



## **Samenvatting kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**

Datum 10 juli 2009



## Samenvatting

Nederland staat als dichtbevolkt land voor een grote uitdaging. Enerzijds moeten de luchtkwaliteitsnormen worden gerealiseerd, anderzijds willen we ruimte houden voor maatschappelijk gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze uitdaging het hoofd te bieden is gekozen voor een unieke aanpak, waarbij Rijk en regio's gezamenlijk werken aan een schonere lucht. Het resultaat hiervan is neergelegd in het Kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De luchtkwaliteit om ons heen is van groot belang voor onze gezondheid. De Europese Unie wil dat de lucht overal schoon genoeg is om de gezondheid van de mensen zo goed mogelijk te beschermen. Daarom heeft ze normen gesteld voor de concentraties van vervuilende stoffen in de lucht. Deze normen zijn in de Nederlandse wetgeving verwerkt in titel 5.2 van de Wet milieubeheer en bijlage 2 van die wet. In het Kabinetsstandpunt NSL wordt aan gezondheid uitgebreid aandacht besteed, mede naar aanleiding van de Inspraakprocedure en de parlementaire behandeling.

De afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland sterk verbeterd. Voor twee stoffen vormde het halen van de Europese normen echter nog een probleem. Nederland voldeed op een aantal plaatsen nog niet aan de sinds 2005 geldende daggemiddelde norm voor PM<sub>10</sub> (fijn stof met een maximale diameter van 10 µm). Naar verwachting zou Nederland tevens op een aantal plaatsen nog niet voldoen aan de jaargemiddelde norm die in 2010 zou zijn gaan gelden voor NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide). Inmiddels zijn de ingangsdata voor deze normen als gevolg van de door de Europese Commissie verleende derogatie opgeschoven naar medio 2011 (voor fijn stof) en begin 2015 (voor stikstofdioxide). Daarom is nu formeel geen sprake van overschrijdingen van geldende Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dit neemt niet weg dat Nederland zich moet blijven inzetten om, uiterlijk bij het einde van de derogatietermijnen, te voldoen aan de grenswaarden. De Nederlandse overheid heeft al met al drie redenen om te werken aan een betere luchtkwaliteit en tijdig te voldoen aan de grenswaarden. Ten eerste is een goede luchtkwaliteit van groot belang voor de gezondheid van mensen. Ten tweede kunnen op dit moment ruimtelijke projecten die leiden tot (verdere) overschrijding van de normen, niet doorgaan. Deze patstelling wil Nederland graag doorbreken. Last but not least is het behalen van de grenswaarden een Europese verplichting en kan Nederland in gebreke worden gesteld als het niet tijdig voldoet aan de Europese normen, wat kan leiden tot boetes en dwangsommen. Dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vormt samen met de gewijzigde luchtkwaliteitwetgeving de basis voor de oplossing van deze problemen op nationale schaal.

### Halen van de normen

Ons land had naar verwachting niet overal kunnen voldoen aan de vanaf 2010 geldende NO<sub>2</sub>-norm voor de jaargemiddelde concentratie (door de derogatiebeschikking is de ingangsdatum inmiddels 1 januari 2015 geworden<sup>1</sup>) en de vanaf 2005 geldende fijn stof normen (deze datum is door de derogatiebeschikking inmiddels juni 2011 geworden).

1 Voor de agglomeratie Heerlen – Kerkrade geldt derogatie tot 1 januari 2013

Dit is ondermeer het gevolg van de bijzondere geografische positie van Nederland. De bevolkingsdichtheid en mobiliteit zijn hoog en de mogelijkheden voor nationaal bronbeleid beperkt, met name voor het verkeer. Bovendien worden de concentraties verontreinigende stoffen in Nederland in grote mate beïnvloed door bijdragen vanuit het buitenland. De ligging van Nederland, in het hart van het dichtstbevolkte gebied van Europa, tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Duitsland, is hier debet aan. Ook de internationale zeescheepvaart op de Noordzee vormt een belangrijke bron van verontreinigende stoffen.

