

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA Den Haag

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 456 00 00  
F 070 456 11 11

**Kenmerk**

IENM/BSK-2012/19549

Datum 24 februari 2012

Betreft Beantwoording schriftelijke vragen tweede monitoringsrapportage NSL

Geachte voorzitter,

De vaste commissie van Infrastructuur en Milieu heeft mij op 30 januari jl. een lijst van vragen gezonden over het monitoringsrapport NSL 2011, dat ik op 20 december aan u heb toegezonden met een aanbiedingsbrief (TK 2011-2012 30175, nr. 130). Hierbij treft u de antwoorden aan.

1. Hoe is het grote verschil van berekende NO<sub>2</sub>-overschrijdingen voor 2015 ten opzichte van die in 2010 te verklaren?

De daling in NO<sub>2</sub>-concentraties tussen 2010 en 2015 is vooral te danken aan het feit dat door de stapsgewijze aanscherping van de emissie-eisen het verkeer steeds schoner wordt. Dat geldt niet alleen voor Nederland, maar ook voor de buurlanden. Als gevolg hiervan dalen zowel de achtergrondconcentraties als de concentratiebijdrage van lokaal verkeer. De afname van het aantal knelpunten langs het hoofdwegennet heeft tevens te maken met het feit dat bij de vaststelling van het NSL in 2009 het wettelijk geregelde toepasbaarheids- en blootstellingscriterium nog niet volledig was toegepast.

2. a. Leiden resultaten uit de monitoringsrapportage tot wijziging van doelstellingen?  
b. Zo ja, welke?

a. en b. Nee. Het NSL heeft twee doelstellingen:

- Het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid, door tijdig te voldoen aan de Europese normen.
- Het onderbouwen van ruimtelijke projecten die in het NSL zijn opgenomen.

Deze doelstellingen worden niet aangepast gedurende de looptijd van het NSL. Het doel van de monitoring is de uitvoering van het NSL aan te passen als de resultaten van de monitoring daartoe aanleiding geven.

3. a. Wie toetst de resultaten van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)?  
b. Hoe worden deze gevalideerd?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

a. Het RIVM voert controleberekeningen uit met een rekenmodel (TREDM) dat in 2011 door het ECN is beoordeeld. Het rekenmodel voldoet volgens die beoordeling geheel aan de regels in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

b. Het modelinstrumentarium wordt periodiek gevalideerd met resultaten van metingen. Dit kan er toe leiden dat er een modelaanpassing plaats vindt, zodat de overeenkomst tussen metingen en modelberekeningen wordt verbeterd.

4. Is het juist dat in een gebied waar, onder invloed van het verkeer, juist aan de fijnstofnorm wordt voldaan, 25% van de Nederlanders vroegtijdig zal sterven aan de gevolgen van luchtvervuiling door verkeer?

Er is geen basis voor een dergelijke uitspraak. De blootstelling aan fijn stof veroorzaakt ca. 1 jaar verlies in levensduur voor de "gemiddelde Nederlander". Dit "voortijdig overlijden" zal alle Nederlanders in meer of mindere mate betreffen. Aangenomen mag worden dat er grote variatie zal zijn tussen de Nederlandse burgers, waarbij de één vrijwel geen verkorting van de levensduur ondervindt en een ander mogelijk enkele jaren. De bijdrage van verkeer aan dit verlies aan levensduur zal afhankelijk zijn van de grootte van de lokale bijdrage van verkeer aan de fijn stof concentratie. Door de autonome verschoning van het wagenpark is de verkeersbijdrage aan de fijn stof concentratie sterk afgenomen in de afgelopen jaren. Het totale levensduur verlies door blootstelling aan fijn stof zal mede bepaald worden door andere stofbronnen dan verkeer.

5. a. Is het juist dat, gelet op de kennis die is opgedaan in 2010 over de concentraties in de praktijk, in modellen (CAR II, versie 6) de achtergrondconcentratie NO<sub>2</sub> voor niet-snelwegen een factor 4 à 5 te laag is meegewogen voor personenauto's en een factor 1,5 - 2 voor vrachtverkeer?  
b. Zo nee, waarom niet?  
c. Zo ja, welke consequenties heeft dat voor de uitkomsten van de vooraf berekende emissies?

a, b en c. In uw vraag doelt u op het meewegen van emissiefactoren in de modellen en de veranderingen die daarin optreden. Dit vergt enige toelichting op de werkwijze met betrekking tot het vaststellen van de emissiefactoren. TNO en PBL stellen jaarlijks generieke emissiefactoren vast voor luchtkwaliteitsberekeningen langs verkeerswegen in Nederland. De generieke emissiefactoren worden door het ministerie van IenM jaarlijks bekend gemaakt op 15 maart, conform bepalingen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. TNO en PBL houden bij het vaststellen van de emissiefactoren rekening met de meest recente inzichten in de praktijkemissies van voertuigen en de samenstelling van het (toekomstige) wegverkeer in Nederland, zowel voor het afgelopen jaar als voor toekomstige jaren. Dit kan betekenen dat de emissiefactoren die in een bepaald jaar worden vastgesteld, verschillen van de emissiefactoren (en daarmee de emissies) die zijn vastgesteld in voorgaande jaren. In de jaarlijkse berekeningen ten behoeve van de monitoring van het NSL wordt, conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit, uitgegaan van de meest recente emissiefactoren die bekend zijn gemaakt door de staatssecretaris van IenM. Voor

de berekeningen van de concentraties NO<sub>2</sub> langs wegen zijn zowel de emissiefactoren NO<sub>x</sub> als NO<sub>2</sub> van belang. Tussen 2007 en 2011 zijn de waarden voor de NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub> emissiefactoren in 2010 enkele malen bijgesteld. Voor de NO<sub>2</sub> emissiefactoren vond een grote aanpassing plaats in juli 2007 (CAR versie 6.1). In die versie zijn de NO<sub>2</sub> emissiefactoren ten opzichte van april 2007 (CAR versie 6.0) naar boven bijgesteld. In CAR versie 6.0 (en eerdere versies) bedroeg de NO<sub>2</sub>-emissiefactor ongeveer 5% van de NO<sub>x</sub>-emissiefactor. Op basis van nieuwe inzichten van TNO zijn deze percentages bijgesteld naar 17-35% voor lichte voertuigen en ongeveer 7% voor vrachtauto's. In CAR versie 6.1 is ook een aanpassing doorgevoerd van de verdunningsfactor, omdat uit onderzoek van het RIVM bleek dat er sprake was van een systematische overschatting van alle concentraties die met CAR werden berekend. De aanpassingen zijn door het RIVM in een rapport vastgelegd. In de berekeningen die in 2008 zijn uitgevoerd ten behoeve van het Kabinetsstandpunt NSL, dat als basis diende voor het derogatieverzoek, is rekening gehouden met de aanpassingen in de NO<sub>2</sub>-emissiefactoren die in juli 2007 zijn doorgevoerd.

