



Aan
R.J. Louws
Ameland 10
3524 AK Utrecht

Contactpersoon	Doorkiesnummer
T. Gendaram	070 351 96 04
Datum	Bijlage(n)
20 november 2008	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
Inspraak 413	-
Onderwerp	
Verslag hoorzitting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit	

Geachte heer/mevrouw Louws,

Van 24 september tot en met 4 november 2008 heeft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit ter inzage gelegen. In het kader van deze inspraakprocedure is op 27 oktober jl. te Utrecht een hoorzitting georganiseerd. Omdat u tijdens de hoorzitting heeft aangegeven het verslag te willen ontvangen, stuur ik het u bij deze toe.

Het verslag van de hoorzitting zal samen met de schriftelijke en digitale reacties worden opgenomen in de bundel *Inspraakreacties op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*. Deze bundel/cd kunt u opvragen bij het Inspraakpunt of is binnenkort te downloaden vanaf onze site: www.inspraakpunt.nl

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met bovengenoemde contactpersoon.

Met vriendelijke groet,

M. Korman
Adviseur

Verslag van de hoorzitting over het

**Nationaal Samenwerkingsprogramma
Luchtkwaliteit**

Gehouden op 27 oktober te Utrecht

Inspraakpunt
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
www.inspraakpunt.nl
telefoon 070 - 3519602

november 2008

**Sprekers bij de hoorzitting
gehouden op 27 oktober 2008 te Utrecht**

1. De heer G.A. Barnstijn
Schepersweg 266
3621 JS Breukelen

2. Vereniging Dijken aan Zet
Mevrouw Duncan
Cinnaberdijk 66
4706 GB Roosendaal

3. De heer B.H. Rutterberg
Bizonweide 7
3437 CS Nieuwegein

4. Platform A27
De heer J. Korff de Gids
Poortstraat 6
3472 HH Utrecht

Verslag van de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
op 27 oktober 2008 te Utrecht

Aanwezig:	Dhr. H. van Zijst	Onafhankelijk voorzitter
	Mw. M. Kornman	Inspraakpunt
	Dhr. Jan Schuring	VROM
	Dhr. J de Rooij	Provincie Utrecht

Alsmede 4 insprekers, 40 belangstellenden en een aantal mensen van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Voorafgaand aan de hoorzitting heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Inleiding

De voorzitter opent de hoorzitting over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Deze hoorzitting heeft in tegenstelling tot de zojuist gehouden informatiebijeenkomst een formeel karakter. De hoorzitting is bedoeld om zienswijzen naar voren te brengen te geven over het NSL.

De voorzitter licht toe dat hem door het Inspraakpunt is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van de hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van de zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project en derhalve een onafhankelijk voorzitter is.

Marjo Kornman stelt zichzelf voor. Zij is werkzaam bij het Inspraakpunt en heeft evenals de voorzitter geen betrokkenheid bij dit project. Het Inspraakpunt is samen met het ministerie van VROM verantwoordelijk voor het op zorgvuldige wijze doorlopen van de inspraakprocedure.

Men kan mondeling en schriftelijk op het ontwerp NSL reageren. Dit kan tot en met 4 november 2008. Dit kan per post bij het Inspraakpunt, via de website van het Inspraakpunt of mondeling tijdens een van de hoorzittingen. De adressen zijn terug te vinden in de inspraakwijzer.

Van de mondelinge inspraak wordt een verslag gemaakt. Mondelinge inspraak is gelijk aan schriftelijke inspraak.

Alle inspraakreacties worden gebundeld. Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de gebundelde reacties openbaar gemaakt via de website www.inspraakpunt.nl, degenen die hebben ingesproken krijgen hierover persoonlijk bericht.

Alle insprekers krijgen een antwoord op hun reactie in de Nota van Antwoord wanneer het definitieve NSL wordt vastgesteld. Daarvoor wordt het ontwerp NSL eerst nog behandeld in de Eerste en Tweede Kamer. Naar verwachting wordt het definitieve NSL begin 2009 vastgesteld.