De Nederlandse bijdrage aan de concentraties wordt gedomineerd door het verkeer, de intensieve veehouderij en in mindere mate de industrie. Voor de aanpak van overschrijdingen door het verkeer is EU-beleid belangrijk. De eisen voor het verkeer worden aangescherpt, echter voor een belangrijk deel pas na 2010. Op termijn – zo blijkt uit dit NSL – zal het EU-bronbeleid een aanzienlijke verbetering opleveren. Inmiddels komt ook aanvullend Nederlands beleid met betrekking tot verkeer, intensieve veehouderij en industrie op gang. De effecten daarvan zullen in de komende jaren zichtbaar worden.

Op 11 juni 2008 is de nieuwe Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (2008/50/EG) van kracht geworden. Deze richtlijn biedt de mogelijkheid uitstel en vrijstelling aan te vragen voor het voldoen aan bepaalde normen, de eerder genoemde derogatie. Voor PM<sub>10</sub> is onder voorwaarden vrijstelling mogelijk tot medio 2011 en voor NO<sub>2</sub> uitstel tot 1 januari 2015. Om voor derogatie in aanmerking te komen, moet de lidstaat een luchtkwaliteitsplan indienen bij de Europese Commissie. Dit plan moet laten zien op welke manier het betreffende land alsnog, binnen de derogatietermijnen, aan de normen gaat voldoen. Nederland heeft dat gedaan door middel van het NSL (kabinetsstandpunt). Inmiddels is bij beschikking van 7 april 2009 derogatie verleend.

### **De NSL-systematiek**

Het NSL is, naast een programma met nationale (generieke) maatregelen, ook een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de normen vanaf 2005 werden overschreden. Het programma beslaat ook de gebieden waar in de toekomst overschrijdingen kunnen worden verwacht als er geen maatregelen worden getroffen. Het NSL bestrijkt de provincies Overijssel, Gelderland, Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg en delen van de provincies Noord-Holland en Flevoland. Voor deze gebieden zijn Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit (RSL's) opgesteld, die zijn verwerkt in het NSL. In het voorjaar van 2008 heeft de bestuurlijke besluitvorming over de RSL's plaatsgehad.

Het NSL leidt ertoe dat uiterlijk medio 2011 aan de PM<sub>10</sub> norm zal worden voldaan. Voor NO<sub>2</sub> is dat 1 januari 2015 voor die zones en agglomeraties waarvoor derogatie is verkregen<sup>1</sup>.

Het kabinetsbesluit NSL werkt via de volgende systematiek toe naar schonere lucht.

- De luchtkwaliteit in 2008 vormt de uitgangssituatie voor het NSL. Voor dat jaar is het totaal aan situaties waarin niet wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> in kaart gebracht.
- Vanuit deze uitgangssituatie is gekeken hoe de luchtkwaliteit zich zou ontwikkelen zonder Nederlandse ruimtelijke projecten en maatregelen. Dit is de autonome ontwikkeling.

- De effecten van de verwachte ruimtelijke projecten en besluiten die 'in betekenende mate' (IBM)<sup>2</sup> bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn berekend en verwerkt in het NSL.
- Dat geldt ook voor de berekende effecten van nationale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

Op basis van het bovenstaande is een balans opgemaakt van het effect van de autonome ontwikkeling op de luchtkwaliteit, de gevolgen van de ruimtelijke projecten en het effect van de maatregelen. Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert. Het leidt ertoe dat tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (binnen de derogatietermijnen). Hieronder wordt kort ingegaan op de belangrijkste elementen van het NSL.

Voor de berekeningen in het kader van de NSL-systematiek is een uitgebreid rekenmodel opgesteld, de "saneringstool". Dit model is gebaseerd op de Nederlandse rekenvoorschriften en de aanpassing van die voorschriften naar aanleiding van de nieuwe EU-richtlijn. Het rekenmodel vormt een robuuste basis voor het NSL, waarvoor een breed draagvlak bestaat. Voor de intensieve veehouderij hebben aanvullende onderzoeken plaatsgevonden. Het NSL vindt zijn wettelijke basis in titel 5.2 van de Wet milieubeheer en bijlage 2 van die wet. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer verplicht in geval van (dreigende) overschrijdingen tot het opstellen van een nationaal programma met een looptijd van vijf jaar. Dit programma is niet alleen gericht op het bereiken van de grenswaarden. Het vormt ook een basis voor de beoordeling en het doorgang vinden van ruimtelijke projecten vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Projecten kunnen doorgang vinden doordat het NSL laat zien dat – rekening houdend met de effecten van een project – de grenswaarden tijdig worden gehaald.

