantal generieke maatregelen, is het lastig om met additionele maatregelen bovenop het Europese bronbeleid het oplossen van het knelpunt te versnellen. De maatregelen die bij deze zienswijzen naar voren zijn gebracht, kunnen over het algemeen niet zo snel worden geïmplementeerd dat ze voor 2020 al effect hebben op de luchtkwaliteit of hebben een dermate gering reductiepotentieel dat ze niet bijdragen aan de beoogde versnelling van het oplossen van knelpunten. Maatregelen zoals locatiebeleid van parkeergarages in stadcentra en om die reden plaatsen van schermen zijn daarom overbodig. Maatregelen die als kenmerk een vorm van betalen naar gebruik hebben, kunnen niet op korte termijn worden geïmplementeerd.

Dat laat onverlet dat we om andere reden toch invulling geven aan verschillende suggesties die zijn aangedragen buiten het kader van NSL. Zo wordt in het kader van het programma 'Kies de Beste Band' een campagne gevoerd om mensen er bewust van te maken om de banden op de juiste spanning te houden. Dat is belangrijk voor de veiligheid, het klimaat en zorgt voor minder bandenslijtage. Dat laatste is ook belangrijk om ervoor te zorgen dat er minder microplastics in het milieu terecht komen.

Ook heeft het kabinet het verbod op het verwijderen van roetfilters hersteld en werkt het kabinet aan een effectieve controle in de APK om de goede werking en aanwezigheid van het roetfilter op te sporen. Onder het nieuwe verbod is het bij personenauto's van vóór 2011 en bij bestelauto's van vóór 2012 toegestaan om het roetfilter te verwijderen, op voorwaarde dat dit bij de RDW wordt gemeld. Dieselauto's van vóór deze datum kunnen namelijk zonder roetfilter aan de toen geldende emissie-eisen voldoen. Omdat het verwijderen van roetfilters bij deze auto's is toegestaan, is het niet mogelijk om het adverteren voor het verwijderen van roetfilters strafbaar te stellen.

In het regeerakkoord is afgesproken dat gemeenten voor emissieloze voertuigen lagere parkeertarieven mogen heffen. Dat zal op termijn bijdragen aan verbeteren van de luchtkwaliteit. Omdat hiervoor de Gemeentewet gewijzigd moet worden, kan dat niet voor 2020 worden ingevoerd.

In lijn met het regeerakkoord streeft het kabinet naar een CO<sub>2</sub>-reductie waarbij de uitstoot van de sector mobiliteit en transport in 2030 maximaal 25 Mton bedraagt. Op welke wijze invulling wordt gegeven aan deze opgave zal verder worden uitgewerkt in het kader van het Klimaatakkoord. Daarin staat ook de transitie van voertuigen met een verbrandingsmotor naar elektrische voertuigen (met batterij of waterstof als energiedrager) centraal. Deze transitie zal op den middellange termijn ook een positieve uitwerking hebben op de luchtkwaliteit. Het zal daarbij om een geleidelijke ingroei van emissieloze voertuigen gaan, die in de periode tot 2020 een zeer beperkte bijdrage op de luchtkwaliteit zullen leveren.

#### **4.2. Snelheid en uitbreiding Rijkswegen**

Zienswijzen: 5, 7, 13, 14, 18, 22, 40, 41, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 61, 63, 73, 75, 76, 78, 83.

De zienswijzen gaan over snelheid verlaging op Rijkswegen van 130 km/h naar 100 km/h, stoppen met uitbreiden van aanleg van rijkswegen en aanliggende terreinen.

Vooropgesteld kan worden dat op alle toetspunten op snelwegen waar de snelheid is verhoogd, wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Bij de landelijke uitrol van 130 km/uur in 2011 heeft het RIVM gekeken naar de effecten van snelheidsverhoging op stedelijke achtergrondconcentraties:

- uit onderzoek bleek dat de toename kleiner is dan 0,1 microgram/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>. Het effect van snelheidsverhoging op fijnstofconcentraties bleek verwaarloosbaar klein;
- uit recentelijke analyses door TNO blijkt dat de snelwegbijdrage op de resterende NO<sub>2</sub>-knelpunten in binnensteden naar verhouding beperkt is;
- het effect van de snelheidsverhoging daarbinnen is nog vele malen kleiner.

In één zienswijze wordt ingegaan op het uitbreiden van aanleg wegnnet en aanliggende terreinen rondom Utrecht. Voorgesteld wordt om de gemeente Utrecht zelf verantwoordelijk te maken voor de ringweg, de op,- en afritten, de aanleg en het onderhoud. Doe dit door een experiment (met evaluatie) uit te voeren voor een goede mix tussen de vervoersproblematiek en de milieuproblematiek.

Op dit moment wordt een integraal maatregelenpakket uitgewerkt voor UNED, de gebiedsgerichte aanpak voor Utrecht en de omliggende gemeenten (U10). Dit pakket is nog niet concreet. De binnenstedelijke stikstofproblematiek zou als één van de maatregelen opgenomen kunnen worden. Dit zou kunnen bijdragen aan een integrale afweging voor het maatregelenpakket van alle rijks- en regionale belangen en speerpunten. Het overhevelen van onderhoudsbudget is een niet voor de hand liggende oplossing aangezien aanleg en onderhoud van Rijkswegen bij RWS ondergebracht is. Bovendien moet de realisatie van de Ring Utrecht nog starten, deze is gepland in 2020-2026.

#### **4.3. Zienswijzen binnenstedelijke knelpunten**

Zienswijzen: 1, 22, 25, 37, 48, 54, 59, 62, 73, 74, 78, 80.

Er zijn zienswijzen ingediend die specifiek gaan over de binnenstedelijke knelpunten in de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven, Den Bosch en Arnhem; en die diverse maatregelen voorstellen waaronder elektrisch openbaar vervoer, milieuzone's, laadpalen, verkeersmanagement, instellen groene golf, fietsroutes, houtrook beperken, elektrisch ov, fietspaden, 30km zone, Maastunnelcorridor. In deze paragraaf wordt er per stad ingegaan op specifieke knelpunten en aangedragen maatregelen die op de specifieke situaties in gaan.

Deze zienswijzen die ook ingaan op algemene luchtkwaliteit, verkeer, rijksmaatregelen en andere luchtkwaliteit gerelateerde onderwerpen zijn terug te vinden in de hoofdstukken 3 en 4.

Diverse zienswijzen bij binnenstedelijke knelpunten verwijzen naar milieuzone's. Ik ben in gesprek over de harmonisatie van milieuzones bij de grote steden. Een milieuzone is een instrument of maatregel die lokaal toegepast kan worden om te zorgen voor een maatwerk-maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit in en rond de stad. De mogelijkheden voor een eenvoudig systeem voor de automobilist met voldoende maatwerkmogelijkheden voor de gemeenten wordt onderzocht. Voor de zomer 2018 worden de contouren van het milieuzone-plan gestuurd aan de Tweede Kamer.