Tegen het definitieve Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is geen beroep mogelijk omdat het een beleidsprogramma is. Tegen de in het NSL genoemde projecten is wel beroep mogelijk.

De voorzitter sluit de inleiding af en geeft het woord aan de heer Barnstijn.

1. De heer G.A. Barnstijn, Breukelen

Als COPD-patiënt heeft inspreker alle baat bij schone lucht, niet dat hij gezonde mensen de schone lucht wil onthouden maar als die wat schoner is heeft hij misschien nog iets langer te leven.

Het hele rapport spitst zich toe op een paar knelpunten. Inspreker heeft geprobeerd het te lezen in wat breder verband. Het verbaast hem wederom dat de zwarte piet van de luchtvervuiling voornamelijk bij het wegverkeer wordt neergelegd. Andere substantiële luchtvervuilers worden veelal als achtergrondvervuiling betiteld en verdwijnen verder eigenlijk uit zicht. Hierbij te denken aan de luchtvaart, spoorwegen en scheepvaart. Met betrekking tot de luchtvaart beperkt het rapport zich tot Schiphol en omgeving terwijl aanvliegroutes indicaties geven dat ook daar luchtvervuiling wordt veroorzaakt, kerosine ruiken bij laag overvliegende toestellen. De spoorwegen worden in feite vrijwel niet genoemd als medeluchtverontreinigers. Alleen bij de provincie Gelderland wordt de suggestie gedaan om ook dieseltreinen, en daarmee wordt het lokale personenverkeer bedoeld, te voorzien van roetfilters. Over goederentreinen die veelal door één of meerdere locs worden getrokken en door heel Nederland rijden wordt al helemaal niet met enig woord gerept. Inspreker laat wat voorbeelden zien. De motoren in die locs zijn vele en vele malen groter dan die van vrachtwagens. Nu kan men zeggen dat deze treinen het veelvoud verplaatsen van vrachtwagens maar er staat geen enkele vrachtwagen stil.

Bij de scheepvaart wordt voornamelijk het woord zeescheepvaart gebezigd. Dan komt alleen Rotterdam als havenstad in beeld. Bij de binnenscheepvaart wordt alleen Nijmegen genoemd waar dan - zij het op beperkte schaal - enig onderzoek gedaan zou zijn. Zuid-Holland geeft als enige aan onderzoek te doen, een studie naar de mogelijkheden om de emissie van onder andere fijnstof bij de scheepvaart te verminderen. Onduidelijk is of hiermee de zeescheepvaart (Rotterdam ligt tenslotte in Zuid-Holland) of de binnenscheepvaart wordt bedoeld. De gemeente Nieuwegein geeft als enige aan om onderzoek te doen naar zogenaamde walstroom, dat is een voorziening om binnenschepen te voorzien van elektriciteit als zij afgemeerd liggen zodat zij niet dag en nacht hun dieslaggregaten hoeven te laten draaien. Over de gemeente Breukelen, in feite een soort afvalputje van Nederland op het gebied van samenkomende verkeersstromen (aanvliegroute van Schiphol, de spoorlijn Utrecht/Amsterdam, het wegverkeer A2 en de scheepvaart Amsterdam Rijnkanaal) wordt met geen woord gerept over de aanleg van walstroom hoewel dat indertijd wel is toegezegd.

De binnenkort ingrijpende werkzaamheden aan de Meerplaats in het Amsterdam Rijnkanaal zal een uitgelezen gelegenheid zijn om meteen voor walstroom te zorgen. Het op slechts 25 meter wonen van de Meerplaats in Breukelen dichterbij dan waar ook, heeft zeker bij het constant blootgesteld worden aan de uitstoot van draaiende aggregaten en scheepsmotoren meer negatieve dan positieve invloeden op de gezondheid van de aanwonenden. Inspreker laat een aantal voorbeelden zien die op elk moment van de dag zijn te zien, van wat er door het Amsterdam Rijnkanaal komt, een soort snelweg in Nederland.