### **Autonome ontwikkeling**

Onder de autonome ontwikkeling wordt in dit NSL verstaan de ontwikkeling van de luchtkwaliteit vanaf het jaar 2005:

- zonder rekening te houden met de negatieve effecten van belangrijke nieuwe ruimtelijke projecten (de IBM-projecten);
- zonder rekening te houden met de positieve effecten van Nederlandse beleidsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit vanaf 2005.

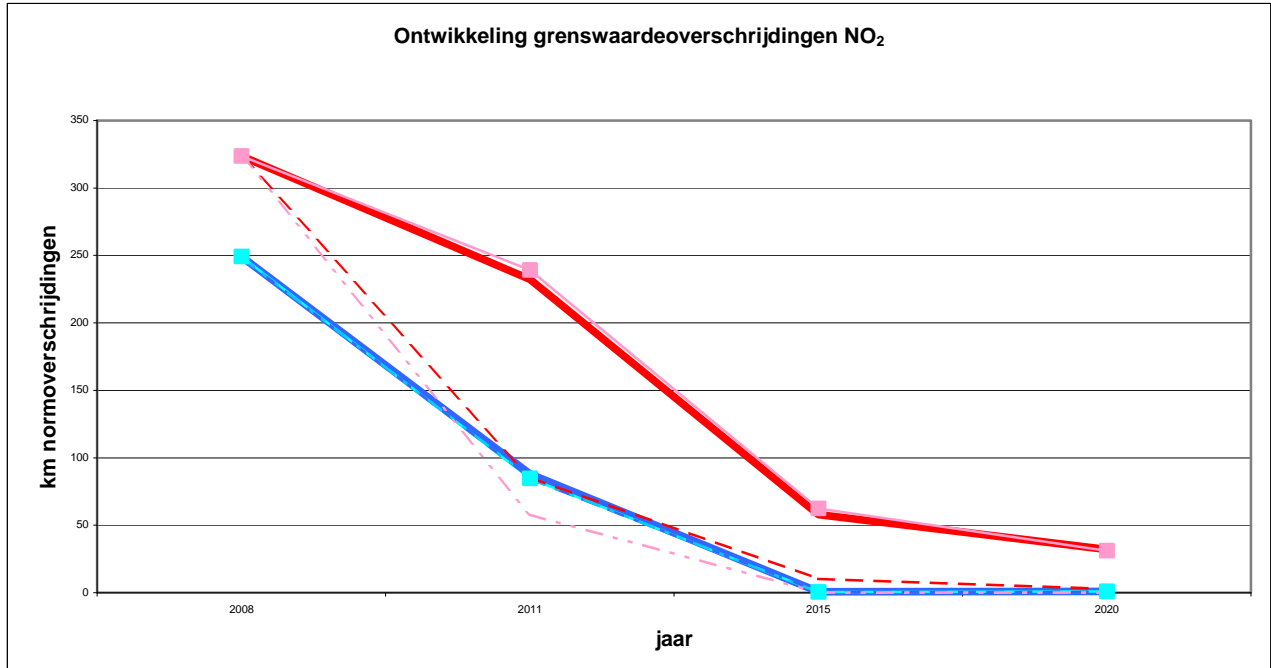
Europese maatregelen waartoe al was besloten voor het jaar 2005 zijn wel verwerkt in de autonome ontwikkeling.

De autonome ontwikkeling is dus een modelmatige berekening. Want sinds 2005 zijn er uiteraard wel projecten gerealiseerd en beleidsmaatregelen ingevoerd. Deze berekende ontwikkeling scheidt een referentiepunt voor de bepaling van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit zoals die zou zijn geweest zonder extra maatregelen en zonder grootschalige nieuwe projecten.