6. a. Is het juist dat het RIVM, uit onderzoek in Amsterdam, heeft geconcludeerd dat de voertuigemissies vele malen hoger liggen dan de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hadden geschat?
  - b. Welke consequenties heeft dit voor de uitkomsten van de monitor?
- a. De emissies van het Amsterdamse wagenpark liggen hoger dan het landelijk gemiddelde. Standaard wordt overal met dit landelijk gemiddelde gerekend. Uit specifiek TNO-onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de gemeente Amsterdam, is geconstateerd dat het wagenpark van Amsterdam afwijkt van het landelijk gemiddelde wagenpark (meer diesels). Dit betekent dat de emissies van het Amsterdamse wagenpark afwijken van het landelijke gemiddelde. Uitgaan van een landelijk gemiddelde betekent overigens per definitie dat er lokaal deels sprake zal zijn van een te lage uitkomst en deels van een te hoge uitkomst.
- b. De consequentie van deze constatering is dat er sprake kan zijn van een onderschatting van het aantal knelpunten in Amsterdam. De gemeente Amsterdam gaat ter bevestiging nader onderzoek verrichten naar deze afwijkende samenstelling van het wagenpark. Dan zal het doorwerken in de berekeningen en wordt zichtbaar tot welke extra knelpunten dit leidt. Als de eerdere constatering door het aanvullend onderzoek wordt bevestigd, bestaat de mogelijkheid voor Amsterdam met aangepaste emissiefactoren te rekenen.
7. a. Wat zijn de verwachte effecten van de invoering van de Europese emissiestandaarden Euro V en Euro VI tot 2020?
  - b. Zijn deze verwachtingen het afgelopen jaar bijgesteld?
- a. Zoals eerder gemeld aan de Kamer blijven de praktijkemissies van Euro V achter bij de verwachtingen. Er wordt nu in de EU gewerkt aan aanvullende voorschriften voor Euro VI om de kans op tegenvallende praktijkemissies verder te beperken. Voor Euro VI is de regering op basis van een tot dusverre uitgevoerde meting aan een prototype optimistisch. Als verdere metingen dit

gunstige beeld bevestigen, zal de instroom van Euro VI voertuigen in het wagenpark de luchtkwaliteit tussen 2013 en 2020 snel verbeteren.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

b. De tegenvallende Euro V prestaties waren al eerder in 2010 in de emissiecijfers verwerkt. Het afgelopen jaar is daar geen verandering in opgetreden.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

8. a. Is bij de prognose over 2012 rekening gehouden met de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid?  
b. Zo nee, kunt u aangeven welk effect u verwacht op de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide en of extra maatregelen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) nodig zijn?

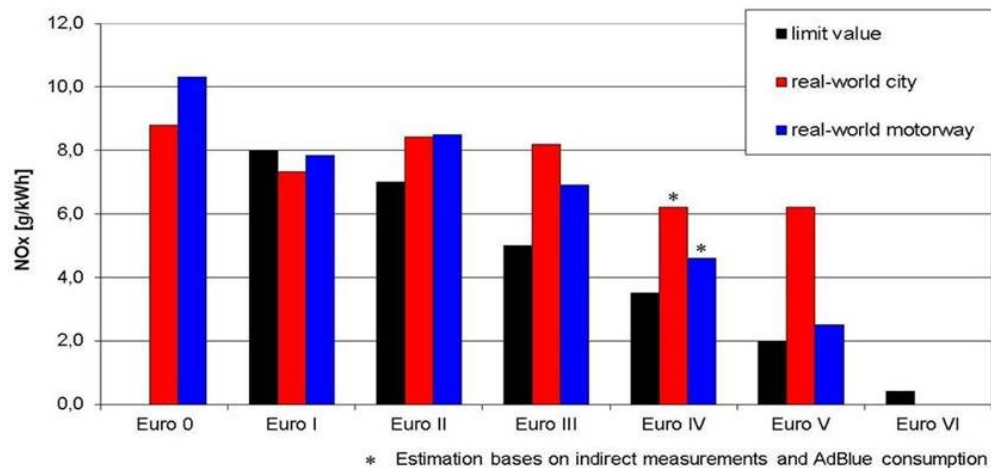
a. Nee.

b. De samenvattende rapportage over het "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h" (bijlage bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 32 646 nr. 13), die de Minister met haar brief van 28 november jl. aan uw Kamer heeft gezonden, beschrijft alle effecten van de snelheidsverhoging, inclusief die op de luchtkwaliteit. De emissies van NO<sub>x</sub> en PM10 nemen in 2015 toe met respectievelijk maximaal 3,5% en 1,3% ten opzichte van de situatie zonder snelheidsverhoging. Extra maatregelen in het kader van het NSL zijn niet noodzakelijk als gevolg van de snelheidsverhoging. De landelijke verhoging van maximumsnelheden is zo vorm gegeven dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Op een aantal plekken waren hiertoe investeringen in (scherm)maatregelen voorzien. De Kamer heeft de regering bij motie opgeroepen deze investeringen niet te doen en de voorgenomen snelheidsverhoging op die trajecten niet door te voeren. De Minister heeft uw Kamer inmiddels laten weten deze motie uit te voeren.

9. Kunt u voor de afgelopen tien jaar aangeven wat de voorspellingen waren voor de emissies van voertuigklassen en wat de uiteindelijke waarde bleek te zijn?

Bij de vaststelling en invoering van een nieuwe emissienorm (Euroklasse) wordt in eerste instantie aangenomen dat de praktijkemissies in dezelfde mate zullen afnemen als de mate van aanscherping van de typekeuringseisen. Naarmate praktijkmetingen beschikbaar komen worden die verwachtingen zo nodig bijgesteld. Uit onderstaand door TNO beschikbaar gestelde figuur blijkt dat vanaf Euro II de dan steeds meer algemeen toegepaste elektronica de mogelijkheid biedt om de motoren op de testcyclus te kalibreren, waardoor ze in de test aan de eisen voldoen, maar op de weg hogere emissies hebben.

Met Euro IV en V doet uitlaatgasnabehandeling haar intrede. Deze werkt vooral goed bij hogere uitlaatgastemperaturen, die in de test veel voorkomen, maar bij gebruik van een voertuig in een stedelijke omgeving minder. Van Euro VI hebben we nog te weinig praktijkgegevens om robuuste uitspraken te doen over het niveau van de praktijkemissies. De metingen die we wel hebben stemmen ons hoopvol dat het verschil tussen eis en praktijk kleiner zal zijn dan bij voorgaande Euroklassen. De voor Euro VI geldende testcyclus is ook meer representatief voor stadsverkeer dan de testcyclus voor Euro III, IV en V.



10. a. Hoeveel gemeenten maken actief gebruik van het rekenmodel ISL3a?  
b. Gaat deze bevoegdheid over naar de regionale uitvoeringsdiensten (RUD's)?

a. en b. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt actief gebruik gemaakt van ISL3a door gemeenten met een (potentiële) overschrijding van de fijn stof norm bij veehouderijen. Momenteel geldt dit voor 25 tot 30 gemeenten.