Hoewel de stukken doorspekt zijn met de woorden fijnstof, wordt nergens gewag gemaakt van het veel gezondheidsbedreigender ultrafijnstof. Alleen de regio Goeree-Overflakkee noemt brommers en scooters als zaken die aangepakt dienen te worden op het gebied van luchtverontreiniging. Inmiddels mag bekend zijn dat brommers en scooters meer luchtverontreiniging teweegbrengen dan het gemiddelde wegverkeer. In de bijlage wordt de luchtvaart veelal afgeschilderd als een geringe producent van luchtverontreiniging wat in tegenspraak is met de genomen maatregelen zoals milieubelasting en de vliegtaks. De spoorwegen worden ook in de bijlage nogal vrijblijvend aangehaald waarbij de nadruk meer wordt gelegd op de emplacementen dan op het door heel Nederland verspreiden van uitstoot door veelal goederentreinen met hun diesellocs. In de bijlage wordt toegegeven bij de scheepvaart dat de kennis omtrent de uitstoot achter is gebleven. Dat is een bedenkelijke situatie temeer daar vervoer over water zo wordt aanbevolen en geïntensiveerd. Bedenklijk is dat met betrekking tot het Amsterdam Rijnkanaal slechts één locatie wordt opgevoerd waar de uitstoot grensoverschrijdend zou zijn en dan alleen nog in samenhang met de uitstoot van andere transportmiddelen. Met geen woord wordt gerept over de toenemende stroom vaartuigen uit het voormalige Oostblok waar het woord milieu nog amper of niet in de woordenboeken voorkomt. Geen enkele maatregel wordt vermeld over controle op het bijmengen van chemicaliën bij de

scheepvaartbrandstof. Scheepsmotoren, ook die van veel binnenvaartschepen kunnen veel meer producten aan dan alleen dieselolie.

Door het hele stuk van VROM heen worden er aannames, veronderstellingen en berekeningen als grondslag aangevoerd, zelden of nooit werkelijke metingen. Bij de berekeningen lijken veelal ideale situaties gehanteerd te worden hoe het eigenlijk zou moeten zijn zo in de trend van "in de 80 kilometer zone rijdt iedereen altijd in de hoogste versnelling waardoor het motortocental het laagst is en dus ook de minste uitstoot wordt geproduceerd" waarbij iedereen weet dat dat echt niet het geval is.

2. Mevrouw Duncan, Roosendaal

Inspreker heeft namens de Vereniging Dijken van Zet commentaar op het NSL. Inspreker vindt het een creatieve oefening om de lucht schoon te rekenen en zo minimaal mogelijk aan de wettelijke normen te voldoen. Met dit plan hoopt Nederland in Brussel uitstel te krijgen om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. De grote gezondheidsschade door fijnstof interesseert dit kabinet niet echt. De overheid vindt luchtkwaliteit een lastig onderwerp omdat dit grote gevolgen kan hebben voor bouwplannen. Creatief rekenen om aan de norm te voldoen is dan een makkelijke oplossing. Zeezout hoeft bijvoorbeeld niet meer meegeteld te worden in de berekening van fijnstof waardoor meer fijnstof binnen de normen past. Anders meten heeft ertoe geleid dat Nederland in een jaar tijd veranderde van een land dat nergens aan de luchtnormen voldoet in een land dat een beperkt aantal knelpunten heeft. Het luchtprobleem is simpelweg weggedefinieerd, aldus inspreker. De lucht in Nederland kan veel schoner. De luchtkwaliteit in Nederland is de slechtste in Europa. Deze veroorzaakt ernstige gezondheidsproblemen, in het bijzonder bij kinderen en kwetsbare groepen zoals mensen met astmatische aandoeningen, hart- en vaatziekten. De grenswaarden voor fijnstof PM10, een stikstofdioxide, worden grootschalig overtreden. De Europese normen waaraan Nederland op 1 januari 2005 fijnstof en op 1 januari 2010 stikstofdioxide moet voldoen, worden niet gehaald. De nieuwe Europese richtlijn die in juni is gepubliceerd biedt ruimte voor uitstel als aangetoond wordt dat binnen een uitsteltermijn van drie jaar voor fijnstof en vijf jaar voor stikstofdioxide, Nederland wel aan de normen zal voldoen. Het NSL is het plan dat daarvoor moet zorgen. Echter, behalve maatregelen worden ook honderden bouwplannen aan het plan gekoppeld. Deze bouwplannen zullen zeker negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben. Echter, van veel maatregelen zijn de positieve effecten onzeker. Sterker nog, veel maatregelen zijn uitermate vaag en ontbreekt de zekerheid of ze wel effectief zijn.