Zienswijze 25 gaat over de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven, Den Bosch en Arnhem. De indiener geeft onder andere de volgende maatregelen aan: verkeersmanagement, laadpalen, milieuzone's, elektrisch openbaar vervoer, fietsroutes en houtrook beperken. De meeste van deze maatregelen zijn al eerder opgenomen in het NSL of komen in de Aanpassing NSL 2018. Voor zover de voorgestelde maatregelen gaan over een generieke verbetering van de luchtkwaliteit, verwijs ik naar het algemene beleid dat de steden hierop voeren. Daarnaast zullen de steden in het maatregelpakket in de Aanpassing NSL 2018 nieuwe maatregelen toevoegen om naast het oplossen van de knelpunten ook een gezondere leefomgeving te realiseren.

### **Gemeente Eindhoven**

Zienswijze 62 gaat over het verwijderen van een afzonderlijke generieke maatregel van de gemeente Eindhoven namelijk het verbeteren luchtkwaliteit parkeergarage Stadhuisplein.

De gemeente Eindhoven weerlegt de zienswijze niet. Deze maatregel zal als zodanig niet worden opgenomen in de Aanpassing NSL 2018 omdat de Pilot betrekking heeft op de stoffen PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> en de luchtkwaliteitsknelpunten een overschrijding NO<sub>2</sub> kennen. Er is geen sprake van enig verband tussen de pilot en de oplossing van de luchtkwaliteitsknelpunten. Deze zienswijze geeft aanleiding om het maatregelenpakket aan te passen door de maatregel te schrappen.

### **Gemeente Den Bosch**

Zienswijze 74 gaat over het maken van een 30 km/uur zone, ontbreken van plannen aanpassen deel van de binnenstadsring, ontbreken van plannen over het intensiveren van elektrisch rijden en het onderzoek daarnaar, ontbreken van plannen over terugdringen van de tweetakt brommers en scooters of het aanscherpen van de Milieuzone of om het parkeerbeleid aan te passen.

#### Reactie op zienswijze 74;

De concrete maatregelen aan de Zuid Willemsvaart zoals opgevoerd waren tot dusver niet meegenomen in de berekening van de luchtkwaliteit in het NSL. Deze maatregelen moeten nog uitgevoerd worden en hebben dus in de toekomst impact op de luchtkwaliteit. De aanpassing van het NSL gaat alleen over het opheffen van een knelpuntlocatie; plekken waar de norm wordt overschreden. Dit is alleen op de Zuid Willemsvaart het geval. De gemeente zet zich in om de luchtkwaliteit verder te verbeteren onder meer door verkeerskundige maatregelen aan andere wegdelen van de binnenstadsring.

Maatregelen voor tweetakt brommers en scooters leveren geen relevante bijdrage op voor de verbetering van de luchtkwaliteit op dit knelpunt. Nut, noodzaak en effect op de Zuid Willemsvaart van aanscherping van de milieuzone zal worden onderzocht in het Actieplan duurzame mobiliteit. Daarbij komt dat de invloed van het lokale verkeer uiterst beperkt is. De P&R locaties in 's-Hertogenbosch worden goed gebruikt, de shuttles worden geëlektrificeerd. Deze worden nog uitgebreid en de kwaliteit wordt verbeterd. Een verschuiving van parkeren van de binnenstad naar de Parkeergarage Sint Jan, leidt niet tot verbetering van de luchtkwaliteit op de Zuid Willemsvaart.

### **Gemeente Den Haag**

Zienswijze 1 gaat over luchtkwaliteit op de Weteringkade / Schenkviaduct en zienswijzen 37 en 78 gaan over het onvoldoende aanleveren van maatregelen om knelpunten op te lossen.

#### Reactie op zienswijze 1;

Bij de beoordeling van de overschrijding van grenswaarden zijn de gegevens van de monitoringsrapportages NSL leidend. De gegevens uit de monitoringstool 2017 geven aan dat in 2015 en 2016 er geen overschrijdingen meer zijn van de norm op de Schenkviaduct/Weteringkade. De maximale jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> op de Weteringkade wordt in 2016 berekend op 38,1 microgram.

De in de zienswijze getrokken conclusie dat de gegevens in de monitoringstool foutief zijn op basis van alleen de verkeersintensiteiten is niet juist. Er zijn veel meer factoren dan alleen de verkeersintensiteit die de concentratie bepalen, waaronder de samenstelling van het wagenpark, gevelafstand, bebouwing, meteorologische omstandigheden. Van een tweede “vergeten knelpunt” is dus geen sprake. Dat de luchtkwaliteit nog schoner kan, onderschrijft de gemeente. Den Haag werkt daar hard aan, niet alleen op de Weteringkade maar in heel de stad.

#### Reactie op zienswijze 37 en 78;

De maatregelen die zijn opgenomen voor de Aanpassing NSL 2018 zijn inderdaad maatregelen uit het Actieplan Luchtkwaliteit 2015-2018. Deze maatregelen zijn nog niet opgenomen in het NSL en zijn nog steeds in uitvoering en hebben dus impact op de luchtkwaliteit.

Het klopt dat maatregelen zoals schonere houtstook en gevoelige bestemmingen beleid geen direct effect hebben op het knelpunt aan de Raamweg. Ook deze maatregelen dragen bij aan schonere lucht, minder blootstelling en kunnen een indirect effect hebben via lagere achtergrondconcentraties.

#### **Gemeente Amsterdam**

Zienswijzen 48 en 54 gaan over de stad Amsterdam.

#### Algemene reactie op de ingediende zienswijzen:

Amsterdam kent al enige jaren geen enkele overschrijding meer van de jaargemiddelde Europese grenswaarde voor fijn stof, maar nog wel een paar locaties waar de Europese jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide wordt overschreden. De laatste jaren is sprake van een trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam, zowel volgens de landelijke berekeningen van het RIVM als volgens de metingen van de Amsterdamse GGD. Mede op grond van de landelijke monitoring van het NSL, zoals die in opdracht van het Rijk door het RIVM wordt uitgevoerd, is de prognose dat Amsterdam in 2018 geen lokale knelpunten meer heeft (zie het TNO-rapport Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO<sub>2</sub> concentratie op knelpunten).

De gemeente Amsterdam heeft naar aanleiding van de concept TNO rapportage en overleg het Amsterdamse maatregelen pakket aangepast. De ‘maatregel 7,5 tonszone’ is afgefallen omdat bij nader inzien de effectiviteit op de luchtkwaliteit niet is vast te stellen. Andere aanpassingen betreffen toevoeging van de maatregel ‘knip Prins Hendrikkade’ en opsplitsing Zero-Emissie bussen naar vervoermaatschappij.

Naast het maatregelenpakket Aanpassing NSL 2018 wil Amsterdam de luchtkwaliteit verder verbeteren. Hiervoor is de komende jaren een stevige inzet noodzakelijk van zowel de rijksoverheid en de Europese Unie als de gemeente Amsterdam. Het aanpakken van de achtergrondconcentratie levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Amsterdam en daarbuiten. Het coalitieakkoord van de gemeente Amsterdam – Een Nieuwe Lente en Een Nieuw Geluid (mei 2019) – biedt voldoende aanknopingspunten om de lucht in onze hoofdstad gezonder te maken. Het voorgestelde maatregelenpakket is dan ook voldoende robuust om de grenswaarden te behalen en ook

om eventuele tegenvallers in de toekomstige monitoringsrondes op te vangen en aan te pakken.