Het rekenmodel ISL3a is in opdracht van het voormalige ministerie van VROM ontwikkeld en is vrij beschikbaar voor iedereen. Het kan dus door gemeenten of RUD's (als die taken in plaats van gemeenten uitvoeren) en door bedrijven worden gebruikt bij onderzoek naar bijvoorbeeld de effecten van een veehouderij op de fijn stof concentraties (ten behoeve van vergunningaanvragen). ISL3a wordt jaarlijks geactualiseerd. Dit model voldoet aan de rekenregels van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

11. a. Bent u zich ervan bewust dat in 2011 op 14 van de 55 RIVM-meetpunten een daggemiddelde concentratie PM10 werd gemeten van meer dan 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ?  
b. Is het juist dat het hier ook locaties betreft waar in 2005 nog geen sprake was van overschrijding?  
c. Zo ja, hoe verklaart u dat in relatie tot het positieve beeld dat naar voren komt uit de door overheden aangeleverde gegevens op locatieniveau?  
d. Hoe rijmt u uw stelling dat er vrijwel geen knelpunten met fijn stof meer zijn met het bovenstaande?  
e. Welke garanties kunt u geven dat dergelijke overschrijdingen in 2012 niet meer plaatsvinden (aangezien de norm van nu af bindend is)?  
f. Welke maatregelen heeft u achter de hand als gaandeweg dit jaar blijkt dat overschrijding van de norm voor PM10 in beeld komt?  
g. Deelt u de stelling dat het niet verantwoord is op basis van de rekengegevens van één jaar te baseren dat een probleem is opgelost?  
h. Zo nee, waarom niet?

a. Ja. Overigens is dit het geval voor alle PM10 meetpunten van het RIVM. Een voorlopige analyse laat echter zien dat op geen van de meetpunten de in 2011 geldende norm voor de daggemiddelde concentratie is overschreden. Dit betekent dat de som van het aantal dagen met een concentratie boven de 75 µg/m<sup>3</sup> (tot 11 juni – vanwege derogatie) en boven 50 µg/m<sup>3</sup> (rest van het jaar) bij geen van de meetpunten boven de toegestane 35 dagen uitkomt.

b. Nee. Ook in 2005 was er op elk toen beschikbaar meetpunt minimaal een dag waarop de daggemiddelde concentratie boven 50 µg/m<sup>3</sup> uitkwam. Voor sommige meetpunten geldt dat er in 2005 meer dagen waren met een concentratie hoger dan 50 µg/m<sup>3</sup> en voor sommige waren het er minder. Ook zijn er locaties waar in 2005 nog geen PM10 gemeten werd, maar in de jaren daarna wel. Ongunstige weersomstandigheden beïnvloeden de concentratie PM10 en kunnen zorgen voor grote variaties, maar dat laat onverlet dat er sprake is van een dalende trend. Dat blijkt uit de meetgegevens van RIVM, DCMR en GGD Amsterdam<sup>1</sup>. Analyses over langere periodes laten zien dat grote variaties bijvoorbeeld van jaar tot jaar mogelijk zijn.

c, d en e. De knelpunten die in het verleden door overheden gemeten en berekend werden, ontstonden met name rond drukke verkeerslocaties, bij op- en overslag en rond intensieve veehouderijen. Door de inzet van tal van maatregelen in diverse sectoren is de emissie van fijn stof in Nederland sinds 1990 meer dan gehalveerd. Deze dalende emissietrend zet zich nog steeds voort, ook in de komende jaren. Door de dalende emissie in Nederland en het buitenland heeft het aantal fijn stofknelpunten zo sterk kunnen dalen dat in de monitoringstool nu vrijwel overal aan de norm wordt voldaan, in het grootste deel van Nederland ruim tot zeer ruim. Echter, de fijnstofconcentratie wordt ook bepaald door grensoverschrijdende bijdragen en meteorologische omstandigheden. Een absolute garantie dat in de toekomst nergens de norm overschreden zal worden, is dan ook niet te geven. Zelfs niet in het hypothetische geval dat de gehele resterende stofemissie in Nederland met bronbeleid weggenomen kan worden.

f. Uit experimenten in binnen- en buitenland blijkt dat het niet mogelijk is om de daggemiddelde concentratie op een verantwoorde wijze te beïnvloeden. Het reductiebeleid heeft zich dan ook altijd gericht op vermindering van de jaargemiddelde concentratie via maatregelen die langdurig werken, bijvoorbeeld via stoffilters bij fabrieken en roetfilters voor dieselauto's en stimuleringsregelingen voor versnelde introductie van schone voertuigen. Dit beleid wil ik handhaven.

g en h. Het is juist dat op basis van rekengegevens van één jaar geen conclusies kunnen worden getrokken. De berekeningen én de metingen laten al langer zien dat de fijn stofconcentraties dalen en in het grootste deel van Nederland dan ook ruim tot zeer ruim onder de norm liggen. Dat betekent echter niet dat gegarandeerd is dat ook in de toekomst in alle jaren overal aan de norm wordt voldaan, vanwege de grote invloed van grensoverschrijdende bijdragen en de meteorologische omstandigheden op de stofconcentraties.

12. Hoe verklaart u dat er nog steeds op diverse plekken waar decentrale overheden zoals Rotterdam, Amsterdam en Utrecht de luchtkwaliteit laten

---

<sup>1</sup> Trends in PM10 en NO2 concentraties - Tijdschrift Lucht - April 2011

meten, veel grotere overschrijdingen gemeten worden dan u rapporteert in uw monitoring van het NSL, terwijl er geen enkele discussie bestaat over de kwaliteit van de meetmethoden van deze steden?

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

Zowel de resultaten van metingen als van berekeningen kennen onzekerheden en laten daardoor per specifieke lokatie vaak verschillen zien, maar gemiddeld moeten de resultaten wel overeenkomen.

Kenmerk  
IENM/BSK-2012/19549

Amsterdam rapporteert een afwijkend wagenpark te hebben, waarmee de geconstateerde verschillen kunnen worden verklaard (zie ook het antwoord op vraag 6). De meet/reken vergelijkingen die tot de geconstateerde verschillen hebben geleid, zijn door GGD en RIVM verricht. In Utrecht lijken de metingen over 2011, uitgevoerd met Palmesbuisjes, hoger dan de berekeningen uit te komen; deze metingen zijn minder nauwkeurig en kennen een relatief grote onzekerheid, er zijn nog geen geijkte resultaten beschikbaar. Evenmin zijn er al gedetailleerde berekeningen beschikbaar. De DCMR rapporteerde in 2010 over lokaties in Rijnmond zowel over- als onderschattingen van gemeten concentraties door berekeningen. Tests van het RIVM op de locaties van het Landelijk Meetnet (LML) laten gemiddeld geen systematische afwijkingen zien.

13. a. Deelt u de mening dat de luchtkwaliteit sowieso gebaat is bij het handhaven van 80-kilometerzones, los van de vraag of de luchtkwaliteitsnormen nu wel of niet gehaald worden?
- b. Hoe beoordeelt u in dat verband de zinsnede uit het regeerakkoord dat een lagere maximumsnelheid geldt, indien dat nodig is voor onder meer de luchtkwaliteit?

a. Bij het invoeren van de 80 km zones in 2005 was er nog sprake van concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) hoger dan de wettelijke normen en leverde de verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/uur een substantiële bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Echter, in de afgelopen jaren is het wagenpark aanzienlijk schoner geworden als gevolg van de aanscherping van de Europese emissienormen voor voertuigen in combinatie met (fiscale) maatregelen die een versnelde aanschaf van schone voertuigen stimuleren. De verschoning van het wagenpark zal zich ook de komende jaren voortzetten. Het effect op de luchtkwaliteit van een maatregel als een 80 km/uur is in de huidige omstandigheden daardoor aanzienlijk beperkt in vergelijking met de situatie in 2005.

b. De zinsnede uit het regeerakkoord dat een lagere snelheid geldt wanneer dat nodig is voor onder meer de luchtkwaliteit, slaat op situaties waarbij niet binnen de milieunormen wordt gebleven.

14. Wat is de interpretatie van de regering van de aangenomen motie de Rouwe (Kamerstuk 32 646, nr. 15) voor wat betreft het handhaven van de verschillende 80-kilometerzones bij de grote steden?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn brief van 8 februari jl. over de uitvoering van deze motie.