Inspreker concludeert dat het NSL dat onlangs is opgesteld tot doel heeft om uitstel te krijgen van de Europese Commissie zodat Nederland de normen pas later hoeft te behalen. De bezwaren van de vereniging zijn dan ook kort samengevat: veel effectieve luchtkwaliteitsmaatregelen ontbreken in het NSL. Het luchtprobleem is simpelweg weggedefinieerd. Voor intensieve veehouderij is een plan nodig in plaats van onderzoek. NSL is gebaseerd op onzekere maatregelen. Met het slechtste scenario wordt geen rekening gehouden. Inspreker vraagt of er bijvoorbeeld reservemaatregelen zijn als de effecten tegenvallen. Het beleid is sterk gericht op het afzwakken van de luchtkwaliteitsnormen. Honderden bouwplannen ondermijnen de effectiviteit van het NSL. Hardnekkige knelpunten blijven bestaan. Het NSL is ontoereikend om te voldoen aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ongeschikt om te voldoen aan de bescherming van de volksgezondheid. Het Nederlandse verzoek voor uitstel dient zeker niet te worden gegeven zonder extra eisen met betrekking tot de te nemen maatregelen en heroverweging van de duur van het uitstel. De Nederlandse burger dient niet langer te wachten op schone lucht omdat de overheid slechts beperkte maatregelen wenst te nemen en toch veel en omvangrijke bouwprojecten wil realiseren.

De afgelopen 50 jaar is er wel veel verbeterd in de luchtkwaliteit. 25 jaar geleden dacht men nog dat het probleem van luchtverontreiniging was opgelost. Maar sinds die tijd is er meer onderzoek met nauwkeurige methodes gedaan met het resultaat dat op lage niveaus toch aanmerkelijke effecten op de gezondheid optreden. Dit is aangetoond door mensen lange tijd te volgen in Nederland en in het buitenland, Amerika, Duitsland, mensen die woonden langs drukke wegen of snelwegen. Kleine stofdeeltjes, kleiner dan 10 micrometer worden ingeademd en in de neus opgevangen, komen in de longen en bloedvaten terecht. Daar kunnen ze ontstekingen veroorzaken, hartinfarcten en hersenbloedingen. Het advies van de Wereld Gezondheids Organisatie die alleen naar de

gezondheidskundige informatie kijkt geeft zelfs op langere termijn aan dat de waarde waar men eigenlijk naar toe moet, maar 10 microgram per kubieke meter moet zijn. Tegen de achtergrond van de energiemarkt zullen in de toekomst meer kolen gestookt gaan worden. Er zijn niet zoveel redenen dat het advies van de WGO de komende twintig jaar gehaald gaat worden.

Er is per 2006 volgens het CBS een overschrijding van de geldende normen voor fijnstof voor tenminste 1 miljoen inwoners van Nederland. Dit vindt inspreker beslist onaanvaardbaar want aan deze normen moest Nederland al in 2005 voldoen. Daarom is het niet aanvaardbaar dat er een derogatie van de EU komt die deze misstand nog eens verder toestaat. We weten nu meer dan toen de normen werden ingevoerd over de schadelijkheid van fijnstof.