De komende jaren wil Amsterdam de luchtkwaliteit verder verbeteren tot beneden de EU-grenswaarden. Aanvullend op het maatregelpakket NSL heeft het college een reeks nieuwe maatregelen aangekondigd. De milieuzones worden uitgebreid naar meer voertuigcategorieën en strengere normen. Het autogebruik wordt teruggedrongen. Er komt een 'Agenda Amsterdam Autoluw' met daarin de ambitie om de binnenstad (stadshart) zoveel mogelijk autovrij te maken. De parkeertarieven gaan omhoog, naar een maximum van € 7,50 per uur in de binnenstad. Het college stelt zichzelf tot doel in 2025 tussen de 7000 en 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven. Verder wil het college de maximumsnelheid zoveel mogelijk verlagen naar 30 km/u en bepleit tevens een maximumsnelheid van 80 km/u op de ring A10. Er komt ook meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Touringcars worden geweerd binnen de ring A10 bezuiden het IJ.

#### Reactie op zienswijze 48:

De zienswijze indiener refereert aan het rapport Expertinschatting effecten maatregelen op stedelijke luchtkwaliteit Amsterdam dat CE Delft in opdracht van Milieudefensie heeft opgesteld. Hierin staan suggesties voor zeven maatregelen waarmee de knelpunten luchtkwaliteit in Amsterdam volgens CE Delft eerder (in 2015) hadden kunnen zijn opgelost. De gemeente Amsterdam wijst erop dat ten aanzien van vier van de zeven maatregelen uit het hierboven genoemde rapport van CE Delft (Accijnsverhoging diesel met 10 ct/liter, Kilometerprijs, Cordonheffing, Afschaffen onbelaste reiskostenvergoeding woon-werkverkeer) niet de gemeente het bevoegd gezag is maar het Rijk. Ten aanzien van de maatregel Verschoning OV-wagenpark heeft Amsterdam slechts beperkt invloed; de Vervoersregio Amsterdam is hiervoor de eerst verantwoordelijke partij. Slechts twee van de zeven genoemde maatregelen vallen direct onder de bevoegdheid van de gemeente Amsterdam: Toename OV-gebruik en fietsen door investeringen op stadsniveau en Milieuzone en sloopregeling voor personen- en bestelauto's met een bouwjaar voor 2001. Ten aanzien van deze laatste twee maatregelen merkt de gemeente Amsterdam op dat de gemeente al vele jaren investeert in het stimuleren van het OV-gebruik en het fietsen. (Ongeveer € 351 miljoen wordt in de periode 2017-2021 door de gemeente en derden (VRA, Prorail en NS) in het fietsen geïnvesteerd; dit is exclusief de investeringen in een brug over het IJ, lopende projecten zoals de fietsstallingen bij het Leidseplein en Beursplein en investeringen in fietsinfrastructuur in nieuwe woongebieden. CE Delft merkt in het voornoemde rapport niet voor niets op dat "Amsterdam in vergelijking met andere steden een relatief hoog aandeel fietsverplaatsingen heeft"). Verder heeft Amsterdam vijf milieuzones, waaronder ook een voor het bestelverkeer. De gemeente heeft geen milieuzone voor personenauto's, maar kent wel een maatregel Schoner parkeren, waarin emissie-eisen worden gesteld aan nieuwe parkeervergunningen voor personenauto's van bewoners.

Van de twee door CE Delft genoemde maatregelen die direct vallen onder de bevoegdheid van de gemeente, heeft Amsterdam alleen de maatregel sloopregeling niet uitgevoerd. De knelpuntenanalyse van TNO laat zien dat het totaalpakket aan lokale maatregelen, aangevuld met de maatregelen van de andere overheden en andere partijen (zoals

vervoersorganisaties), leidt tot het in Amsterdam overal voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit.

#### Reactie op zienswijze 54:

De zienswijze indiener merkt op dat de maatregelen van de gemeente Amsterdam niet bedacht zijn met het oog op de knelpunten. De gemeente Amsterdam bestrijdt dit. Het klopt dat de gemeente Amsterdam recent veel lokaal generieke maatregelen heeft genomen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Deze generieke maatregelen hebben echter wel degelijk ook een gunstig effect op de luchtkwaliteit bij de knelpunten. Sterker nog, juist bij drukke knelpuntwegen, waar de meeste voertuigen rijden, hebben de lokaal generieke maatregelen het gróóste effect.

In juni 2016 heeft het gemeentebestuur onder andere besloten om - naast de bestaande milieuzone voor het vrachtverkeer - vanaf 1 januari 2017 een nieuwe milieuzone voor het bestelverkeer in te voeren. Tevens heeft het gemeentebestuur besloten om vanaf 1 januari 2018 nog eens drie nieuwe milieuzones in te voeren, te weten voor touringcars, taxi's en brom- en snorfietsen. Deze nieuwe milieuzones zijn inmiddels alle vier van kracht. De werking van de milieuzone voor het bestelverkeer wordt meegenomen in de monitoringsronde NSL 2018 (over het jaar 2017) en de resultaten van de overige drie nieuwe milieuzones worden voor het eerst meegenomen in de monitoringsronde NSL 2019 (over het jaar 2018). Daarnaast gaat Amsterdam komende periode door met de inzet op het verminderen van kilometers door uitbreiding van 'last mile' oplossingen en de afspraken met de bestelsector die in 2017 geleid hebben tot ruim 3 miljoen minder kilometers in de stad. Ook blijft ingezet worden op onder meer het ambitieuze programma Amsterdam Elektrisch, met financiële stimuleringsregelingen en een verdere uitrol van de oplaadinfrastructuur, inclusief snellaad-faciliteiten. Mede met behulp van door het rijk beschikbaar gestelde middelen is het GVB gestart met een transitie waarbij dieselbussen vervangen gaan worden door emissievrije bussen. Verder investeert Amsterdam stevig in alternatieven voor het autoverkeer, onder meer door middel van het recent vastgesteld Meerjarenplan Fiets (2017-2022), in het kader waarvan tientallen miljoenen Euro's worden uitgegeven om het gebruik van de fiets verder te stimuleren. Ook dit draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het totale pakket aan generieke Amsterdamse maatregelen leidt tot een verdere verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad. Maar ook op de knelpunten, omdat de knelpunten drukke doorgaande wegen betreffen met veel zwaar wegverkeer. De milieuzones zijn erop gericht om dit zware wegverkeer schoner te maken en daarmee dragen deze generieke maatregelen juist ook bij aan het oplossen van de knelpunten. Zij hebben bij de drukke knelpuntwegen het grootste effect.

Aanvullend neemt Amsterdam voor de hoogst belaste locaties nog extra locatie specifieke maatregelen, zoals doorstromingsmaatregelen of bijvoorbeeld het stimuleren van gebruik van elektrische taxi's door taxistandplaatsen exclusief toegankelijk te maken voor schone taxi's. Dit laatste gebeurt onder andere op de drukke standplaats Leidseplein, en dit draagt bij aan het oplossen van het knelpunt langs de Stadhouderskade.

De zienswijze indiener doet een aantal suggesties voor lokale maatregelen, zoals een knip op de Stadhouderskade voor het Rijksmuseum, het door middel van een milieuzone weren van auto's in het centrum van de stad, het aanscherpen van bestaande milieuzones, meer ruimte voor de fiets en het invoeren van een snelheidsregime van maximaal 30 km/u ook op de hoofdwegen. Ook vraagt de zienswijze indiener om aanscherping van de toelatingsregimes van de bestaande milieuzones, het verschonen van het eigen wagenpark, inzetten op stadsdistributie (hubs aan de randen van de stad) .