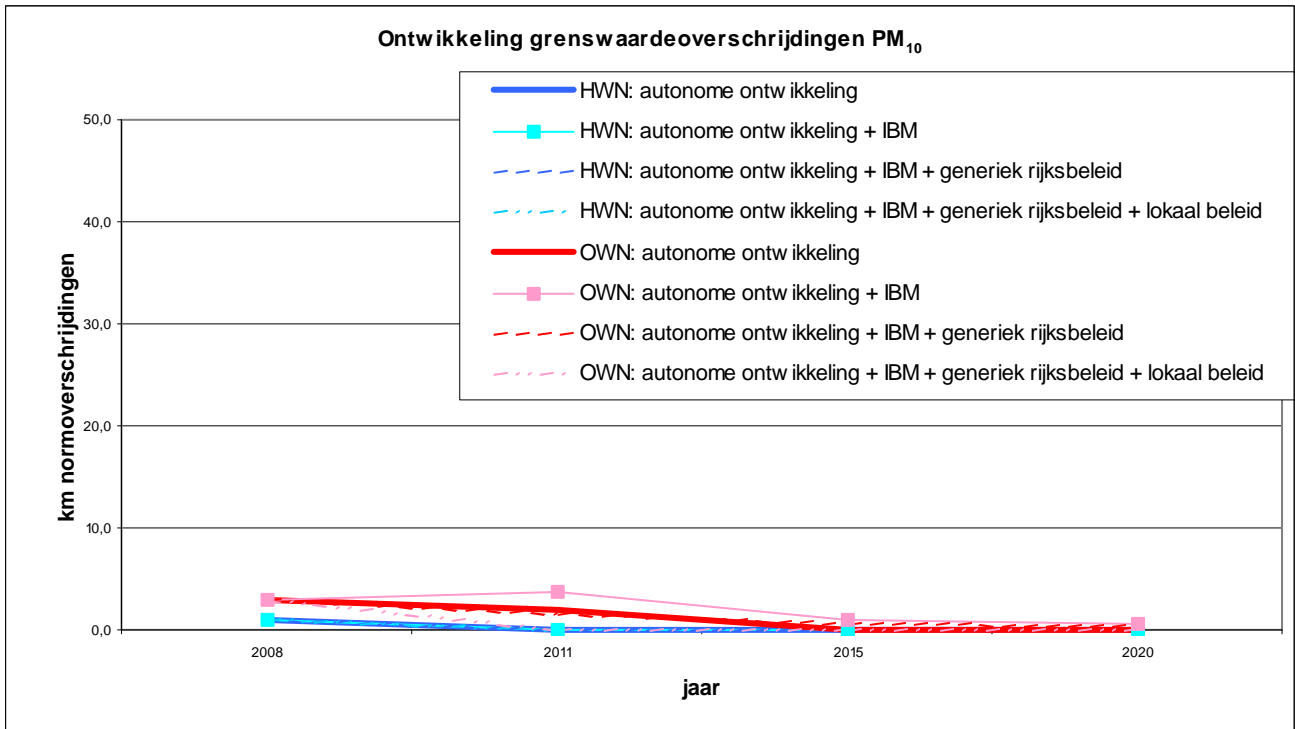
Figuren 1a en 1b tonen de autonome ontwikkeling van de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op het hoofdwegennet (HWN, dikke blauwe lijn) en onderliggend wegennet (OWN, dikke rode lijn). Ze laten zien dat de lucht als gevolg van de Europese maatregelen schoner wordt. Deze maatregelen bestaan onder andere uit de al eerder gestelde emissie-eisen aan voertuigen. Hierbij gaat het om de Euro-1 tot Euro-6 normen voor zowel personenauto's als vrachtwagens. Het schoner wordende wagenpark zorgt nog lange tijd voor een afname van de concentraties.

2 'In betekenende mate' (IBM) wil zeggen dat het project leidt tot een toename van de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht die meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub>. Voor de norm van 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> betekent dit dus dat een project IBM is wanneer het leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit van meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

Nadere analyses ten behoeve van dit kabinetsbesluit NSL laten zien dat circa 100 tot 150 intensieve veehouderijen (met name pluimveebedrijven) zeer waarschijnlijk overschrijdingen van de grenswaarde voor PM<sub>10</sub> veroorzaken als er geen maatregelen worden getroffen. Een definitief beeld zal voor het eind van 2009 beschikbaar zijn. Waar nodig zullen er maatregelen worden getroffen.



*Figuur 1a: Ontwikkeling van het aantal km overschrijding door NO<sub>2</sub> op het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) als gevolg van autonome ontwikkeling, IBM-projecten en maatregelen (legenda: zie fig. 1b)*



Figuur 1b: Ontwikkeling van het aantal km overschrijding door PM<sub>10</sub> op het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) als gevolg van autonome ontwikkeling, IBM-projecten en maatregelen.