Welke effecten hebben de voorstellen in het NSL op de gezondheid, hoe effectief zijn de voorstellen en waaruit blijkt welke effecten deze voorstellen hebben op de gezondheid. Dit zijn vragen die inspreker heeft. In Nederland wordt de zeezoutaftrek ten onrechte toegepast en toegestaan. Deze feitelijke verlaging van de eis is onterecht en moet door de EU ogenblikkelijk worden rechtgezet. Nederland moet een verbod krijgen om de zeezoutaftrek nog verder toe te staan. Het is zeer duidelijk dat er blijvende schade ontstaat door toedoen van fijnstof aan mensen en met name kinderen en gevoelige groepen, oudere mensen. Inmiddels is ook duidelijk dat er bij de huidige normen slechts een deel van de gezondheidsproblemen wordt voorkomen. Er is namelijk uit onderzoek van onder meer het MAX, dat is een Duits onderzoek, naar voren gekomen dat ultrafijnstof nog veel gevaarlijker is dan het fijnstof PM10 en PM2,5. Dit ultrafijnstof wordt veel meer uitgestoten in de EU door ultra moderne verbrandingsmotoren dan door de huidige auto's. Ook al zouden in Nederland de huidige normen eindelijk eens gehaald worden dan nog is er geen sprake van een gezond leefklimaat. Zoals de RIVM in zijn briefrapport december 2007 aan de Minister van VROM en de WGO aan de wereldgemeenschap al veel eerder hadden gemeld, is er geen sprake van het nuleffect. Er zal altijd gezondheidsschade optreden, ook net onder de normwaarden. Een maximum van 10 microgram per kubieke meter vindt de WGO nog net aanvaardbaar. Daarom is het belangrijk dat het NSL na al die jaren van scherpe overtroding van de EU-normen onder grote aantallen Nederlanders nu tenminste onder de norm probeert te blijven van 10 microgram fijnstof per kubieke meter.

Er blijft ook na eventuele invoering van het weinig strenge NSL voorstel nog steeds een aantal straten en buurten feitelijk onbewoonbaar op basis van zelfs de te zwakke huidige normen voor fijnstof en stikstofdioxide in de komende jaren. Het NSL is dus niet geschikt om in korte tijd Nederland bewoonbaar te maken.

In het verleden is zo vaak gebleken dat er veel meer tegenvallers in alle berekeningen en verwachtingen zaten dan gedacht. Dus zelfs al zou het NSL in staat zijn om net aan over een aantal jaren aan de normen te voldoen, dan nog is het niet verantwoordelijk beleid op een minimum af te stevenen. Neem bijvoorbeeld tegenvallers van de luchtkwaliteit, door bijvoorbeeld de bouw van nieuwe kolencentrales of vertraagde verschoning van het wagenpark door het intreden van economische teruggang. Men zal veel later een schone nieuwe auto kopen of een schonere bedrijfsinstallatie. Ook is bekend dat het effect van schone auto's pas op zijn vroegst over tien jaar resultaat geeft. Zelfs al zou de crisis aan Nederland voorbij gaan dan zou er een vertraagde verschoning optreden in de buurlanden die verantwoordelijk zijn voor een flink deel van de kwalijke uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide.

Inspreker komt uit Roosendaal waar de ouders in geweer zijn gekomen tegen de bouw van de school aan de snelweg en zo is zij in deze problematiek gerold. Inspreker heeft heel veel contacten met wetenschappers, professoren, artsen, longartsen, kinderartsen. De vereniging heeft heel veel gelobbyd in Den Haag, bij de gemeente enzovoort en toch wilde de gemeente doorgaan met deze plannen en daarom is de vereniging zo geïnteresseerd in het rapport.

3. De heer H. Ruttenberg

Inspreker spreekt in namens een aantal bewoners. In de krant las inspreker de NSL kwestie. Omdat hij zelf kwaliteitsmilieumanager is op dat gebied, dook hij in de stukken en zag dat er een overschrijding was in Nieuwegein wat stikstofdioxide betreft, vooral bij een vriend van hem in de tuin aan de Vuurvliegweide 1. Samen zijn ze erin gedoken, in de maatregelen van de gemeente en dat baarde hun zorgen. Hij zag dat de gemeente Nieuwegein zelf niet in staat is om fysiek voor maatregelen te zorgen