Een aantal van de hierboven door zienswijze indiener gesuggereerde maatregelen is of wordt reeds door de gemeente uitgevoerd, of wordt onderzocht. De gemeente is echter van mening dat het voorgestelde pakket voldoende is. De doorrekening van TNO laat immers zien dat het totaalpakket aan lokale maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, aangevuld met de maatregelen van de andere overheden en andere partijen (zoals vervoersorganisaties), ertoe leidt dat in Amsterdam overal wordt voldaan aan de Europese normen voor luchtkwaliteit.

### **Gemeente Rotterdam**

Zienswijze 22 gaat over onvoldoende tot geen maatregelen om specifieke knelpunten op te lossen, niet voldoende onderzoek gedaan naar bepaalde maatregelen en zienswijze 59 gaat over problematiek Coolsingel, verbod op niet-elektrische scooters, aanscherping en uitbreiding van de milieuzone en sloop- en inruil regelingen.

Omdat Rotterdam te maken heeft met een hoge achtergrondconcentratie en diverse bronnen, is een gezamenlijke aanpak van zowel de gemeente als het Rijk nodig, die ook voor de lange termijn goed is voor Rotterdam. De gemeente Rotterdam zet over het algemeen in op maatregelen met een zogenaamde 'generieke' werking, die zijn toegespitst op verlagen uitstoot van de bronnen, niet op verbeteren bij een specifieke locatie. Deze lokaal generieke maatregelen dragen echter wel bij aan het oplossen van de resterende knelpunten. Rotterdam heeft de afgelopen jaren al diverse maatregelen genomen gericht op het verschonen van het wegverkeer door o.a. laadinfrastructuur voor elektrisch rijden aan te leggen en het e-rijden te promoten, een uitgebreide milieuzone voor vracht, bestel en personenverkeer, sloopregeling voor bestel en personenauto's en scooters. Een goede luchtkwaliteit heeft veel aandacht gehad in de afgelopen collegeperiode. Een vervolgaanpak volgt zodra het nieuwe collegeprogramma is opgesteld.

#### Reactie op zienswijze 22;

Overall in Rotterdam wordt voldaan aan de normen voor fijnstof. Er is op basis van de monitoringsrapportage NSL 2017 geen normoverschrijding voor fijnstof wat betreft de data over het jaar 2016. Voor de toekomst worden ook geen normoverschrijdingen verwacht aangezien de concentraties ruim beneden de norm liggen. Er is onderzoek is gedaan bij de Coolsingel, en maatregelen zijn getroffen om overlast zo veel mogelijk te beperken.

#### Reactie op zienswijze 59;

De reconstructie van de Coolsingel is er op gericht om meer ruimte te bieden aan de voetganger en de fietser. Het autoverkeer zal na de reconstructie een andere routes kiezen. De gemeente Rotterdam monitort het verkeer binnen het centrum. Uit deze monitoring blijkt dat ondanks de verdichting van het centrum de hoeveelheid autoverkeer in het



centrum al jaren stabiel is en gezien alle maatregelen die genomen worden is ook niet de verwachting dat het autoverkeer in het centrum weer zal toenemen.

### **Gemeente Utrecht**

Zienswijze 73 en 80 gaan in op een onjuiste inschatting van de uitgangspositie en het uitsluitend globale maatregelen treffen met een niet aangegeven tijdpad en een niet becijferd effect voor het genoemde knelpunt Graadt van Roggenweg.

De verkeersintensiteiten die in de Monitoringstool worden gebruikt zijn afkomstig uit het verkeersmodel Vru3.3u. Er zijn twee relevante documenten “Verkeersmodel Regio Utrecht VRU3.3U, Technische rapportage en verantwoording”<sup>11</sup> en de “Uitgangspuntennotitie VRU3.3U”<sup>12</sup>. Deze zijn te vinden op de website van de gemeente Utrecht. Daar wordt uitgelegd hoe het verkeersmodel tot stand is gekomen. Voor het toekomstige zichtjaar 2025 is uitgelegd welke ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zijn meegenomen.

Ten behoeve van het basisjaar 2015 in het verkeersmodel zijn verkeerstellingen uitgevoerd (zie Verantwoording Hoofdstuk 3) die zijn gebruikt bij de kalibratie van het basisjaar. De bouwwerkzaamheden in het Stationsgebied van Utrecht zijn al vele jaren aan de gang, zodat extra bouwverkeer als gevolg van deze activiteiten zijn meegenomen in de kalibratie van het basisjaar. De verkeersstructuur en de bouwwerkzaamheden zijn niet van dien aard geweest dat wegen richting het centrum (zoals de Graadt van Roggenweg) belemmerd zijn door de bouwwerkzaamheden. De berekende concentraties voor 2016 langs de Graadt van Roggenweg zijn daarom niet gebaseerd op onjuiste uitgangspunten.

In de toelichtende documenten wordt uitgelegd dat het verkeersmodel op basis van inwonersaantallen en arbeidsplaatsen (aan de hand van reismotief, zoals woon-werk, studie, zakelijk, recreatief) het aantal autoritten voor toekomstige jaren wordt berekend. Daarin zijn de voorziene ontwikkeling in het Stationsgebied, die extra verkeer genereren dus meegenomen voor toekomstige zichtjaren.

Voor de gemeente Utrecht zijn twee maatregelen doorgerekend:

- Vermindering van het lichte verkeer door versneld invoeren van mobiliteitsmanagement;
- Elektrificering van drie buslijnen.

Met de Rekentool2017 is het effect van beide maatregelen doorgerekend, rekening houdend met de verbetering van de achtergrondconcentratie in 2017 tot en met 2019 t.o.v. 2016 (zoals aanwezig in de Rekentool2017). De verbetering van de achtergrondconcentratie (na 2016) wordt veroorzaakt door reeds ingezette gemeentelijke, provinciale en (generieke) rijksmaatregelen.

---

<sup>11</sup> [https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/Technische\\_rapportage\\_vru3.3u.pdf](https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/Technische_rapportage_vru3.3u.pdf)

<sup>12</sup> <https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/2016-10-Uitgangspuntennotitie-VRU3.3u-plannen-door-college-besluit-genomen.pdf>

Het jaar 2020 is reeds in de Monitoringstool2017 aanwezig en toont geen knelpunt meer langs de Graadt van Roggenweg. Uit de berekeningen volgt dat met een vermindering van het lichte verkeer met 10 – 15% in 2016 zou worden voldaan aan de grenswaarde voor stikstofdioxide. Voor 2017 zou als gevolg van de verlaging van de achtergrondconcentratie een vermindering van het lichte verkeer van 5% reeds voldoende zijn om te voldoen aan de grenswaarde. In de jaren daarna wordt voldaan aan de grenswaarde voor stikstofdioxide. Daarbij is overigens nog geen rekening gehouden met de emissiefactoren, zoals die in maart 2018 zijn gepubliceerd, die de concentratie langs de Graadt van Roggenweg vermoedelijk ook positief zullen beïnvloeden.

Elektrificering van de buslijnen 4, 5 en 7 zal een aanvullend verschonend effect hebben. Dit effect bedraagt langs de Graadt van Roggenweg circa 0,3 – 0,5 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide, afhankelijk van welke soort bus (EEV of EuroVI) anno 2016 langs het genoemde knelpunt reed.