### “In betekende mate”-projecten

In het NSL zijn de ruimtelijke projecten opgenomen die ‘in betekende mate’ (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging en waarover besluitvorming is voorzien in de periode 2009-2014. Met de projecten die “niet in betekende mate” (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de ontwikkeling van de achtergrondconcentraties.

Bij de IBM-projecten gaat het om nationale projecten, zoals de aanleg van infrastructuur, en om projecten van lokale overheden, zoals de aanleg van nieuwe woonwijken, wegen of bedrijfsterreinen. Het negatieve effect van de IBM-projecten op de concentratieontwikkeling voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet is weergegeven in Figuur 1a en 1b. Uit deze figuren blijkt dat het aantal kilometers overschrijding als gevolg van de ruimtelijke projecten zeer beperkt is. Lokaal kunnen de concentraties luchtverontreiniging als gevolg van ruimtelijke projecten wel toenemen. Dit zal echter nauwelijks leiden tot nieuwe overschrijdingen.

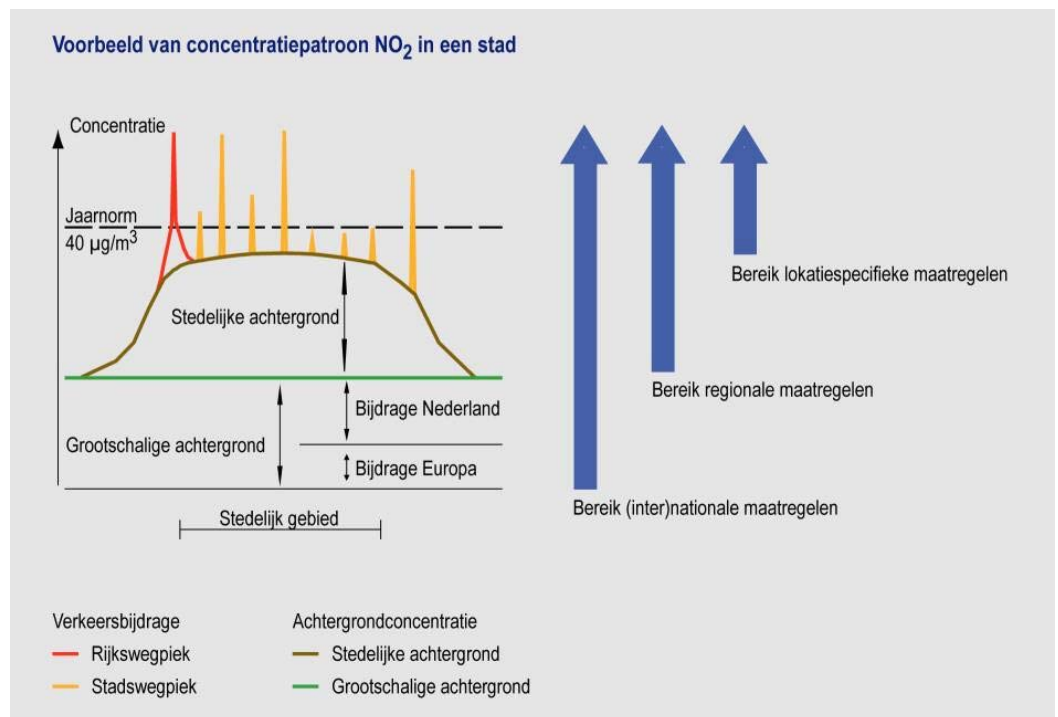
### Maatregelen

In dit NSL zijn de maatregelen opgenomen die de betrokken overheden de komende jaren zullen uitvoeren. Daarbij zijn ook de maatregelen meegenomen die vanaf 1 januari 2005 zijn uitgevoerd of in gang gezet. Maatregelen van vóór 2005 maken onderdeel uit van de autonome ontwikkeling.

De opbouw van de luchtkwaliteitsproblematiek is schematisch weergegeven in figuur 2. We hebben te maken met een achtergrondconcentratie, die wordt veroorzaakt door nationale en buitenlandse bronnen. Daar bovenop bevindt zich in stedelijke gebieden een extra ‘deken’ van vervuilde lucht. En ten slotte is er op specifieke locaties, zoals bij drukke wegen, sprake van een ‘piek’ in de vervuiling. De

maatregelen die in dit NSL zijn opgenomen, hebben effect op verschillende onderdelen van de problematiek.

De Europese maatregelen en de generieke rijksmaatregelen zorgen voor afname van de achtergrondconcentratie en de piekconcentraties. De locatiespecifieke rijksmaatregelen en de maatregelen die de decentrale overheden nemen, beïnvloeden vooral de concentraties in de steden. Hierbij gaat het om zowel de 'deken' als de 'pieken'. Stimuleringsmaatregelen voor de landbouw dragen plaatselijk bij aan het verminderen van 'pieken'.



Figuur 2: Voorbeeld van de concentratieopbouw van NO<sub>2</sub> in een stad (Milieubalans 2007, MNP)

De rijksoverheid heeft ruim 1,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor het treffen van generieke rijksmaatregelen, voor locatiespecifieke rijksmaatregelen en voor lokale maatregelen die decentrale overheden nemen.

Voor de generieke rijksmaatregelen is 554 miljoen uitgetrokken. Bij deze maatregelen gaat het bijvoorbeeld om het versneld schoner maken van het dieselwegverkeer door subsidiëring van roetfilters, om stimuleringsmaatregelen voor de landbouw en een innovatief onderzoeksspoor naar effectieve maatregelen rondom snelwegen en in de landbouw.

De locatiespecifieke rijksmaatregelen zijn de maatregelen die het ministerie van Verkeer en Waterstaat treft om de regionale restopgave voor het hoofdwegennet (HWN) aan te pakken. In het NSL is aangegeven met welke maatregelen de problematiek oplosbaar is. Daarvoor heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat 625 miljoen euro gereserveerd.

De decentrale overheden treffen lokale maatregelen om de overschrijdingen op het onderliggend wegennet (OWN) te beperken. Deze maatregelen zijn uit de RSL's overgenomen in het NSL. Voorbeelden hiervan zijn het instellen van milieuzones, het verbeteren van de verkeersdoorstroming en het bevorderen van schoner



openbaar vervoer. Met behulp van dit soort maatregelen worden de resterende problemen op het OVN opgelost. Voor een paar specifieke overschrijdingen in Den Haag, Amsterdam, Rotterdam en Leiden is de definitieve keuze voor de saneringsmaatregel nog niet gemaakt. Door middel van een resultaatsverplichting leggen deze NSL-partners vast dat zij zich verplichten de resterende knelpunten aan te pakken met als doel de dreigende grenswaardenoverschrijdingen tijdig op te lossen. De keuze voor de saneringsmethode zal in principe voor de eerste monitoringsrapportage in het maatregelenpakket moeten worden gemaakt, op basis van nader uitgewerkte en bestuurlijk vastgestelde plannen. Er is al geld gereserveerd voor het treffen van deze maatregelen. In totaal heeft het Rijk 372 miljoen euro toegezegd als bijdrage aan de maatregelen van de decentrale overheden. De decentrale overheden vullen dit bedrag aan met nog eens minstens 340 miljoen euro. De rijksbijdragen van ruim € 1,5 miljard plus de "eigen bijdragen" van decentrale overheden tellen daarmee op tot een kleine € 2 miljard als investering in de volksgezondheid.

De effecten van generieke rijksmaatregelen zijn relatief groot. Na aftrek van het effect van de generieke rijksmaatregelen op de saneringsopgave voor de luchtkwaliteit, blijft er een regionale restopgave over. Deze regionale opgave heeft met name betrekking op het wegwerken van de overschrijdingen:

- langs het hoofdwegennet (blauwe gestreepte lijn in Figuur 1a en 1b);
- langs het onderliggend weggennet (rood gestreepte lijn in Figuur 1a en 1b);
- door de intensieve veehouderij.