bij de bron en dat zijn natuurlijk de A2 en de A12 vooral in dit gebied. Dan leest inspreker dat de gemeente wel een hoop andere zaken doet en daar is hij zeer tevreden over maar als hij dan ook leest dat er toch ook projecten kunnen doorgaan in de regio - en wat al ooit gepland stond aan de overkant van de snelweg in het weiland aan de andere kant van de A2, de toekomstige verbreding van de A2 vooral rondom Maarssen maar dat zal ook uit gaan breiden in deze regio en meer kantoren, meer woningen, dus verkeer, een groter stadscentrum, meer auto's, overal meer auto's - dan baart dat inspreker dat zorgen.

Hij woont er al 30 jaar en ervaart ook tijdens zijn regelmatige wandelingen en hardlopen dat er meer auto's zijn en meer vervuiling letterlijk ruikbaar is.

Inspreker vraagt of er inderdaad een projectenstop is, een soort hold totdat de mensen schone lucht inademen maar dat is niet het geval begrijpt hij. De projecten kunnen gewoon doorgaan en men probeert wel voor bijvoorbeeld stikstofdioxide voor 2015 de norm te halen maar inspreker heeft daar niet echt vertrouwen in gezien de maatregelen en zeker niet omdat er zoveel uitbreidingen zijn. Dat baart inspreker zorgen.

4. De heer Korf de Gids, Platform A27, Vrienden van Amillesweerd

Het NSL bespeelt met het meisje en de jongen op de voorkant de emotie van de Nederlandse burgers. Men gaat echter volstrekt voorbij aan de gezondheidsschade die aan deze kinderen nu op dit moment wordt toegedaan. De zienswijze van inspreker is dat men met extra spoed tijdens het NSL en tijdens andere bijeenkomsten op dit gebied extra aandacht moet geven aan de gezondheidsschade die op dit moment in de afgelopen jaren en de komende jaren nog gaat plaatsvinden en hij verzoekt dan ook zo spoedig mogelijk zoals de heer Schuring aangaf, het onderzoek van professor Brunnekreef te publiceren in voor burgers begrijpelijke taal.

Inspreker roept in deze inspraakprocedure de politiek op om geen uitstel te vragen aan Europa en zo snel mogelijk extra scenario's op te stellen die leiden tot minder automobilititeit en het meer benutten van alternatieven voor de auto en schadelijk verkeer en vervoer inclusief de emissies van andere vervoersstromen die vanavond door de heer Barnstijn zijn aangegeven.

Oproep aan het NSL en de politiek is ook om Utrecht te volgen. In het Actieplan Luchtkwaliteit is er in Utrecht voor het eerst in de geschiedenis een duidelijke opvatting van burgemeester en wethouders die zegt: we moeten de automobilititeit verlagen. Maar Utrecht staat wat dat betreft alleen als er niet op provinciaal en rijksniveau medewerking wordt gegeven aan deze noodzakelijke, maatschappelijke verandering.

In het NSL is uitgegaan van het Actieplan Luchtkwaliteit januari 2008. Er is echter een nieuw Actieplan Luchtkwaliteit. Het huidige NSL is in die zin niet op de juiste cijfers gebaseerd. De berekeningen zijn fout, moeten overgedaan worden waarbij garanties voor de objectiviteit ook worden aangeduid. De te gebruiken modellen in het NSL mogen over de jaren 1999 tot 2005 geen daling van de concentraties geven op het onderliggende wegennet. Waar men speculeert op de uitvoering van de maatregelen, dat zijn er nogal wat in het NSL, dient men ook aan te geven hoe groot de kans is dat die maatregel niet wordt uitgevoerd of niet het gewenste effect bereikt en hoe dat doorwerkt in de kans dat Nederland niet tijdig aan die grenswaarden zal kunnen voldoen. Oftewel, wat is het afbreukrisico van NSL als het toch zo op deze manier niet goed uitpakt.

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

Inspreker vraagt of hij de presentaties die vanavond zijn gegeven op een slick mag meenemen omdat hij ook in zijn voorlichting de sheets kan gebruiken.