TNO heeft geconstateerd dat op basis van de meest recente landelijke gegevens in de landelijke Monitoringstool (achtergrondconcentraties en emissiefactoren) ook zonder deze versnellingsmaatregelen de overschrijding aan de Graadt van Roggenweg verdwenen is in 2017.

## 5. Zienswijzen veehouderij- gerelateerde knelpunten

### Zienswijzen die betrekking hebben veehouderij-gerelateerde knelpunten

NSL-zienswijzen veehouderijen: 20 (deels), 23, 39 (deels), 43 (deels), 46, 50, 64 (deels), 68, 70.

Het concept-besluit Aanpassing van het NSL 2018 voegt die maatregelen aan het NSL toe die nodig zijn om de resterende knelpunten rond veehouderijen in de gemeenten Nederweert (Limburg) en Someren (Noord-Brabant) op te lossen.

In het concept-besluit Aanpassing NSL 2018 wordt ook ingegaan op het tegengaan van het ontstaan van nieuwe knelpunten rond veehouderijen door cumulatie bij een woning van emissies uit meer (pluim)veehouderijen.

Hieronder worden de zienswijzen die betrekking hebben op veehouderij-gerelateerde knelpunten in 12 verschillende paragrafen geclusterd beantwoord.

#### 5.1. Beleidsdoelen NSL

Een zienswijze stelt dat de aanpassing van het NSL een goed moment is om PM<sub>2.5</sub> (ultrafijnstof) op te nemen in de beleidsdoelstellingen aangaande de veehouderij.

##### Reactie

Rond veehouderijen worden geen PM<sub>2.5</sub> -normen overschreden. Daarom is PM<sub>2.5</sub> geen onderdeel van de doelstelling van de aanpassing van het NSL.

#### 5.2. Urgentie

In een zienswijze wordt gesteld dat in het aangepaste NSL-plan knelpunten rond veehouderijen worden benoemd die al geruime tijd bekend zijn en desondanks niet zijn opgelost. Het besef van urgentie ontbreekt volgens deze zienswijze nog steeds.

##### Reactie

De aanpak van de resterende knelpunten in Nederweert en Someren vergt onder meer het beschikbaar stellen van een juridisch instrumentarium en overleg met de betrokken veehouders. Het beleid is ten aanzien van de veehouderij-gerelateerde knelpunten tot op heden meer gericht geweest op stimulering van emissie-reducerende maatregelen in plaats van het oplossen van knelpunten. Dat heeft ook resultaat opgeleverd. In de Aanpassing NSL 2018 gaan we uit van 23 overschrijdingen rond 17 veehouderijen . Inmiddels is duidelijk dat voor de resterende knelpunten rond veehouderijen een dwingende aanpak, inclusief juridisch instrumentarium, nodig is. Zie ook de paragrafen 5.8 en 5.10.

#### 5.3. Praktisch afwegingskader voor kostenefficiënte maatregelen en maatwerk

In enkele zienswijzen wordt opgemerkt dat voor het bepalen van de aanpak van de knelpunten bij veehouderijen een vergelijkbaar afwegingskader als bij NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide) wenselijk is.

In een andere zienswijze wordt steun voor maatwerkaanpak per knelpunt uitgesproken. In die zienswijze wordt ook geopperd dat het wanneer een burger- of plattelandswoning

dichtbij de veehouderij staat, saneren van een woning soms goedkoper is dan het investeren in emissiereducerende maatregelen.

#### Reactie

In paragraaf 4.5.3 van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 staan reeds criteria die van belang zijn bij het afwegen van maatregelen per knelpunt. Van belang is te benadrukken dat voor het oplossen van de NSL-knelpunten rond veehouderijen maatwerk in overleg met de betrokken partijen nodig is. Waar nodig betrek ik deskundigen.

Mijn uitgangspunt is emissiereductie om de knelpunten rond veehouderijen op te lossen. In de gevallen waarin dit niet leidt tot het oplossen van een knelpunt, wordt gekeken naar andere mogelijkheden, zoals het verplaatsen van een veehouderij of een woning. Ook hier is maatwerk in overleg met betrokken partijen nodig.

#### **5.4. Emissiereducerende maatregelen**

Een zienswijze stelt dat nieuwe pluimveestalconcepten die fijnstofemissies daadwerkelijk terugdringen (scheiding van functies) nog op zich laten wachten.

Een andere zienswijze vermeldt dat de Limburgse Land- en Tuinbouwbond (LLTB) medio 2017 een nota toekomst veehouderij heeft vastgesteld en aangeboden aan de overheden, waaronder de gemeente Nederweert. Daarin is aangeboden om binnen vier jaar te komen tot een reductie van 30% bij alle (leg)pluimveebedrijven ten opzichte van gangbaar.

Deze zienswijze stelt ook dat toepassing van BBT<sup>13</sup> (op basis van een kosteneffectiviteitsafweging) begrijpelijk is, mits voor bestaande bedrijven rekening gehouden wordt met redelijke termijn.

#### Reactie

Het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 bevat in bijlage 4 een overzicht van een aanzienlijk aantal fijnstofemissiereducerende technieken bij pluimveehouderijen. Naar verwachting zullen innovatieve ontwikkelingen de komende jaren leiden tot het beschikbaar komen van meer technieken.

Ik verwelkom het aanbod om in Limburg binnen vier jaar te komen tot een reductie van 30% bij alle (leg)pluimveebedrijven ten opzichte van gangbaar. Echter, in februari 2017 zijn Europese conclusies over BBT gepubliceerd. Op grond hiervan moeten bevoegde gezagen ervoor zorgen dat bestaande IPPC<sup>14</sup>-pluimveehouderijen (vanaf 40.000 plaatsen) uiterlijk in februari 2021 emissiereducerende BBT-maatregelen voor fijnstof hebben genomen.

#### **5.5. Ruimtelijk beleid**

Volgens een zienswijze is het ruimtelijk beleid van Nederweert onvoldoende toegesneden geweest op de problematiek. In het afgelopen decennium zijn, zoals deze zienswijze stelt, nog ruimte-voor-ruimtewoningen in het buitengebied, in de nabijheid van intensieve veehouderijen, gebouwd. Het verdient volgens deze zienswijze dan ook aanbeveling het

---

<sup>13</sup> BBT staat voor Beste Beschikbare Technieken

<sup>14</sup> IPPC staat voor Integrated Pollution Prevention and Control

ruimtelijk spoor goed te betrekken, waarbij gebieden worden aangewezen waar veehouderij zich kan ontwikkelen en waar het primaat meer bij andere functies ligt. In de gebieden waar veehouderij zich moet kunnen ontwikkelen zou het (nu of op termijn) weg bestemmen van woningen c.q. het verplaatsen van dit bouwrecht naar een andere locatie waar geen overschrijding aan de orde is, een optie zijn die meegenomen moet worden.

#### Reactie

Bij het oplossen van de huidige NSL-knelpunten rond veehouderijen wordt in eerste instantie ingezet op emissiereductie. Wanneer dat geen oplossing biedt, wordt gekeken naar andere mogelijke oplossingen, zoals verplaatsen van een veehouderij of woningen. Het is primair aan de gemeente Nederweert om een op de situatie toegesneden ruimtelijk beleid te voeren.

