

**Vraag 1:** In het Schone Lucht Akkoord zijn maatregelen opgenomen voor de sectoren (weg)verkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Wat vindt u van deze maatregelen?

**Mijn reactie :** de maatregelen die zijn voorgesteld zien er goed uit. De vraag die direct bij mij opkomt is hoe gaat de overheid handhaven? Het verleden heeft aangetoond dat er in Nederland niet gehandhaafd wordt.

Betreffende de binnenvaart stelt u dat er volgens de NRMM- verordening voor scheepvaart nieuwe motoren > 300 kW aan de EU Stage V norm moeten voldoen. Motoren die aan die norm voldoen zijn niet beschikbaar en zullen volgens de fabrikanten niet beschikbaar komen omdat de afzet markt te klein is voor de investering die door de fabrikanten moet worden gedaan. Hieruit is te concluderen dat het vervangen van de motor geen oplossing is.

Een oplossing zou kunnen zijn dat de overheid binnenvaart schippers stimuleert om uitlaatgas nabehandeling te gaan toepassen en dat de overheid het toepassen als een verbetering waardeert en registreert. ( zie voorbeeld Vlaamse overheid <https://vergroeningbinnenvaart.be/hoe-vergroenen/economisch/> )

Door dit te doen wordt onzekerheid bij de binnenvaart ondernemers weggenomen.

Zorg voor rust en zekerheid bij de binnenvaart schippers en dan bedoel ik niet de grote bedrijven maar bij de familie bedrijven met 1 of 2 schepen. Deze groep voelt zich niet gehoord.

75 % van de binnenvaart bedrijven zijn familie bedrijven zij hebben over het algemeen kleinere schepen (nog steeds goed voor minimaal 10 vrachtwagens minder op de weg) zij willen wel maar weten niet wat te doen. Bij de banken krijgen zij geen gehoor en bij de overheden wordt door verwezen naar brache organisaties die zich richten op de grote schepen. MAW ; de wil om te wat te doen is aanwezig voor de een wat meer als de ander. Echter niet te weten waar men goed aan doet leidt tot niets doen.

Betreffende de mobiele werktuigen sinds 01 2013 zouden alle mobiele machines die in het economische verkeer worden gebracht aan stage IIIB moeten voldoen, dit betekend een maximale roetuitstoot van 0,025 gr/kW/hr. Het is dus voor overheden eenvoudig om te controleren of een machine aan deze norm voldoet. Voor oudere machine heeft de overheid een stimuleringsprogramma gehad waarbij subsidie werd gegeven voor het plaatsen van roetfilters.

Er zijn toen best veel filter geplaatst echter het ontbreken van handhaving heeft er toe geleid dat veel filters weer zijn verdwenen.

Het lijkt mij niet onverstandig om lokale overheden te informeren wat de gevaren van uitlaatgassen van verbrandingsmotoren zijn. Ik heb een voorbeeld van de manier van handelen waarbij ik moet opmerken dat ik zelf een meting binnenhuis gedaan en die gaf aan dat de vervuiling in de lucht binnenhuis tijdens de werkzaamheden boven de gestelde grens waardes uitkwam. Terwijl de gemeente niet heeft gemeten.

*"In uw mail van 22 juni 2017 stelt u enkele aanvullende vragen over luchtkwaliteit tijdens bouwwerkzaamheden.*

*In deze mail ga ik daar nader op in.*

*Nederlandse steden stellen milieuzones in, dat kan Midden-Delfland ook doen.*

*Zoals al eerder in de mail van 12 juni is geschreven, was in deze steden sprake van een overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit door verkeer. De milieuzones hebben betrekking op het wel of niet toestaan van bepaalde typen voertuigen in de milieuzone. De milieuzones hebben geen betrekking op bouwmachines die op een locatie staan opgesteld.*

*In Midden-Delfland hebben wij geen overschrijding van deze normen. Het instellen van een milieuzone(s) in Midden-Delfland is dan ook overbodig.*