Voorts verzoekt inspreker in het NSL ook een overzicht op te nemen van de kosten en baten van het doen toerusten van alle auto's met roetfilters om in die zin scenario's uit te werken waarin die emissies ook aan de bron worden weggenomen omdat hij de indruk heeft dat dit type scenario's onvoldoende is meegenomen. Inspreker verzoekt dat tijdens de komende periode te doen uitwerken.

Jan Schring antwoordt dat hij graag wil voldoen aan het verzoek om de presentaties op een stick mee te geven.

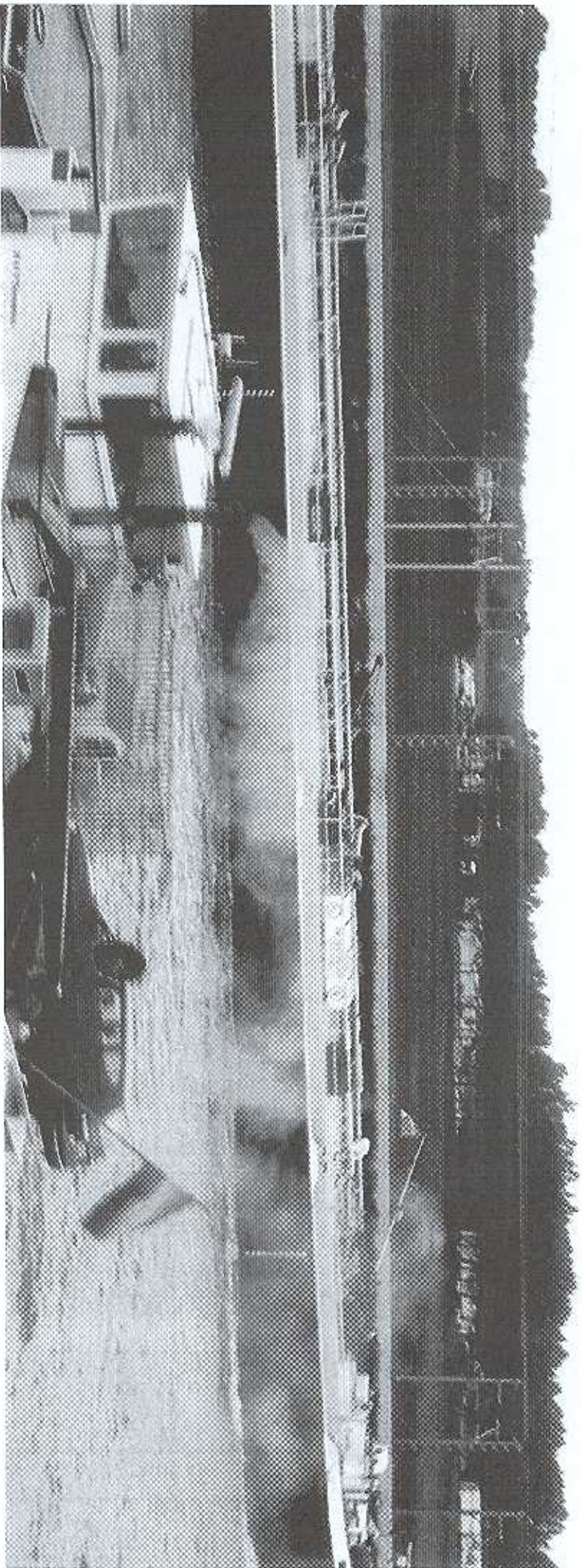
Inspreker benadrukt dat hij het onderzoek van professor Brunnekeef op zeer korte termijn gepubliceerd wil zien want de wethouder van Verkeer wist daar enkele weken geleden op deze locatie niets van.

Afsluiting

De voorzitter constateert dat niemand anders het woord wenst te voeren. Er kunnen tot en met 4 november 2008 inspraakreacties worden ingediend.

De voorzitter dankt iedereen voor de aanwezigheid en sluit de hoorzitting.

Bijlage bij inspreker 1



Die rook een zware pijp.