#### **5.6. NSL-monitoring**

In een zienswijze wordt gevraagd om eenduidigheid en transparantie in de invoer en berekening van de NSL-monitoring. In een andere zienswijze wordt gepleit voor de opzet van een publiek inzichtelijk monitoringssysteem, met een duidelijke rol voor burgergroepen. Een derde zienswijze vraagt of emissies uit intensieve veehouderij in Borne's buurgemeenten, Hof van Twente en Tubbergen, wel voldoende worden meegerekend. In een vierde zienswijze wordt gesteld dat de monitoringstool NSL een aantal onvolkomenheden bevat, waardoor er in bepaalde jaren bij bepaalde bedrijven in het ene jaar wel sprake is van een normoverschrijdingen en in een ander jaar niet, terwijl er in de vergunning van het bedrijf niets veranderd is. Een vijfde zienswijze benoemt daarbij dat door klimatologische en/of andere oorzaken dat wisselingen in het niveau van de achtergrondconcentratie bepalend kunnen zijn of op een locatie de grenswaarden worden overschreden of niet. Deze zienswijze stelt dat investeren in maatregelen om de emissie te verminderen daarmee onzeker is wat betreft de effectiviteit en daarom ongewenst voor beleid en praktijk. Een zesde zienswijze bevat de vrees dat allerlei emissiebronnen van buiten de landbouw onterecht op het bordje van de pluimveehouderij worden gelegd. In een zevende zienswijze wordt gesteld dat er in Nederweert sprake is van hoge achtergrondconcentraties waarin ook het buitenland (in dit geval Vlaanderen) een rol zou spelen. Een achtste zienswijze vraagt of de reeds ingezette emissiereductie van ammoniak, welke stof bijdraagt aan de vorming van secundair fijnstof, helpt bij het oplossen van de NSL-knelpunten rond veehouderijen in Nederweert.

#### Reactie

Ik heb met de eerste twee zienswijzen rekening gehouden in de NSL-monitoringsronde 2018. Bij de monitoring van het NSL berekent het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) knelpunten op basis van de invoer van relevante gegevens door gemeenten. Ten behoeve van de monitoringsronde 2018 zijn gemeenten geïnstrueerd wat van hen aan invoer wordt verwacht. Burgergroeperingen hebben, net als andere partijen, toegang tot de monitoringsrapportages.

Ten aanzien van de derde zienswijze merk ik het volgende op. Het RIVM voert bij de monitoringsronde 2018 steekproefsgewijs controles uit of de invoer van gemeenten correct is.

Ten aanzien van de vierde en vijfde zienswijze is mijn reactie als volgt. Fluctuaties in berekende concentraties kan - bij gelijke bedrijfsgegevens - voortkomen uit verschillen in generieke gegevens:

- Achtergrondconcentraties
- Emissiefactoren
- Ruwheid van een terrein
- Meteorologische omstandigheden van het gepasseerde jaar

Deze fluctuaties kunnen ertoe leiden dat er bij een bepaalde woning het ene jaar een knelpunt is, doordat de fijnstofconcentratie net boven de norm ligt, en een volgend jaar geen knelpunt is, doordat de fijnstofconcentratie net onder de norm ligt. Ik zal bij de aanpak van knelpunten zoveel mogelijk met deze fluctuaties rekening houden en inzetten op een generieke reductie van fijnstof in de landbouw zoals aangekondigd in de Kamerbrief<sup>15</sup> van 1 juni 2017.

Over de zesde en zevende zienswijze merk ik op dat uit de uitgevoerde knelpuntanalyse blijkt dat pluimveehouderijen dichtbij de betreffende woningen de hoofdbron zijn van alle nog resterende fijnstofknelpunten rond veehouderijen.

Mijn reactie op de achtste zienswijze is als volgt. Ammoniak draagt inderdaad bij aan de vorming van secundair fijnstof in een groot gebied, tot over de landsgrenzen. Emissiereductie van ammoniak draagt wel bij aan een generieke verbetering van de luchtkwaliteit, maar biedt op korte termijn geen oplossing voor de NSL-knelpunten in Nederweert.

## **5.7. Financiering**

In enkele zienswijzen wordt gesteld dat de overheid geen kosten van maatregelen moet vergoeden indien die maatregelen haalbaar en betaalbaar voor veehouders zijn. Dit onder andere in verband met borging van level playing field. In een andere zienswijze wordt gesteld dat compensatie van veehouders nodig is indien verdergaande maatregelen dan BBT worden geëist.

Ook is er een zienswijze waarin gesteld wordt dat agrarische ondernemers die op basis van vrijwilligheid hun vergunning aanpassen of hun bedrijf stoppen, evengoed gecompenseerd moeten worden.

Weer een andere zienswijze stelt het volgende: "Om te voldoen aan maatschappelijk eisen zijn diervriendelijke houderijsystemen in de legpluimveehouderij toegepast. Dit in combinatie met de ruimtelijke keuzes die de overheid heeft gemaakt leidt voor ons tot de conclusie dat eventueel verdergaande maatregelen op bedrijven door de overheid gecompenseerd dienen te worden."

In een laatste zienswijze worden vragen gesteld welke partij welk deel van de kosten op zich moet nemen en in hoeverre dat past binnen kaders van staatssteun.

## **Reactie**

---

<sup>15</sup> TK 2016-2017, 28973, nr. 191

Mijn uitgangspunt bij de vraag in hoeverre de betrokken veehouders gecompenseerd moeten worden voor het treffen van (emissie-reducerende) maatregelen, is dat er sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Veehouders die in het verleden (emissie-reducerende) maatregelen hebben genomen en deze zelf hebben bekostigd mogen niet benadeeld worden ten opzichte van veehouderijen waar zich de resterende overschrijdingen voordoen. Tegelijkertijd realiseer ik mij dat de betrokken veehouders grotendeels handelen binnen de geldende juridische kaders en verleende vergunningen. Voor maatregelen die thans of op korte termijn juridisch afdwingbaar zijn of worden, worden door het Rijk enkel financiële middelen beschikbaar gesteld indien er een juridische verplichting tot compensatie bestaat. Financiële compensatie is in andere gevallen een mogelijke optie voor zover dat past binnen relevante juridische kaders, zoals de regelgeving inzake staatssteun. Ik neem over het beschikbaar stellen van financiële middelen door het Rijk een besluit nadat de betrokken bevoegde gezagen in overleg met de betrokken veehouders een concreet voorstel hebben opgesteld voor de aanpak per knelpunt en de kosten daarvan. Ik zal de tekst van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 op deze punten aanpassen.

### **5.8. Regelgeving om ontstaan nieuwe knelpunten tegen te gaan**

In enkele zienswijzen wordt gevraagd om uitbreider op de problematiek van nieuwe knelpunten in te gaan en oplossingen te zoeken.

#### Reactie

Een belangrijke oorzaak van het kunnen ontstaan van nieuwe knelpunten is het verschil tussen de systematiek van de monitoring van het NSL enerzijds en de toetsing bij vergunningverlening anderzijds.

In de monitoring NSL wordt de fijnstofbijdrage van veehouderijen binnen 1 km van een woning eerst uit de meer globale achtergrondconcentratie gehaald en vervolgens op basis van specifieke veehouderijenmerken gecumuleerd meegenomen in de berekening of bij een woning een overschrijding van de fijnstofnorm plaatsvindt.