15. Wat is uw reactie op de verschillende brieven die u ontving van de grote steden naar aanleiding van uw voornemen de 80-kilometer zones af te schaffen?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn brief van 8 februari jl. met een afschrift van mijn antwoorden op de brieven van Rotterdam, Utrecht en Amsterdam.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

16. a. Kunt u een gedetailleerde toelichting geven op uw mededeling dat er "veel onvolkomenheden zaten in de invoergegevens" van de NSL-partners?  
b. Welk type onvolkomenheden waren dat en wat was de exacte aard van deze onvolkomenheden?  
c. Op welke schaal kwamen deze voor?  
d. Welke bandbreedte hebben de effecten van deze onvolkomenheden op de voorspelde luchtkwaliteit in het NSL?  
e. Was het RIVM het eens met de analyse dat er onvolkomenheden in de invoergegevens zaten en er dus aanpassingen moest komen?  
f. Zo nee, waarom niet?

a. Zoals ik in mijn aanbiedingsbrief beschrijf, was er in het proces weinig tijd beschikbaar voor het invoeren van gegevens waardoor controles door de verantwoordelijke overheden nauwelijks konden worden uitgevoerd. Dat heeft er toe geleid dat er een aantal onvolkomenheden zaten in de invoergegevens. Aan de overheden is gevraagd die kenbaar te maken zodat hier aandacht aan kon worden besteed in de rapportage. Ook bij het bepalen van de toetspunten waren fouten gemaakt, waardoor er knelpunten leken te ontstaan die feitelijk geen knelpunten waren, en een enkele keer ook andersom. Omdat dit het eindbeeld te zeer vertroebelde, is besloten gelegenheid te geven voor een reparatie van onjuiste toetspunten. Er is gevraagd aan de overheden ook een heldere onderbouwing te geven voor de wijziging.

b. De onderbouwing van de wijzigingen van de toetspunten is te vinden op de website [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl). Voor reparatie van andere onvolkomenheden in de invoer was geen gelegenheid. Deze onvolkomenheden zijn wel specifiek vermeld in Bijlage A van het monitoringsrapport.

c. Er zijn door 21 wegbeheerders in totaal 174 toetspunten met overschrijdingen uitgezet. In de hiervoor genoemde bijlage zijn de andere onvolkomenheden vermeld van in totaal 10 overheden.

d. Het type onvolkomenheden waar het hier om gaat kan invloed hebben op het aantal overschrijdingen, maar zal niet van invloed zijn op de bandbreedte rond een berekende waarde.

e. Het RIVM beoordeelt niet de juistheid van de invoergegevens en de noodzaak tot aanpassing daarvan.

f. Het RIVM geeft aan in het monitoringsrapport dat de extra aanpassingsronde één van de factoren is die kan bijdragen aan een onderschatting van het aantal overschrijdingen. In het algemeen geldt dat nog beter gekeken moet worden naar



de voor toetsing relevante locaties. Daarvoor heeft het RIVM een aanbeveling gedaan die in de volgende monitoringsronde zal worden uitgevoerd. Dit zal leiden tot een verbetering van de resultaten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

17. a. Zijn er in de herziening van de resultaten, vanwege softwarefouten, toetslocaties weggehaald?  
b. Zo ja, hoeveel en wat is hiervan de reden?  
c. Wat heeft dit weghalen van de toetslocaties te maken met de genoemde softwarefouten?

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

a, b en c. In de herziening zijn wijzigingen doorgevoerd waardoor het aantal toetslocaties is aangepast. De oorzaak lag niet in software fouten, zie ook het antwoord op vraag 16. Op pagina 78 van het Monitoringsrapport in tabel 13 is het aantal aanpassingen weergegeven. Er zijn in totaal 174 toetspunten met overschrijdingen uitgezet.

18. a. Op hoeveel toetspunten worden naar schatting de normen bijna overschreden, zodanig dat het risico groot is dat ze zonder extra beleid volgend jaar tot overschrijding leiden?  
b. Is er een risicoanalyse gemaakt van de mogelijkheid dat er meer overschrijdingen plaatsvinden bij tegenvallers omdat de concentraties net onder de grenswaarde liggen?

a. Op pagina 30 van de Monitoringsrapportage staan in figuur 5 histogrammen op basis waarvan de schatting kan worden gemaakt dat er tientallen kilometers weg zijn waarlangs de concentraties NO<sub>2</sub> net onder de grenswaarden zitten. Elke kilometer komt overeen met gemiddeld 10 toetspunten. In de monitoringstool is ook per stad of gebied te zien hoeveel toetslocaties er net onder de norm zitten.

b. Ja, er is een gevoeligheidsanalyse gemaakt in paragraaf 7.3 op pagina 71 van de Monitoringsrapportage, in paragraaf 7.8 staat het statistisch verwachte aantal NO<sub>2</sub> overschrijdingen en in bijlage D op pagina 124 e.v. is het effect van de onzekerheden beschreven.

19. Op hoeveel wegen waarbij één of meerdere toetspunten nu bijna tot een overschrijding leiden, wordt overwogen de snelheid te verhogen naar 130 km/u?

Uit het onderzoek naar de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen komt naar voren dat er op ongeveer 100 van de ruim 61.000 toetspunten langs autosnelwegen in het NSL een bijna overschrijding in 2015 wordt geprognoseerd (NO<sub>2</sub> tussen 38,5 en 40,5 µg/m<sup>3</sup>). Het gaat dus om minder dan 0,2% van de toetspunten. Deze bevinden zich langs een vijftal autosnelwegen waarop een snelheidsverhoging wordt overwogen. Voor vier van deze trajecten geldt op dit moment nog een voorbehoud in verband met nader onderzoek naar de effecten op de natuur. De minister zal de Kamer in het voorjaar informeren over de uitkomsten van deze natuuronderzoeken. Verder geldt steeds, dat wanneer de normen voor luchtkwaliteit in de toekomst alsnog overschreden zouden worden, dat zij de keuze heeft maatregelen te treffen of, in het uiterste geval, de maximumsnelheid te verlagen.

20. a. Hoe groot acht u de kans dat er alsnog overschrijdingen plaatsvinden?  
b. Welke rol kan het snelhedenbeleid daarbij gaan spelen?  
c. Welke rol kunnen nieuwe wetenschappelijke inzichten rond zeezout en de invloed daarvan op de bepaling van de zeezoutaftrek spelen?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

- a. De verwachting is dat de verbetering van de luchtkwaliteit zich de komende jaren zal voortzetten, ook bij de toetspunten waar in de prognoses voor 2015 nu een bijna overschrijding wordt geconstateerd. Alleen indien zich onverwachte negatieve ontwikkelingen voordoen, kan dit leiden tot nieuwe overschrijdingen. Indien op enig moment uit de monitoring zou blijken dat zich overschrijdingen van de norm voordoet, worden binnen het NSL maatregelen genomen.
- b. De landelijke verhoging van maximumsnelheden is zo vorm gegeven dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Op een aantal plekken waren hiertoe investeringen in (scherm)maatregelen voorzien. De Kamer heeft de regering bij motie opgeroepen deze investeringen niet te doen en de voorgenomen snelheidsverhoging op die trajecten niet door te voeren. De minister heeft uw Kamer inmiddels laten weten deze motie uit te voeren. Indien op enig moment uit de monitoring zou blijken dat zich toch een overschrijding van de norm voordoet, worden binnen het NSL maatregelen genomen.
- c. Nieuwe wetenschappelijke inzichten leiden er toe dat er voor minder zeezout gecorrigeerd mag worden bij het toetsen aan de PM10 norm dan nu het geval is. De verwachting is dat dit bij veehouderijen kan leiden tot enkele extra overschrijdingen. Zie ook het antwoord op vraag 50.