### **Regionale restopgave**

Op basis van al deze elementen en met meeneming van alle projecten en generieke maatregelen komt het NSL met een resterende saneringsopgave. Deze regionale restopgave blijkt op grond van nadere analyses ten behoeve van dit Kabinetsbesluit voor veel gemeenten lager uit te vallen dan eerder werd verwacht. Voor een aantal wegvakken, met name binnenstedelijk voor de grote steden is de opgave gelijk of iets hoger. De belangrijkste oorzaken hiervoor zijn het gebruik van de nieuwste invoergegevens voor de achtergrondconcentraties en emissies van voertuigen en verdere verfijningen van het model. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar bijlage 5. De lagere restopgave leidt in principe niet tot aanpassing van het maatregelenpakket uit het Kabinetsstandpunt NSL. Wel kan het ertoe leiden dat sommige maatregelen (tijdelijk) in reserve worden gehouden.

In de figuren 1a en 1b is zichtbaar wat de concentratieontwikkeling van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> is na uitvoering van alle maatregelen. De figuren tonen aan dat op het Nederlandse weggennet in 2011 de normen voor PM<sub>10</sub> en in 2015 de normen voor NO<sub>2</sub> niet meer worden overschreden.

Veehouderijbedrijven waar de normen voor PM<sub>10</sub> worden overschreden, worden gestimuleerd om maatregelen te treffen die de overschrijdingen wegnemen. Hiervoor is 45 miljoen euro beschikbaar. Indien noodzakelijk kunnen maatregelen worden afgedwongen via het actualiseren van de milieuvergunning of het gedeeltelijk intrekken hiervan. Deze aanpak zal ertoe leiden dat uiterlijk medio 2011 aan de grenswaarden voor fijn stof wordt voldaan. Dit is vastgelegd in een resultaatsafspraken.

Nieuwe veehouderijen of uitbreidingen van bestaande veehouderijen zullen geen normoverschrijdingen veroorzaken. Bij het verlenen van milieuvergunningen aan veehouderijen wordt immers al gekeken naar het effect van de activiteit op de luchtkwaliteit. Daarbij wordt getoetst aan de vereisten van de Wet milieubeheer. Dit geldt ook voor alle andere vergunningplichtige activiteiten, die niet in het NSL zijn opgenomen.

### **Uitgangspunt: vasthouden aan maatregelenpakket uit het Kabinetsstandpunt**

Ondanks dat de regionale restopgave lager uitvalt dan in het Kabinetsstandpunt NSL werd aangenomen, is besloten vast te houden aan het maatregelenpakket omdat:

- dit recht doet aan het feit dat het Kabinet, de bestuurders uit de NSL-regio's, de Tweede Kamer en de Europese Commissie met het NSL kabinetsstandpunt met dit pakket aan maatregelen hebben ingestemd;
- luchtkwaliteitsberekeningen met onzekerheden zijn omgeven en het daarom van belang is om tegenvallers op te kunnen vangen;
- het reeds vastgelegde maatregelenpakket een samenhangend geheel vormt waarbij lokale en nationale maatregelen elkaar ondersteunen;
- de inspraakprocedure en de derogatieverlening door Brussel weinig marge bieden voor het verminderen van het maatregelenpakket;
- de aanpak van dreigende overschrijdingen noodzakelijk is zowel vanuit het oogpunt van gezondheid als vanuit het oogpunt van het voorzorgsbeginsel.

Op het vasthouden aan het maatregelenpakket uit het Kabinetsstandpunt NSL bestaan twee uitzonderingen:

1. het laten vervallen van maatregelen daar waar het toepasbaarheidsbeginsel van toepassing is;
2. het vervangen van maatregelen door maatregelen met tenminste hetzelfde effect als realistisch kon worden ingeschat op het moment dat tot de maatregel werd besloten.

Omdat dit maatregelenpakket anticipeert op onzekerheden biedt het een robuuste onderbouwing voor het oplossen van de saneringsopgave. Gedurende de uitvoering van het NSL zal via het monitoringstraject worden gevolgd of de maatregelen inderdaad voldoende effect hebben. Indien dat niet het geval blijkt te zijn, zullen aanvullende maatregelen worden ingezet. Voorbeelden van aanvullende maatregelen zijn:

- inzet van aanvullend Europees en internationaal bronbeleid;
- inzet op aanvullende generieke nationale maatregelen, zoals subsidiëring Euro VI;
- inzet van andere regionale of lokale maatregelen;
- HWN: inzet van aanvullende lokale maatregelen, zoals bijvoorbeeld Dynamax (na bewezen resultaat van de pilots), optimalisering tunnelmonden en vanaf 2010 zo mogelijk bewezen maatregelen uit het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL).

Afspraken over hoe gedurende de uitvoering van het NSL wordt omgegaan met mee- en tegenvallers zijn op 23 april 2009 bestuurlijk vastgelegd in een afsprakenkader.

### **De balans**

Op basis van deze NSL-systematiek kan de volgende balans worden opgemaakt:

- De figuren 1a en 1b laten zien dat met het voorgenomen maatregelenpakket de saneringsopgave voor het wegennet wordt opgelost. Uit de berekeningen blijkt dat in Nederland op basis van de autonome ontwikkeling een sterke verbetering van de luchtkwaliteit mag worden verwacht. Deze verbetering is met name het gevolg van de effecten van het voorgenomen EU-beleid.
- Verder blijkt dat de effecten van de ruimtelijke projecten op het aantal overschrijdingen van de grenswaarde gering is. Lokaal kunnen deze projecten wel tot verslechtingen leiden van de luchtkwaliteit, maar deze leiden vrijwel niet tot extra overschrijdingen van de grenswaarde. Waar wel sprake is, of

dreigt, van normoverschrijding, wordt dit door middel van lokale maatregelen aangepakt.

- In vergelijking met het EU-beleid levert het Nederlandse beleid een beperktere bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Deze bijdrage is echter wel noodzakelijk. Het pakket van nationale en lokale maatregelen vormt een samenhangend geheel waarbij generieke en lokale maatregelen elkaar versterken. De nationale trends worden mede mogelijk doordat gemeenten een actief milieubeleid voeren (bijvoorbeeld door instelling van milieuzones)<sup>3</sup>. Dit beleid is ook gerechtvaardigd omdat er nog veel locaties zijn waar de concentraties vlak onder de grenswaarde liggen. Een verdere verbetering van de luchtkwaliteit op die plekken is van belang voor de volksgezondheid. Daarnaast zorgt het ervoor dat Nederland beter is voorbereid op eventuele tegenvallers in de toekomst.
- Voor de oplossing van het luchtkwaliteitsprobleem dat wordt veroorzaakt door de intensieve veehouderij, is inmiddels meer kennis verzameld over de aard en omvang van de problematiek. Op basis daarvan wordt verwacht dat nog 100 à 150 bedrijven een grenswaardenoverschrijding veroorzaken. Een definitief beeld zal voor het eind van 2009 beschikbaar zijn. Voor nadere maatregelen is 45 miljoen euro gereserveerd. In 2011 zijn de noodzakelijke maatregelen getroffen.
- De saneringsopgave blijkt gevoelig voor de invoervariabelen zoals GCN-kaarten en emissiefactoren. Dat is mede reden voor het vasthouden aan de voorgenomen maatregelen uit het kabinetsstandpunt NSL, ondanks de op enkele gebieden meevallende restopgave. Uitzondering hierop vormen de locatiespecifieke maatregelen langs het hoofdwegennet. Voorop staat dat de gevraagde middelen uit het ontwerp NSL beschikbaar blijven. De maatregelen kunnen echter vervallen wanneer een gewijzigde toetsingsafstand (op basis van het toepasbaarheidsbeginsel) leidt tot een berekende concentratie die onder de grenswaarde ligt.  
De fluctuatie bij belangrijke invoervariabelen is ook een aandachtspunt voor het monitoringstraject. Jaarlijkse schommelingen die voortdurend leiden tot bijstellingen van het beleid moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.

Al met al kan worden geconcludeerd dat:

- Uitvoering van het NSL leidt tot schonere en gezondere lucht;
- Uitvoering van het NSL er toe leidt dat de negatieve effecten van ruimtelijke projecten op de luchtkwaliteit ruimschoots worden gecompenseerd;
- Nederland door uitvoering van het NSL tijdig voldoet aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>, nu de Europese Commissie op 7 april 2009 met het Nederlandse verzoek tot toepassing van derogatie heeft ingestemd.

<sup>3</sup> De systematiek van de saneringstool is zo opgezet dat eerst het effect van nationale maatregelen wordt doorgerekend en daarna pas het effect van lokale maatregelen. Dit levert grafisch gezien een onderschatting van het effect van lokale maatregelen. De combinatie van nationale en lokale maatregelen blijft noodzakelijk om de overschrijdingen op te lossen.