In de vergunningverlening worden de emissies van omliggende veehouderijen meestal alleen via de achtergrondconcentratie in acht genomen bij de toetsing van de fijnstofemissie van de veehouderij aan de fijnstofnormen. Daardoor wordt wel gedeeltelijk rekening gehouden met cumulatie, maar minder op de situatie toegesneden.

Een gedetailleerde gecumuleerde berekening van de fijnstofconcentratie in de monitoring NSL is een meer precieze benadering van de werkelijkheid en leidt tot een hogere concentratie indien meer (pluim)veehouderijen dichtbij een woning staan dan wanneer een veehouderij bij vergunningverlening getoetst wordt aan de fijnstofnorm met inachtneming van alleen de achtergrondconcentratie. Dit leidt ertoe dat thans (pluim)veehouderijen vergund kunnen worden die vervolgens volgens de jaarlijkse monitoring van de NSL een nieuw fijnstofknelpunt veroorzaken.

Ik merk op dat het bevoegd gezag nu al de mogelijkheid heeft om aanvragen voor veehouderijen meer in detail cumulatief door te rekenen. Vervolgens te toetsen aan de fijnstofnormen zoals bij de monitoring plaatsvindt. In de praktijk blijft dit veelal beperkt tot

het betrekken van de achtergrondconcentratie bij de toetsing. Die mogelijkheid is ook geen verplichting.

Ik ben daarom gestart met de voorbereiding van een wijziging van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 die naar mijn oordeel nodig is om het ontstaan van nieuwe knelpunten tegen te gaan. Mijn inzet is de wijze van toetsing bij vergunningverlening aan veehouderijen enerzijds en de monitoring van het NSL anderzijds zo veel mogelijk gelijk te trekken. Dit betekent in de praktijk dat naar verwachting slechts in enkele gebieden met veel pluimveehouderijen en in een beperkt aantal gevallen waarin 2 of meer pluimveehouderijen dichtbij elkaar en dichtbij een woning staan cumulatieve toetsing bij vergunningverlening nodig is. En in andere gevallen is een individuele toetsing met inachtneming van de achtergrondconcentratie afdoende.

Hiermee neem ik een belangrijke oorzaak voor het ontstaan van mogelijke nieuwe knelpunten weg. Tenslotte heeft ook het generieke luchtkwaliteitsbeleid ten aanzien van de reductie van PM<sub>10</sub> een positieve invloed op de achtergrondconcentratie en zal hierdoor het ontstaan van nieuwe knelpunten tegengaan. Ik zal de tekst van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 op dit punt concretiseren

### **5.9. Gebiedsgericht model**

In een zienswijze wordt gesteld dat indien de vergunningverlening in Nederweert kan worden gebaseerd op het ontwikkelde gebiedsgerichte model dat tot een betere garantie zal leiden voor wat betreft het voorkomen van nieuwe overschrijdingen. Daartoe is echter toestemming van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) nodig.

#### Reactie

Over het verzoek t.a.v. het gebiedsgerichte model in de gemeente Nederweert neem ik een besluit na bestuurlijke overeenstemming met Nederweert over de aanpak van de NSL-knelpunten in Nederweert.

### **5.10. Regelgeving om huidige knelpunten te kunnen aanpakken**

In enkele zienswijzen wordt bepleit dat aanpassing wet- en regelgeving noodzakelijk is om knelpunten te kunnen aanpakken, terwijl in een andere zienswijze het tegendeel wordt bepleit.

#### Reactie

Slechts een klein deel van de grenswaarde-overschrijdingen kan onder de huidige regelgeving worden opgelost. Wijziging van regelgeving is noodzakelijk om de huidige knelpunten rond veehouderijen te kunnen oplossen. Het is noodzakelijk dat bevoegde gezagen in bestaande vergunningen in kunnen grijpen om de overschrijdingen van de fijnstofnorm te kunnen beëindigen en toekomstige overschrijdingen te voorkomen. Het voorstel tot wijziging van de Crisis- en herstelwet waarbij de reikwijdte van deze wet wordt verbreed en waarvan de Minister van Binnenlandse Zaken bij brief van 8 maart 2018 heeft laten weten dit voorstel voor de zomer aan de Tweede Kamer aan te bieden, maakt dit mogelijk.<sup>16</sup> Ter invulling hiervan streef ik ernaar een experiment mogelijk te maken waarbij ten behoeve van het wegnemen van veehouderij-gerelateerde overschrijdingen van PM<sub>10</sub> de

---

<sup>16</sup> Kamerstukken TK 2017-2018, 33 118, 102



gemeenten de mogelijkheid wordt gegeven om bij de verlening van vergunningen op grond van artikel 2.9 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht af te wijken van de Wet milieubeheer en in aanvulling op bepalingen van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vergunningvoorschriften te wijzigen dan wel een vergunning geheel of gedeeltelijk in te trekken als grenswaarden worden overschreden. Ik zal de tekst van het concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018 op dit punt concretiseren

#### **5.11. Rechtszekerheid voor de veehouder**

Een zienswijze stelt dat over de rechtszekerheid van de (pluim)veehouder in het concept-besluit niet gesproken wordt. Wanneer de veehouder overgaat tot het nemen van maatregelen, is hij dan voor de lange termijn gevrijwaard om te voldoen aan nieuwe emissie-eisen (bijvoorbeeld scherpere emissie-eisen die kunnen komen naar aanleiding van de Veehouderij en Gezondheid Omwonenden (VGO)-onderzoeken en/of het Nationaal Actieplan Luchtkwaliteit)?

##### Reactie

De doelen voor de lange termijn t.a.v. emissiereductie fijnstof uit pluimveehouderijen zijn vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 1 juni 2017 van de toenmalige staatssecretarissen van Economische Zaken (EZ) en Infrastructuur en Milieu (IenM), mede namens de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)<sup>17</sup>. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit(LNV) heeft in het Algemeen Overleg dierziekten en antibiotica-reductiebeleid op 15 februari 2018 aangegeven dat het kabinet de ambities van het vorige kabinet onderschrijft. Het kabinet overlegt met de pluimveesector over een haalbaar maatregelpakket om deze doelstellingen te kunnen realiseren. Pluimveehouders kunnen hierop anticiperen.

#### **5.12. Motie Ronnes/Veltman over luchtkwaliteit en de plattelandswoning**

In een zienswijze wordt gevraagd naar de reactie van de Europese Commissie op de motie Ronnes/Veltman<sup>18</sup> over luchtkwaliteit en de plattelandswoning.

##### Reactie

Over de onderwerpen luchtkwaliteit en plattelandswoningen heeft de minister van Binnenlandse Zaken de Tweede Kamer recent geïnformeerd naar aanleiding van vragen gesteld tijdens het Schriftelijk Overleg<sup>19</sup> over de afdoening van de motie Veldman en Ronnes inzake de Wet plattelandswoningen. Ik verwijs daarom korthedshalve naar de antwoorden op deze vragen, die op 19 juni 2018 aan de Tweede Kamer zijn gezonden.

---

<sup>17</sup> TK 2016-2017, 28 973, 191

<sup>18</sup> TK 2017-2018, 29 383, 262

<sup>19</sup> TK 2017-2018, 29 383, 293

## 6. Conclusie zienswijze reacties

Ik wil alle insprekers hartelijk bedanken voor hun inspraakreactie en ik verwacht met deze nota van antwoord te laten zien dat ik de reacties serieus neem. Er zijn veel goede ideeën voor de verbetering van luchtkwaliteit en gezondheid aangedragen. Ik deel de noodzaak om verder te gaan met het treffen van maatregelen in het belang van leefomgeving, luchtkwaliteit en gezondheid.

Voor het merendeel ondersteunen de reacties mij in mijn voornemen het NSL aan te vullen met een robuust pakket maatregelen om de knelpunten versneld op te lossen. Wel wordt in meerdere zienswijzen getwijfeld aan het feit of het totale maatregelenpakket voldoende is om de termijn van overschrijding zo kort mogelijk te houden. De meeste zienswijzen bevatten dan ook voorstellen voor aanvullende of aangepaste maatregelen of bekritisieren voorgestelde maatregelen. De zienswijzeprocedure geeft aanleiding om een maatregel van de gemeente Eindhoven te laten vervallen. Het maatregelenpakket zal hierop worden aangepast.

De ingediende zienswijzen zijn samen met het TNO rapport “Inschatting van effecten van gemeentelijke maatregelen voor reductie NO<sub>2</sub>-concentratie op knelpunten” de basis geweest voor een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor de NO<sub>2</sub> knelpunten. In nauw overleg met de betrokken steden is het maatregelenpakket aangepast. Tegelijkertijd is met de gemeenten en provincies waar zich nog veehouderij-gerelateerde overschrijdingen voordoen gezocht naar concretisering en aanscherping van het maatregelenpakket om ook voor de PM<sub>10</sub> tot een passend maatregelenpakket te komen. In het addendum “Aanscherping concept-kabinetsbesluit Aanpassing NSL 2018”, dat aan het concept-kabinetsbesluit is toegevoegd, is opgenomen welke aanpassingen dit betreft.

Ik ben van mening dat ik hiermee een robuust luchtkwaliteitsplan heb opgesteld dat passende maatregelen bevat om de termijn van overschrijding van de grenswaarden zo kort mogelijk te houden.

## Bijlage 1 Overzicht zienswijzen en nummering

Hieronder treft u een lijst van organisaties en burgers die een zienswijze hebben ingediend.

Inspraak nr.	Registratie nr.	Organisatie	Plaats
1	56679153	Werkgroep verkeer Rivierenbuurt	Den Haag
2	56654676	Particulier	Castricum
3	56653594	TELOS, Brabants Centrum voor Duurzame Ontwikkeling	Tilburg
4	56599112	Particulier	Rotterdam
5	56542367	Particulier	Voorburg
6	56540986	Particulier	Almere
7	56538971	Particulier	Voorburg
8	56500156	Droogh Onderwijsadvies	Balkbrug
9	56463145	Particulier	Gemert
10	56459809	Particulier	Zwammerdam
11	56453161	Particulier	Tilburg
12	56440743	Particulier	Nieuw Bergen
13	56435698	Particulier	Uitgeest
14	56434956	Particulier	Utrecht
15	56432841	Fastned	Amsterdam
16	56422877	Particulier	Apeldoorn
17	56418012	Particulier	Amsterdam
18	56741532	Particulier	Vlaardingen
19	56705411	Particulier	Amsterdam
20	57006739	Regio FoodValley	Barneveld
21	56940174	Particulier	S-Gravendeel
22	56925325	Particulier	Rotterdam
23	56917297	LTO Nederland	Den Haag
24	56900104	Particulier	Maarssen
25	57125078	Particulier	Nieuw Lekkerland
26	57112908	Werkgroep Transitie Boxtel	Boxtel NL
27	57106659	Particulier	Burgh-Haamstede
28	57106530	Particulier	Zutphen
29	57101296	Particulier	Rotterdam
30	57099639	Particulier	Alkmaar
31	57095310	Particulier	't Zandt
32	57091061	Particulier	Amersfoort
33	57077850	Particulier	's-Gravenpolder
34	57077394	Particulier	Oudorp
35	57076970	Particulier	Veenendaal
36	57076199	Luchtfonds	Maarssen
37	57047303	Luchtwachters - Den Haag	Den Haag
38	57041073	Particulier	Woerden

<b>Inspraak nr.</b>	<b>Registratie nr.</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Plaats</b>
39	57033957	Gemeente Nederweert	Nederweert
40	57029387	Luchtwachters Nederland (Haarlem)	Haarlem
41	57171102	Gemeente Breda	Breda
42	57166284	Particulier	Bilthoven
43	57165982	Burgerwerkgroep max5odeur	Hollum
44	57135961	Particulier	Zutphen
45	57130028	Gemeente Amersfoort	Amersfoort
46	57234542	Provincie Limburg	Maastricht
47	57233743	Havenbedrijf Rotterdam NV	Rotterdam
48	57233178	Vereniging Milieudefensie	Amsterdam
49	57230535	Longfonds	Amersfoort
50	57224515	Actiegroep 'Wij willen meten in Borne-West'	Borne
51	57222628	Particulier	Enschede
52	57221862	Omgevingsdienst IJmond; Platform Milieu & Gezondheid	Beverwijk
53	57221318	Luchtwachters van Delft	Delft
54	57219441	Wijkcentrum d'Oude Stadt	Amsterdam
55	57212144	Luchtwachters Holland Rijnland	Leiden
56	57211938	Particulier	Enschede
57	57210636	Particulier	Jubbega
58	57207780	Particulier	Amsterdam
59	57207341	Luchterwachters Rotterdam	Rotterdam
60	57205916	Alle eigenaren / berijders in Nederland en daarbuiten van oudere voertuigen	Leiderdorp
61	57201037	Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr. J. Penn	Heiloo
62	57199631	Q-Park Nederland	Maastricht
63	57190986	Particulier	Amsterdam
64	57188654	Nederlandse Vakbond Pluimveehouders	Almelo
65	57188493	Particulier	Capelle aan den IJssel
66	57188099	Plastic Soup Foundation	Amsterdam
67	57187415	Particulier	Eefde
68	57187310	LLTB	Roermond
69	57177310	PCGM	Helmond
70	57172854	Gemeente Someren	Someren
71	57241102	Particulier	Utrecht
72	57240936	Particulier	Leiden
73	57240039	De Luchtwachters Utrecht	Utrecht
74	57239972	Particulier	's-Hertogenbosch
75	57830670	IPO	Den Haag

<b>Aanvullende Inspraak nr.</b>	<b>Registratie nr.</b>	<b>Organisatie</b>	<b>Plaats</b>
76	58093928	Vereniging Milieudefensie	Amsterdam
77	58076154	PSP'92	Arnhem
78	58053116	Luchtwachters Den Haag	Den Haag
79	58031184	Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr. J. Penn	Heiloo
80	58026032	Luchtwachters Utrecht	Utrecht
81	57991775	TELOS, Brabants Centrum voor Duurzame ontwikkeling	Tilburg
82	57907864	Actiegroep 'Wij willen meten in Borne-West'	Borne
83	58129621	Luchtwachters Holland Rijnland	Leiden
84	58126490	Particulier	Enschede
85	58119143	Particulier	Rotterdam