21. Is er een statistische toets uitgevoerd om vast te stellen of het opvallend hoge aandeel locaties waarvoor de berekende waarden in 2011 en 2015 net onder de grenswaarde liggen realistisch is?

De vorm van de concentratieverdelingen is wat statistisch mag worden verwacht. Omdat het beleid er op is gericht om met maatregelen in ieder geval overal aan de normen te voldoen, is het ook goed te begrijpen dat er zich relatief veel punten net onder de norm bevinden.

22. a. Waar baseert u de stelling op dat de indieners van de motie Van Veldhoven/Van Tongeren (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 32) onder tijdelijke snelheidsverlagingen op rijkswegen bijvoorbeeld een paar dagen zouden verstaan en niet een paar maanden als in de loop van een jaar zou blijken dat normen langs een snelweg door het stedelijk gebied overschreden dreigen te worden?  
b. Wat is uw reactie op die laatste interpretatie?

a en b. Voor PM10 geldt sinds medio 2011 een dagnorm die jaarlijks maximaal 35 maal mag worden overschreden. Een tijdelijke aanpassing van de maximumsnelheid is geen oplossing om overschrijdingen van de norm tegen te gaan, los van het feit of dat een paar dagen of een paar maanden is. Voor PM10 geldt dat een overschrijding van de dagnorm niet ongedaan gemaakt kan worden door de maximumsnelheid aan te passen omdat de verkeersbijdrage laag is en de pieken in de PM10 concentratie over het algemeen bepaald worden door ongunstige weersomstandigheden en bijdrage uit het buitenland. Voor NO2 geldt geen dagnorm, maar een jaargemiddelde norm waaraan uiterlijk 1 januari 2015 moet worden voldaan. Met het huidige NSL- maatregelenpakket

wordt gewaarborgd dat overal in 2015 langs het rijkswegennet aan de norm wordt voldaan.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

23. Heeft u de steden extra budget beschikbaar gesteld voor het realiseren van extra maatregelen of achtte u het beschikbare budget voldoende?

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

In mijn brief van 14 november 2011, (TK 30175, nr. 126) heb ik aangegeven dat in 2011 de definitieve verdeling van de 4<sup>e</sup> tranche middelen voor lokale maatregelen is vastgesteld. Daarvan gaat € 75 miljoen euro naar de vier grote steden. Overheden dragen zelf minimaal de helft bij aan kosten van maatregelen. Ik heb aangegeven dat de overheden daarmee voldoende middelen beschikbaar hebben om hun maatregelenpakket, inclusief extra maatregelen, te financieren.

24. Kunt u aangeven om welke soort plaatsen het hoofdzakelijk gaat waar het toepasbaarheidsbeginsel is gebruikt: a) locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is, of b) terreinen met één of meer inrichtingen waar arbo-regels gelden, of c) de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen?

Het gaat bij het hanteren van het toepasbaarheidsbeginsel hoofdzakelijk over locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is. Toetspunten liggen standaard niet op rijbanen en middenbermen van wegen en er wordt niet getoetst op bedrijfsterreinen.

25. a. Hoeveel geld wordt er beschikbaar gesteld voor de subsidieregeling om fijn stof uitstoot bij veehouderijen terug te dringen?  
b. Hoeveel bedrijven worden daar naar schatting mee geholpen?

a. Voor de nieuwe subsidieregeling om fijn stof uitstoot door veehouderijen terug te dringen is 10 miljoen euro uitgetrokken.

b. Het valt nu nog niet te voorzien hoeveel bedrijven hiermee in totaal kunnen worden geholpen. De bedrijven die voor deze subsidieregeling in aanmerking komen zijn in elk geval de resterende 60 knelpuntbedrijven. Daarnaast ook de bedrijven die onderdeel uitmaken van de gebiedsgerichte aanpak in Nederweert en Asten. De gebiedsplannen moeten echter nog worden opgesteld, waardoor de omvang van deze groep bedrijven nog niet bekend is.

26. a. Kunt u aangeven wat wordt verstaan onder "rekening houden met de emissies van fijn stof" waar het gaat om investeringen in stallen die onder de VAMIL (willekeurige afschrijving milieu-investeringen) en de MIA (Milieu Investeringsaftrek) regelingen vallen, onder de regels die dit jaar zijn ingegaan?  
b. Zijn de eisen voor dit criterium strenger dan voorheen?

a. "Rekening houden met de emissies van fijn stof" moet zo worden verstaan dat men technieken toepast die de uitstoot van fijn stof verminderen. Deze technieken dienen als zodanig te zijn aangemerkt in de Lijst van emissiefactoren fijn stof voor veehouderij. De lijst van emissiefactoren is te vinden op de website van de rijksoverheid:

<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten-en-publicaties/verslagen/2011/03/15/fijn-stof-voor-dieren-2011.html> .

b. Nee.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

27. Wanneer bent u van plan de concept Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) met emissie-eisen voor fijn stof uit stallen op basis van Beste Beschikbare Technieken (BBT) naar de Kamer te sturen?

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

Het is mijn bedoeling de emissie-eisen voor fijn stof op te nemen in het Besluit ammoniakemissie huisvesting veehouderij en daartoe deze algemene maatregel van bestuur te wijzigen. Mijn voornemen is het gewijzigde besluit op 1 januari 2014 in werking te laten treden. Ik verwacht het ontwerp van deze algemene maatregel van bestuur begin 2013 voor te hangen bij de Eerste Kamer en de Tweede Kamer, tegelijk met de publicatie van het ontwerp in de Staatscourant ten behoeve van de inspraak.

28. Wat zijn de eisen die gesteld zijn in het nieuwe BBT-document voor fijn stof reducerende technieken in stallen?

Het BBT- document is nog in ontwikkeling en zal naar verwachting eind dit jaar worden vastgesteld. Ik kan u dus op dit moment daarover geen informatie verstrekken.

29. a. Kunt u toelichten waarom u het niet tot uw taak rekent om (steekproefsgewijs) de gebruikte (verkeers)gegevens bij verkeersmodellen te laten controleren, zoals gevraagd in de motie Van Tongeren (Kamerstuk 30 175, nr. 120)?

b. Kunt u reageren op de stelling dat u als verantwoordelijk bewindsman voor het NSL ook verantwoordelijk bent voor de deugdelijke invoer van (verkeers)gegevens en van u gevraagd mag worden die ook te controleren?

c. Mocht u de mening toegedaan blijven dat u verkeersgegevens die decentrale overheden gebruiken niet hoeft te controleren, waarom bent u dan niet bereid de (verkeers)gegevens waar Rijkswaterstaat gebruik van maakt steekproefsgewijs te controleren?

a. Verkeersmodellen worden door overheden in hun rol van wegbeheerder voor verschillende doeleinden gebruikt. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van de gegevens die in dit model worden gebruikt en kunnen daar controles op laten uitvoeren. Een controle van rijkswege zou treden in de bevoegdheden van de decentrale overheden. Wel is het zo dat als gevolg van het invoeren van gegevens in de monitoringstool de transparantie van de gebruikte gegevens groot is en dat is een prikkel voor overheden om te zorgen voor een goede kwaliteit.

b. Ik ben verantwoordelijk voor een goede uitvoering van het NSL, maar de mede overheden zijn als partner in het NSL zelf verantwoordelijk voor de deugdelijke invoer van gegevens.

c. Net als de overige wegbeheerders is RWS zelf verantwoordelijk voor de controle van de verkeersmodellen en de invoer van verkeersgegevens. Het NSL biedt een voldoende transparante onderbouwing van de verkeersgegevens zoals die door RWS worden aangeleverd en is voor iedereen inzichtelijk. Komend jaar zal wederom aandacht worden gegeven aan een verdere verbetering van de onderbouwing van verkeersgegevens.