*Een kraanwagen valt bovendien tijdens de werkzaamheden op een locatie niet onder de grenswaarden van de Wet milieubeheer omdat de werkzaamheden tijdelijk zijn en tijdens de werkzaamheden de kraanwagen niet deelneemt aan het verkeer. De enige normen waaraan een tijdelijk opgestelde bouwmaschine moet voldoen is aan een type goedkeuring van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Onderdeel van die type goedkeuring is ook de uitstoot van verontreinigende stoffen. Met die goedkeuring kunnen zij in het gehele land werkzaamheden uitvoeren. Het is aan de projectontwikkelaar of initiatiefnemer van de bouw om te bepalen met welk bedrijf zij in zee gaan.*

*Midden-Delfland kan eisen dat machines die werkzaam zijn binnen de gemeente minimaal aan StageIIIA moeten voldoen.*

*Zoals al in een eerdere mail geschreven komt het zelden voor dat bouwmachines nabij kinderopvang of scholen staan opgesteld. Zij staan dan vaak ook gedurende een relatief korte tijd (enkele maanden) opgesteld. Daarbij*

*zijn zij niet continue in werking. De uitstoot van de bouwmaschine zal dan in geringe mate bijdragen aan de totale concentratie aan verontreinigende stoffen in de lucht over een geheel jaar genomen. De normen in de Wet milieubeheer voor de luchtkwaliteit van wegverkeer zijn gebaseerd op jaargemiddelde concentraties. Wij zien dan ook geen reden om eisen aan het gebruik van bouwmachines te stellen.*

*U vraagt of wij gemeten hebben dat voldaan wordt aan de norm voor luchtkwaliteit. Jaarlijks monitoren wij de luchtkwaliteit in Midden-Delfland langs drukke wegen. Dit gebeurt met behulp van de landelijke monitoringstool. Daaruit blijkt dat er in Midden-Delfland geen overschrijdingen van de normen van luchtkwaliteit plaatsvinden.”*

Onwetendheid leidt tot vreemde en gevaarlijke situaties.

**Vraag 2:** Op welke manier kunnen de maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord zo effectief mogelijk vormgegeven worden volgens u?

**Mijn reactie :** het effect zal groot zijn wanneer er daadwerkelijk op wordt toegezien dat de maatregelen worden nageleefd en dan niet alleen op papier maar ook in de praktijk. Algemene verhalen zijn mooi maar lokale vervuiling moet serieus worden behandeld Stimuleer financieel door minimum prijzen op transport, lager kosten bij milieu bewust gedrag. Zorg voor een goede infrastructuur en in zowel binnen als buitenland.

**Vraag 3:** Welke (aanvullende) maatregelen kan het Rijk opnemen in de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord?

**Mijn reactie:** een serieuze organisatie neerzetten die kan en gaat handhaven en niet als ondergeschoven kindje bij een bestaande organisatie onderbrengen.

Vraag 4: Hoe kunnen we u zo effectief mogelijk betrekken in de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en hoe wilt u hierover op de hoogte gehouden worden?

**Mijn reactie :** Ik heb ruim 25 jaar ervaring in uitlaatgas nabehandeling van uitlaatgassen van verbrandingsinstallatie als motoren en vuilverbranding. Tevens heb ik een ruime blik op wat er mogelijk is en niet mogelijk. Ik zou graag op de hoogte willen blijven met welke acties u van plan bent te gaan starten.

**Vraag 5:** Het Schone Lucht Akkoord richt zich op 2030. Welke zaken op de langere termijn vindt u belangrijk?

**Mijn reactie :** het is belang om nu al bezig te zijn met oplossingen die na 2030 kunnen worden toegepast. Waarbij er geen tunnel visie mag ontstaan voor 1 techniek. Bestaande technieken verder worden geperfectioneerd en nieuwe technieken worden gezocht.