30. Welke maatregelen worden er genomen om de uitstoot van fijn stof van en rond Tata Steel terug te dringen?

Kenmerk  
IENM/BSK-2012/19549

Maatregelen in het IJmondgebied worden getroffen door Tata en door de omliggende IJmondgemeenten. Tata treft maatregelen in de vorm van extra doekfilters op belangrijke emissiepunten. Daarmee voldoet Tata aan de BBT normen. De provincie onderzoekt op dit moment of verdergaande maatregelen kunnen worden voorgeschreven en waaruit die kunnen bestaan. Zoals ik heb aangegeven in mijn aanbiedingsbrief bij het monitoringsrapport dat op 20 december 2011 aan u is toegestuurd, zal de definitieve omvang van de mogelijke maatregelen pas worden bepaald als het inzicht in de overschrijdingen is verbeterd.

De omliggende gemeenten treffen de in het NSL opgenomen maatregelen. Zij ontwikkelen op dit moment een bestuurlijke visie voor het IJmondgebied waarin - mede vanwege het aspect gezondheid - wordt gekeken welke extra maatregelen mogelijk zijn.

31. Welke verbeterpunten zijn voorgesteld aan de vijf gemeenten en Rijkswaterstaat wat betreft de invoer van verkeersgegevens?

- a. Worden deze punten ook doorgegeven aan andere gemeenten?
- b. Zo nee, waarom niet?

a. De verbeterpunten voor de vijf gemeenten en Rijkswaterstaat zijn opgenomen in bijlage C van het monitoringsrapport.p.98.

b. Deze verbeterpunten zijn specifiek gericht op de hiervoor genoemde wegbeheerders. Het RIVM heeft ook een systematische controle uitgevoerd van de invoer, waarvan de bevindingen zijn opgenomen in bijlage B, pagina 96. De conclusies en aanbevelingen die daaruit voortvloeien gelden voor alle overheden.

32. Wat is de volledige lijst waar PM10-overschrijdingen voorkomen, gezien de opmerking dat overschrijdingen 'hoofdzakelijk' voorkomen bij veehouderijen en in een aantal industriële gebieden?

U vindt de lijst met PM10-overschrijdingen op pagina 129 van het monitoringsrapport 2011. Een lijst met veehouderijbedrijven met overschrijdingen vindt u op pagina 34-35 van hetzelfde rapport.

33. Waarom zijn NO2-overschrijdingen berekend voor 2015 en die van PM10 voor 2011?

In die jaren moeten de grenswaarden zijn gehaald. Voor NO2 is dat 2015, en voor fijn stof medio 2011.

34. Kunt u een inschatting geven van de mate van onderschatting als gevolg van het ontbreken of vervallen van toetspunten?

Er zijn 174 knelpunten veranderd van toetspunt in rekenpunt. In verschillende gevallen ging het om een verkeerde ligging, zodat het toetspunt eigenlijk

verplaatst had moeten worden en dus mogelijk alsnog een knelpunt kan zijn. Het RIVM geeft daarom aan dat op grond hiervan een onderschatting als gevolg van de correctieronde niet kan worden uitgesloten. Als hier inderdaad sprake van is (en dat is nu niet bekend) zal dit blijken in de volgende monitoringsronde.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

35. a. Welke nieuwe inzichten heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) gezien de stelling dat de ontwikkeling van de concentratie van NO<sub>2</sub> voor 2015 minder gunstig is dan ten tijde van de vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?
- b. Waarop zijn deze gebaseerd?
- c. Zijn er daardoor meer maatregelen nodig?
- d. Zo nee, waarom niet?
- e. Geldt dit ook voor de uitstoot van fijn stof?
- f. Zo nee, waarom niet?

a. en b. Dit betreft geen nieuwe inzichten. In mijn brief van 24 november 2010, waarin ik het monitoringsrapport van 2010 aan de kamer heb aangeboden, heb ik al aangegeven dat een generieke maatregel in het NSL, stimuleren Euro V vrachtwagens, minder effect bleek te hebben dan was aangenomen. In het monitoringsrapport van 2010 is in hoofdstuk 6 ook uitgebreid ingegaan op de verschillen tussen de resultaten en die van de saneringstool. In hoofdstuk 6 van de monitoringsrapportage van 2011 wordt opnieuw ingegaan op de onderliggende verschillen tussen de huidige analyse en voorgaande analyses.

c. en d. In 2010 is gebleken dat de nieuwe inzichten hebben geleid tot hogere NO<sub>2</sub> concentraties langs wegen. Dit heeft onder andere geleid tot extra maatregelen (schermen) langs rijkswegen. De grote steden hebben in de loop van 2011 hun maatregelenpakketten waar nodig aangevuld met nieuwe maatregelen. Ik heb in mijn brief van 14 november 2011, TK 30 175, nr.126, aangegeven dat ik voornemens ben een nieuwe stimuleringsregeling in het leven te roepen voor (minimaal) Euro 6 voor taxi en bestelauto's en uitbreiding Euro VI voor vrachtverkeer naar grote bestelwagens.

e. Nee, het heeft geen gevolgen voor de uitstoot van fijn stof. De ontwikkelingen van de concentraties voor fijn stof zijn niet veranderd ten opzichte van het moment van vaststelling van het NSL.

36. a. Waardoor worden de 110 nieuwe overschrijdingslocaties van NO<sub>2</sub> uitstoot voornamelijk veroorzaakt?
- b. Zijn er in de toekomst meer nieuwe overschrijdingslocaties te verwachten?
- c. Zo ja, waar?
- d. Zo nee, waarom niet?

a. In de rapportage op pagina 11 licht het RIVM over deze locaties toe dat 'de nieuwe overschrijdingslocaties [...] hoofdzakelijk het gevolg [zijn] van een toename in de lokale wegbijdrage en in een enkele geval een toename in de snelwegbijdrage of achtergrondconcentratie.' Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 6.7, 'Ligging resterende overschrijdingen', waaruit blijkt dat het vaak gaat om meerledige oorzaken.

b. c. en d. Het RIVM geeft in haar rapportage aan dat veel toetspunten zich net onder grenswaarde bevinden en dat bij een tegenvaller het aantal knelpunten kan toenemen. De verwachting is echter dat trendmatig de NO<sub>2</sub>-concentraties zullen blijven afnemen door schoner wordend verkeer.

37. a. Het RIVM stelt dat een deel van de maatregelen vertraagd is; kan worden gegarandeerd dat deze maatregelen voor 2015 zijn afgerond?  
b. Zo nee hoeveel en welke maatregelen dreigen niet voor 2015 uitgevoerd te worden?  
c. Kunt u per maatregel aangeven wat het beleidseffect is in 2011, 2012, 2013 en 2014?

a. en b. Er is nog geen sprake van dat maatregelen niet dreigen te worden uitgevoerd, alleen dat sommige vertraagd zijn. Handhaving van de uitvoering van maatregelen is mogelijk omdat er een wettelijke uitvoeringsplicht geldt. Omdat jaarlijks gegevens worden aangeleverd door de overheden over de voortgang van projecten en maatregelen is er altijd een actueel overzicht beschikbaar van de uitvoering van maatregelen, die te vinden is op de website [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl).

Op pagina 40 in tabel 8 is een analyse gemaakt van de uitvoering van maatregelen op basis van de voortgangsformulieren die door overheden zijn ingevuld. Het gaat om honderden maatregelen. Overheden worden niet per maatregel aangesproken op de voortgang, pas als er een verbinding is tussen vertraagde uitvoering en het niet halen van de norm is er reden om een gesprek aan te gaan met de betreffende overheid en eventueel over te gaan tot handhaving.

c. Effecten zijn niet per maatregel en per jaar aan te geven. Het gaat om het effect in het jaar waarin het doel moet zijn gehaald. Effecten van nationale maatregelen, zoals die destijds waren doorberekend door het Planbureau voor de Leefomgeving, zijn opgenomen in het NSL (Bijlage 1). De effecten van deze maatregelen worden meegenomen in de GCN kaarten. Effecten van lokale maatregelen zijn door lokale overheden bepaald en vertaald in verkeersgegevens die in de monitoringstool zijn ingevoerd. Deze worden jaarlijks geactualiseerd.

38. a. Kunt u toelichten waarom toetspunten op overschrijdingslocaties uit de Monitoringstool zijn verwijderd?  
b. Kan dit betekenen dat de daling van het aantal overschrijdingen voor een deel te wijten is aan het vervallen van deze locaties met overschrijdingen als toetspunten?

a. en b. Zie ook mijn antwoord op vraag 16. Het gaat om toetspunten waar geen sprake bleek te zijn van relevante blootstelling. Er zijn 174 toetspunten uitgezet op een totaal van 340.000 toetspunten. Het verwijderen van deze toetspunten heeft daarom nauwelijks bijgedragen aan het verminderen van het aantal overschrijdingen. De correcties zijn wel van belang voor de betrokken wegbeheerders vanwege de noodzaak om wel of niet maatregelen te nemen om overschrijdingen weg te nemen.

39. Het RIVM stelt dat de Monitoringstool niet op alle voor blootstelling relevante locaties wordt getoetst waardoor het aantal overschrijdingen wordt onderschat.
- Op hoeveel relevante locaties wordt niet getoetst?
  - Wordt vanaf 2012 wel op deze locaties getoetst?
  - Zo nee, waarom niet?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

a, b en c. Ik beschik niet over deze informatie, het is de verantwoordelijkheid van de betreffende overheid om met lokale kennis te bepalen op welke locaties er moet worden getoetst.

De wegbeheerders leggen zelf hun toetspunten neer. De Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG) is sinds kort als open data beschikbaar. Wegbeheerders kunnen gebruik maken van dit bestand om hun toetslocaties te bepalen. RWS heeft hier voor de monitoringsronde 2011 al gebruik van gemaakt. Dit zal ik ook stimuleren. Echter, het bepalen van de relevante toetspunten blijft de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

40. Het RIVM stelt dat er nog aanzienlijke onzekerheden bestaan in de huidige resultaten. Om welke onzekerheden gaat het?

Het RIVM wijdt in het rapport een hoofdstuk aan de onzekerheden die zij heeft geconstateerd, te weten hoofdstuk 7: 'Onzekerheden, kwaliteit en verantwoording'. Hierin gaat zij op de onzekerheden in en doet zij een aantal aanbevelingen. In bijlage D somt het RIVM de onzekerheden nogmaals op. Voorbeelden van de omschreven onzekerheden zijn onzekerheden in de ontwikkeling van de emissiefactoren wegverkeer, de samenstelling van het wagenpark per regio, de ontwikkeling van de grootschalige concentraties en de onzekerheid in lokale verkeerscijfers.

41. Het RIVM stelt: "Het is de verantwoordelijkheid van de betreffende overheden dat deze informatie [bedoeld worden: de verkeersgegevens] correct en volledig is. De resultaten die in deze rapportage zijn gepresenteerd volgen rechtstreeks uit deze cijfers." Is er een sanctie gesteld op het aanleveren van geflatteerde verkeersgegevens?

Nee, maar het gaat wel om openbare informatie, dus geflatteerde gegevens komen aan het licht.

42. a. Waarom zijn de gebruikte verkeersgegevens (intensiteiten, voertuigverdeling, snelheidstypering, stagnatie) niet steekproefsgewijs gecontroleerd?  
b. Deelt u de mening dat dit de belangrijkste brongegevens zijn die de uitkomst van de luchtkwaliteitberekeningen bepalen?

a. Deze verkeersgegevens worden gebruikt in de lokale of regionale verkeersmodellen. Er is geen uniform verkeersmodel, omdat het door overheden voor verschillende doeleinden gebruikt kan worden. Het RIVM is niet specifiek deskundig op dit vakgebied en kan praktisch gezien ook niet naar alle verkeersgegevens kijken. Alle informatie, dus ook de verkeersgegevens, die voor de Monitoringstool is gebruikt, is openbaar beschikbaar en kan door iedereen worden ingezien.



In het kader van de uitvoering van de motie "van Tongeren" zijn er door het RIVM steekproeven gedaan, ook gericht op enkele verkeerskenmerken. De resultaten hiervan zijn in de monitoringsrapportage terug te vinden in 7.6, en bijlage B en C.

Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu

b. Verkeersgegevens zijn voor de berekeningen inderdaad belangrijke brongegevens. Sommige omgevingskenmerken die het RIVM bij de steekproef heeft betrokken, zoals straattypen en bomenfactor, hebben een invloed op het rekenresultaat die vergelijkbaar is met 50% meer of minder verkeer en zijn dus ook belangrijk voor de uitkomst van de berekeningen.

Kenmerk  
IENM/BSK-2012/19549

43. Hoe is de verplichting om de onderbouwing van verkeersgegevens openbaar beschikbaar te stellen geconcretiseerd en gecontroleerd?

Wegbeheerders moeten sinds 2011 een referentie naar een verantwoordingsdocument opnemen in de monitoringstool. De invoer van de wegbeheerder kan niet geaccordeerd worden voordat deze referentie is ingevuld. Deze referentie is openbaar te zien in de monitoringstool. De overheden hebben hier dit jaar voor een deel al invulling aan gegeven, maar dit kan nog worden verbeterd. In de volgende monitoringsronde zal hier nog meer aandacht aan worden besteed via een handreiking. U kunt hier meer over lezen in 7.5.2 van het monitoringsrapport. De onderbouwingen staan op [www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl).

44. a. Kunt u het uitgangspunt dat als aan de dagnorm is voldaan, ook aan de jaarnorm is voldaan, toelichten?  
b. Is dit uitgangspunt ook correct als het gaat om de toepassing daarvan op locatiespecifieke toetspunten?

a. Uit onderzoek is gebleken dat de dagnorm statistisch goed overeenkomt met een jaargemiddelde concentratie van 32.5 ug/m<sup>3</sup>, dus bij een veel lagere concentratie dan de jaargemiddelde norm van 40 ug/m<sup>3</sup>. Een overzicht van het onderzoek is gepubliceerd op een internationale conferentie over luchtkwaliteit, zie <http://www.harmo.org/Conferences/Proceedings/Kos/downloadItem.asp?CID=83>

b. Iedere beoordeling van concentraties op een specifieke locatie leidt tot onzekerheden.

45. a. Waarom is een correctieronde ingelast waarbij het mogelijk was om NSL-toetspunten om te zetten in rekenpunten (geen toetspunt) en vice versa?  
b. Is door deze correctieronde de berekende kwaliteit verbeterd?  
c. Zo ja, hoeveel problematische NSL-toetspunten (luchtkwaliteit slechter dan grenswaarde) zijn bij deze correctie vervangen door niet-problematische rekenpunten?

a. Zie mijn antwoorden op de vragen 16 en 38.  
b. Ja, de kwaliteit is hierdoor verbeterd  
c. In tabel 13 op p.78 van het monitoringsrapport wordt hiervan een gedetailleerd overzicht gegeven, het gaat in totaal om 174 toetspunten

46. a. Hoe verloopt de vergunningverlening bij veehouderijen?  
b. Is bekend of hier problemen mee zijn?

c. Zo ja, om hoeveel probleemgevallen gaat het en wat is de oorzaak?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

a, b en c. Ten aanzien van de beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit doen zich bij de vergunningverlening aan veehouderijen voor zover mij bekend momenteel geen problemen meer voor. Sinds in 2010 een verbeterde versie van het rekenmodel ISL3a voor het berekenen van effecten van een veehouderij op fijn-stof-concentraties en een speciale handreiking voor de vergunningverlening beschikbaar zijn gekomen is het beoordelingskader duidelijk. Wel is mij bekend dat in enkele gevallen legkippenbedrijven bij de omschakeling van batterijhuisvesting naar grondhuisvesting problemen ondervonden bij het verkrijgen van een omgevingsvergunning vanwege de toename van de emissie van fijn stof die met een dergelijke omschakeling gepaard gaat. Dit kan vragen oproepen, bestrijding fijn stof spoort niet met deze omschakeling.

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

47. Kunt u toelichten waarom de bedrijfsgegevens van veehouderijen niet geactualiseerd zijn in de rapportage over 2011?

In de monitoringsrapportage 2011 is in het onderzoek naar de fijn stof concentraties bij veehouderijen uitgegaan van de bedrijfsgegevens die in 2009 en 2010 zijn aangeleverd door gemeenten. Het merendeel van deze bedrijfsgegevens is representatief voor de situatie in 2011.

Ten behoeve van de monitoringsrapportage 2012 worden de bedrijfsgegevens wel geactualiseerd. De bedrijfsgegevens waarvan is uitgegaan bij de monitoringsrapportage 2011 worden begin 2012 voorgelegd aan de relevante gemeenten met het verzoek deze te controleren en, indien nodig, te actualiseren.

48. a. Hoeveel maatregelen zijn er tegen fijn stof genomen in het kader van de gebiedsgerichte aanpak in de regio Nederweert en Asten in 2011?  
b. Wat was daarvan het effect?

a. en b. Zie het antwoord op vraag 25. Er zijn door Nederweert en Asten nog geen gebiedplannen vastgesteld en in dat kader dus ook nog geen concrete maatregelen genomen. Zoals ik in mijn brief heb aangegeven zullen de plannen voor de gebiedsgerichte aanpak erop worden gericht dat alle benodigde maatregelen bij de veehouderijen in het gebied in 2013 gerealiseerd zijn.

49. Het RIVM stelt: "Bovendien is uit de gegeven onderbouwing niet vast te stellen of de verkeerseffecten van projecten en maatregelen naar behoren zijn verwerkt in de verkeersgegevens. Dit komt door het onderbreken van gevraagde onderbouwingen en door de grote variatie in type en kwaliteit van de wel beschikbare onderbouwingen."

a. Is op enige wijze steekproefsgewijs gecontroleerd of de geclaimde verkeerseffecten stroken met de genomen maatregelen en uitgevoerde projecten?

b. Is op enige wijze steekproefsgewijs gecontroleerd of de geclaimde maatregelen (volledig) zijn uitgevoerd?

a. Nee, dit is niet gebeurd. Maatregelen worden vaak in samenhang uitgevoerd en de effecten zijn meestal niet exact te voorspellen. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om wel zo goed mogelijk de effecten van projecten en maatregelen te verwerken in de verkeersgegevens.

b. Nee. De wegbeheerders zijn samenwerkingspartners in het NSL. Zij hebben maatregelen opgegeven in het NSL, waarvoor een uitvoeringsplicht geldt. Op het moment dat maatregelen niet zijn uitgevoerd, kan ik hierop handhaven.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

50. a. Wanneer kunt u de Kamer informeren over de exacte wijze waarop u de door Nederland gehanteerde zeezoutcorrectie gaat aanpassen?  
b. Kunt u bevestigen of ontkennen dat het maximum aantal overschrijdingsdagen, dat via de zeezoutcorrectie van het totaal mag worden afgetrokken, hierdoor terug zou kunnen lopen van zes tot wellicht maar één?

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

a. en b. Het RIVM heeft vastgesteld dat de hoeveelheid zeezout in de Nederlandse lucht minder is dan tot op heden wordt aangenomen. Binnenkort worden de resultaten van het RIVM onderzoek gepubliceerd. Op basis hiervan wordt de Regeling beoordeling aangepast. De aanpassing zal leiden tot een beperking van de huidige zeezoutcorrectie.

Het aantal overschrijdingsdagen dat in mindering gebracht mag worden zal van zes teruggebracht worden naar vier tot twee dagen, waarbij sprake is van een gradiënt over Nederland van west naar oost.

51. a. Is het juist dat het RIVM niet heeft kunnen achterhalen hoe wegbeheerders het toepasbaarheidsbeginsel en blootstellingscriterium hebben toegepast?  
b. Wat zegt dit over de betrouwbaarheid van deze monitor?

a. In het monitoringsrapport geeft het RIVM aan op pag. 73 dat de toepassing van de regels voor blootstelling ruimte laten voor interpretatie, waarbij het gaat om de invulling van het begrip 'significante blootstelling'. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 staat dat de luchtkwaliteit wordt bepaald op plaatsen waar de bevolking 'kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteitseis significant is'. Een gedetailleerde onderbouwing van de door overheden gemaakte keuzes is merendeels door de wegbeheerders niet opgegeven in de Monitoringstool.

b. Dat zegt verder niets over de betrouwbaarheid van de monitoring. Het RIVM toetst niet de manier waarop het blootstellingscriterium en toepasbaarheidsbeginsel worden toegepast. De manier van toepassing en gebruik van het toepasbaarheidsbeginsel of het blootstellingscriterium is de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder.

52. Welke mogelijkheden zijn er om de onzekerheidsmarge in de concentratie rondom de norm op locatie van 23% te verkleinen en worden deze mogelijkheden benut?

De onzekerheid zou verkleind kunnen worden door enkele onderliggende gegevens scherper te krijgen, maar dit draagt in de praktijk slechts in beperkte mate bij aan het verkleinen van de genoemde onzekerheid.

Om meer zekerheid te krijgen aangaande het halen van de norm zou het beter zijn om maatregelen te richten op het behalen van een waarde (ruim) onder de norm. Het blijkt echter dat met name in de grote steden het niet zo eenvoudig is nog verdergaande kosteneffectieve maatregelen te nemen. De mogelijkheden om binnen de NSL periode nog meer te versnellen in het versnellen van verkeer, raken ook uitgeput. Wel is het zo dat uiteindelijk door het schoner worden van het

verkeer zal worden bereikt dat we voldoende onder de norm uitkomen om geen risico's te lopen als gevolg van fluctuaties.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Hoogachtend,

**Kenmerk**  
IENM/BSK-2012/19549

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma