

FIJNE STOF TOT NADENKEN



FIJNE STOF TOT NADENKEN

In steden over de hele wereld ondervinden de bewoners de effecten van luchtkwaliteit aan den lijve. Vervuiling is meestal onzichtbaar, maar de gevolgen zijn op den duur overduidelijk. Er zijn aanwijzingen dat ultra fijnstof, ofwel deeltjes kleiner dan 0,1 micrometer, de meest schadelijke deeltjes van fijnstof zijn. Ze dringen via onze luchtwegen de bloedbaan binnen en kunnen diep in het lichaam schade aanrichten.

Ook Nederlanders lopen gezondheidsschade op, met name door (ultra)fijnstof. Dit gebeurt vooral in de grote steden en daar waar op het platteland intensieve veehouderij plaatsvindt. Bewoners van drukke straten en kinderen die nabij drukke wegen naar school gaan, hebben een grotere kans op luchtwegproblemen. Ook ouderen zijn extra gevoelig voor vervuilde lucht.

Hoe ongezond is fijnstof dan? Bijna vier procent van de ziekten kunnen gekoppeld worden aan luchtvervuiling, ongeveer evenveel als ziekten die te maken hebben met te weinig lichaamsbeweging. Ter vergelijking: roken veroorzaakt dertien procent van de ziekten en obesitas tien procent. Verkeersongevallen leveren minder dan twee procent van de ziekten.

Behalve (ultra) fijn stof spelen ook ozon en stikstofdioxide een rol. Effecten op de gezondheid kunnen optreden bij kortdurende, hoge concentraties luchtverontreiniging (smog). De dagelijkse sterfte en ziekenhuisopnamen door hart- en vaatziekten en luchtwegziekten nemen dan toe. Ook is een toename van astma-aanvallen bij kinderen aangetoond. Effecten van langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging zijn een kortere levensduur, longkanker, hart- en vaatziekten en luchtwegziekten bij kinderen.

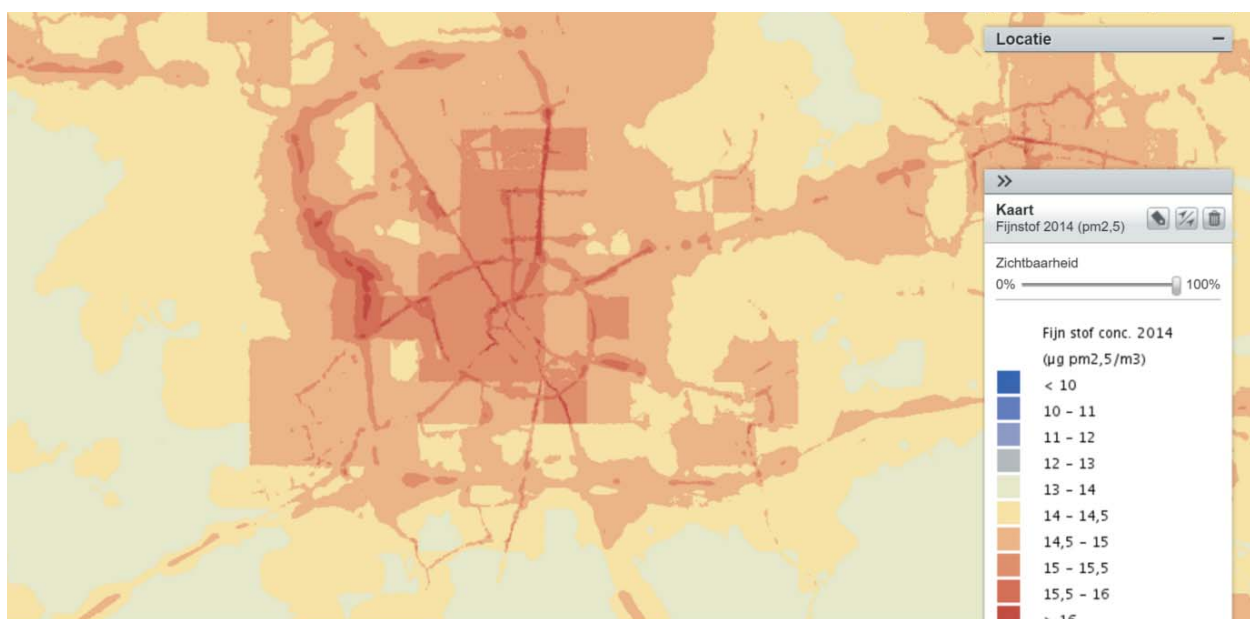
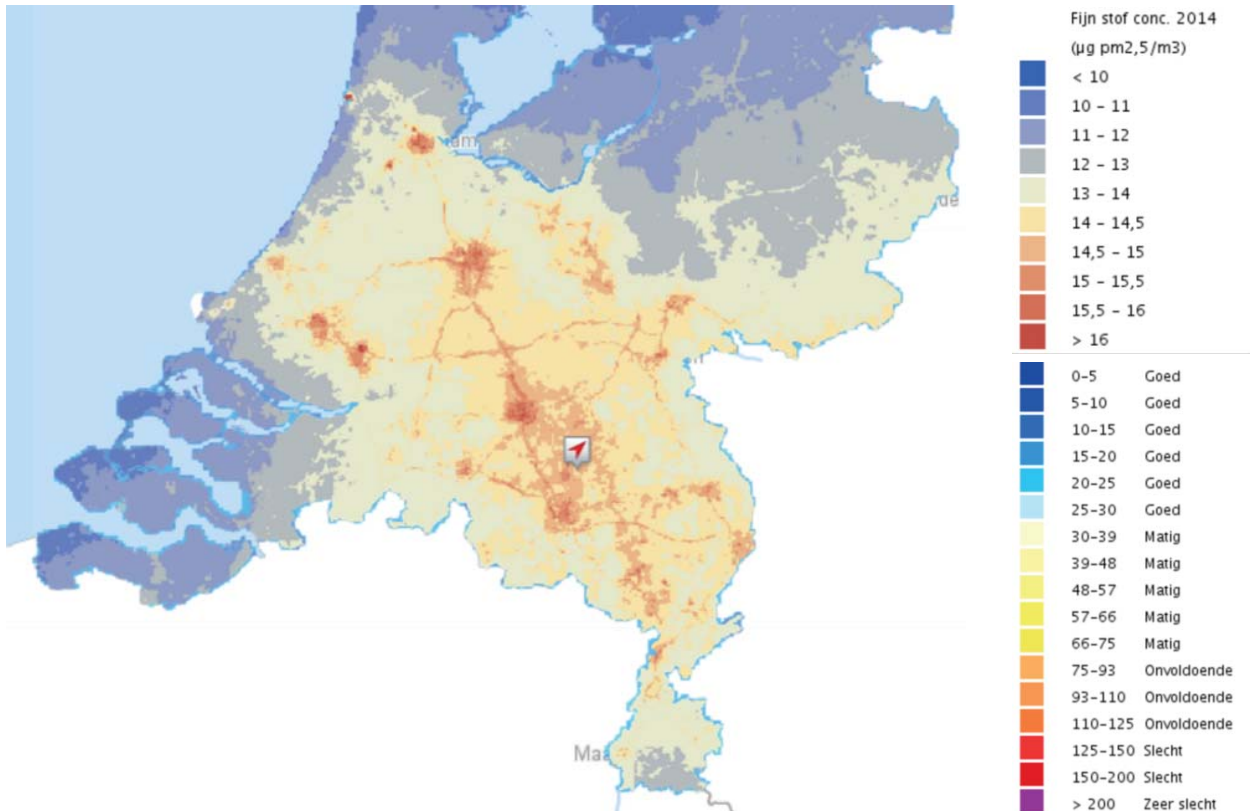
www.aireas.nl

Bovenstaande tekst is gepubliceerd op de website van AiREAS. Burgers, bedrijven, wetenschappelijke instituten en de overheid werken binnen AiREAS samen om dat te bereiken. Zet deze uiteenzetting je niet aan het denken?

OP NAAR EEN GEZONDE STAD

We weten in Eindhoven steeds meer over onze luchtkwaliteit. Met AiREAS zijn we koploper in het inzichtelijk maken van onze luchtvervuiling. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren ook de nodige stappen gezet in het verbeteren van onze luchtkwaliteit. Zo is er met Eindhoven op weg een visie op mobiliteit waarbij de fiets en de voetganger binnen de ring centraal staan, zijn we bezig met de uitrol van hopperfietsen, zijn we aangesloten bij het programma een slimme en gezonde stad en beginnen de nieuwe HOV-lijnen steeds zichtbaarder te worden. Dit is ook nodig want uit meetgegevens van het Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu (RIVM) blijkt dat het in Eindhoven slecht gesteld is met de luchtkwaliteit.

Hieronder zijn de meetgegevens weergegeven van fijnstof (pm 2,5) uit 2014 in Nederland en voor Eindhoven specifiek (bron: RIVM)



Naast alle goede initiatieven van zowel de gemeente als inwoners zien we ook verouderde ideeën; een milieuzone die dateert uit 2007 waarbij we niet eens alles handhaven. Of plannen die vooral nog uitgevoerd moeten gaan worden: de verbetering van de corridor A58-A6, installatie van meer elektrische laadpalen, de autoluwe binnenstad of de aanleg van fietssnelwegen.

Voor GroenLinks is nu het moment om te kijken waar we als stad extra stappen kunnen zetten om de luchtkwaliteit te verbeteren. Met deze discussienotitie "Fijnstof tot nadenken" geven we de eerste aanzet. Hierin staan diverse maatregelen die in andere steden al zijn ingevoerd of die door de Eindhovense Werkgroep Luchtkwaliteit en Klimaat van de Vereniging Milieudefensie al eerder onder de aandacht zijn gebracht ([Maatregelenpakket voor de periode 2014-2018](#)).

Een stad met schone en gezonde lucht, wie kan daar nu tegen zijn?

GroenLinks gaat graag met de stad, de commissie en wethouder in gesprek om te kijken waar wij als Eindhoven extra stappen kunnen zetten om luchtvervuiling tegen te gaan. Wij stellen de volgende discussiepunten voor:

- 1. DE GEHELE MILIEUZONE HANDHAVEN**
- 2. HANDHAVEN VAN DE MILIEUZONE MET TECHNISCHE MIDDELEN**
- 3. AANSCHERPEN VAN DE MILIEUZONE**
- 4. GEEN VAN SCOOTERS OP FIETSPADEN IN DE BINNENSTAD**
- 5. STIMULEREN VAN ELEKTRISCH VERVOER**
- 6. SAMEN MET BEDRIJVEN EN INSTELLINGEN KIJKEN WAT ZIJ KUNNEN BETEKENEN**
- 7. STARTEN VAN EEN BEWUSTWORDINGSCAMPAGNE MET EN VOOR DE STAD**



1. DE GEHELE MILIEUZONE HANDHAVEN

Handhaving, op diverse beleidsterreinen binnen de gemeente een lastig onderwerp. Hebben we genoeg capaciteit, zetten we dit in op de juiste plekken, is de handhaving effectief en hoe zit het met de privacy?

De Eindhovense milieuzone die in 2007 is ingevoerd, geeft duidelijk weer waar en hoe er gehandhaafd wordt. Zo is de website van de gemeente helder:

In overleg met vervoerdersorganisaties wordt niet overal gehandhaafd. De gemeente controleert in het gebied binnen de Ring ten zuiden van de spoorlijn/Fellenoord, met uitzondering van Tongelre en bedrijventerrein De Kade. Bron www.eindhoven.nl

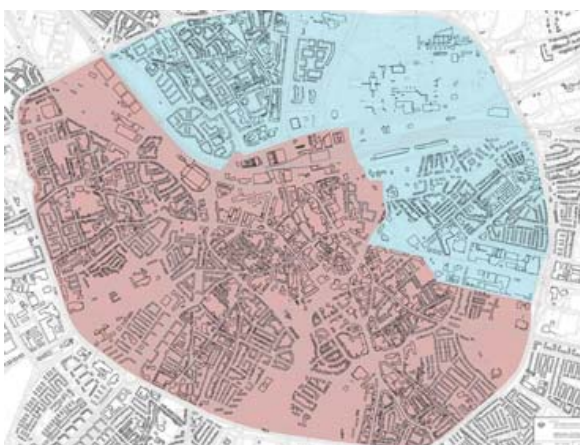
Waarom handhaven we niet gewoon binnen heel de milieuzone, we hebben deze toch niet voor niks ingevoerd?

 **Voorstel: handhaving binnen de hele milieuzone op vrachtwagens met een Euro 0, 1, 2 of 3 motor.**



2. HANDHAVEN VAN DE MILIEUZONE MET TECHNISCHE MIDDELEN

Ook stelt GroenLinks voor om een andere vorm van handhaving in te voeren. In diverse steden wordt de handhaving al automatisch gedaan met behulp van camera's en kentekenscanners (enkel op basis van een foto van het kenteken). Dit vraagt in het begin een flinke investering maar uiteindelijk wordt er bespaard op de inzet van personele capaciteit en kunnen we alle vervuilende voertuigen die de milieuzone overtreden aanpakken. Daarbij is het ook van belang om te kijken hoe andere gemeente omgaan de privacy aspecten.

 **Voorstel: handhaving binnen de milieuzone met innovatieve (technische) middelen.**




Huidige milieuzone uit 2007

-  Wel handhaving
-  Geen handhaving



Voorstel nieuwe milieuzone

-  Wel handhaving met technische middelen

3. AANSCHERPEN VAN DE MILIEUZONE


De huidige milieuzone geldt voor vrachtwagens die rijden op diesel. Vrachtwagens met een Euro 0, 1, 2 of 3 motor mogen de milieuzone niet in, tenzij ze een ontheffing hebben. Een milieuzone die stamt uit 2007. We zijn nu bijna 10 jaar verder, een mooi moment om te kijken of we deze niet kunnen verscherpen. Het college heeft aangegeven dat uit onderzoek van TNO blijkt dat de effecten voor het aanscherpen van de milieuzone minimaal zouden zijn. Desondanks is er in Utrecht, waar de milieuzone strikter is dan in Eindhoven, wel een grote daling van het aantal dieselbestelbusjes en roetuitstoot.

“Uit de door TNO uitgevoerde kentekenscan in 2014 en 2015 blijkt dat het aantal oude dieselpersonenwagens in Utrecht is gedaald van 2,8 procent naar 0,5 procent. Ook het aantal oude dieselbestelbusjes nam sterk af. Volgens TNO zou hiermee de roetuitstoot van licht verkeer met 29 procent dalen.” Bron: [artikel Volkskrant](#)

Uit het onderzoek van TNO blijkt dat de effecten op stikstof (NOx) en fijnstof (PM 10 en PM 2,5) minimaal zouden zijn bij de verscherping van de milieuzone. Echter in Eindhoven hebben we door middel van metingen van AiREAS ook steeds beter zicht op de concentratie fijnstof (PM 1,0), ultrafijnstof (PM 0,1 en UFP) en ozon (O3). Er zijn aanwijzingen dat ultrafijnstof de meest schadelijke deeltjes van fijnstof zijn. Ze dringen via onze luchtwegen de bloedbaan binnen en kunnen diep in het lichaam schade aanrichten. Voor deze kleinste deeltjes zijn geen maximale hoeveelheden afgesproken. In een stedelijke omgeving bestaat dit ultrafijne stof voor een belangrijk deel uit roet.

AiREAS legt een koppeling tussen de meetgegevens van het Innovatief Luchtmeetsysteem en de gezondheid van de stadsbewoners. AiREAS werkt samen met (plaatselijke) gezondheidsdiensten zoals de GGD's en hart- en vaatspecialisten. Ook op deze manier maakt AiREAS het onzichtbare zichtbaar. Bron: www.aireas.nl

Gezien de kennis en de onderzoeksmogelijkheden in Eindhoven, is dit niet de ideale plek om de effecten van een milieuzone verder in beeld te brengen?

 **Voorstel: verscherp de milieuzone: personen- en bestelauto's die op diesel rijden en voor 1 januari 2001 voor het eerst een kenteken hebben gekregen, mogen niet de milieuzone in (datum eerste toelating).**

3. GEEN VAN SCOOTERS OP FIETSPADEN IN DE BINNENSTAD

Scooters stoten vaak veel meer fijnstof uit dan vrachtwagens. Met scooters doelen wij op alle bromfietsen, bromscooters, snorfietsen en snorscooters met een verbrandingsmotor. Vooral het gevaarlijke ultrafijnstof en het kankerverwekkende benzeen komt in grote hoeveelheden uit de scooteruitlaten. Een paar meter afstand tot de uitlaat scheelt direct veel in de blootstelling. Milieudefensie deed onderzoek naar het effect van scooters en wat blijkt, hoewel scooters een stuk kleiner en lichter zijn dan auto's, vervuilen de meesten vele malen meer. De meest vieze scooters stoten tot wel 2.700 keer zoveel schadelijke stoffen uit als een bestelbusje.

Bron: [Dossier luchtkwaliteit Milieudefensie](#)

Door het fietspad terug te geven aan fietsers, ademen fietsers minder ongezonde lucht in. Het college heeft aangegeven maar weinig signalen te krijgen over de overlast die ervaren wordt door de inwoners van Eindhoven. Maar is iedereen zich bewust van het inademen van de vuile lucht die je inademt als de achter een scooter rijdt? Verkeersminister Melanie Schultz van Haegen heeft aangegeven de regels te veranderen zodat Amsterdam de enige Nederlandse gemeente is waar scooters van het fietspad gemeden mogen worden. In Eindhoven waren in 2015 volgens cijfers van het CBS 11598 snorfietsen (max. 25 km/u) en 4233 bromfietsen (max. 45 km/u). Het aantal voertuigen per 1000 inwoners is daarmee groter dan het aantal in Amsterdam of Utrecht. Het college legt in de raadsinformatiebrief (16R6717) de koppeling tussen het onderzoek van het TNO en de Eindhovense ervaringen (twee concrete klachten: onveiligheid op fietspaden door snelheidsverschillen tussen fietsers en brom- of snorfiets).

Voor GroenLinks is deze koppeling onzinnig, aangezien er in het onderzoek van TNO op geen enkele wijze aandacht wordt besteed aan de scooter. Wel spreekt het college over de effecten:

Brommers hebben een zeer beperkte rol in de totale luchtvervuiling. Wel stoten ze veel ultrafijnstof uit waaraan fietsers en voetgangers bij passage worden blootgesteld. Bron: raadsinformatiebrief (16R6717)

Waarom mag alleen Amsterdam vervuilde scooters weren van de fietspaden? Verdienen de inwoners van Eindhoven ook geen schone lucht op de fiets of tijdens het wandelen?

 **Maak het mogelijk, in samenspraak met het ministerie van infrastructuur en milieu, dat ook in de binnenstad van Eindhoven scooters op het fietspad geweerd worden.**

5. STIMULEREN VAN ELEKTRISCH VERVOER


Eindhoven vindt elektrisch rijden belangrijk. Elektrische auto's zijn schoner en zuiniger. We streven ernaar dat iedereen met een elektrische auto deze kan opladen binnen een straal van 300 meter.

"Eindhoven elektrisch: Eindhoven stimuleert elektrisch rijden."

Bovenstaande quote staat op de [website](#) van de gemeente Eindhoven maar wie verder klikt, ziet dat de gemeente zelf geen laadpalen plaatst of er eigenaar van is. Nee, de gemeente kan enkel een vergunning verlenen aan marktpartijen voor het plaatsen en exploiteren van een laadpunt in de openbare ruimte onder diverse voorwaarden.

Stimuleren we nu elektrisch vervoer of maken we het enkel mogelijk? Dit zijn namelijk nogal twee verschillende dingen. Steden als Amsterdam en Utrecht gaan veel verder onder andere met een subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische voertuigen of laadpalen (zowel privé als zakelijk). Er zijn vele manieren waarop we de eindhovenaren kunnen stimuleren in plaats van enkel faciliteren. In de startgids (De stekker in elektrisch vervoer, maar hoe?) van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zijn diverse mogelijkheden beschreven hoe gemeenten een grote diversiteit aan activiteiten kunnen uitvoeren om de ontwikkeling van elektrisch rijden actief te versnellen.

Is het niet logisch dat Eindhoven het mogelijk maakt om een vergunning aan te vragen voor een oplaadpaal? Dit is toch niet stimuleren maar faciliteren? Als Eindhoven kunnen we toch wel meer doen, zeker gezien onze ambities?

 **Er moet een actieplan komen met verder gaande acties om het elektrisch vervoer in Eindhoven te stimuleren. De kennis bij andere steden, het RVO en partners uit de stad dienen hierbij als input.**

Op de volgende pagina is een overzicht te zien van activiteiten die de gemeente kan uitvoeren. Deze zijn verder toegelicht in de [startgids \(De stekker in elektrisch vervoer, maar hoe?\)](#) van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)


Activiteit	K	F	S
Maken van beleid voor het versnellen van de ontwikkeling van EV Door maatregelen in beleid onder te brengen laat de gemeente zien dat de ontwikkeling van EV een belangrijk onderdeel van haar taken is.		●	●
Aanbestedingen en concessieverlening zo inrichten dat het gunstig wordt EV in te zetten Door het stellen van eisen ² aan de uitstoot van schadelijke stoffen in aanbestedingen waar vervoer onderdeel van is ontstaan gunstige omstandigheden voor inschrijvers die willen verduurzamen.		●	●
Uitvoeren van een marketing- en promotiecampagne over EV Het grootser aanpakken van de onbekendheid over EV kan door het opzetten van een campagne. Een goed voorbeeld is de Electric Heroes campagne.		●	●
Realiseren van laadinfrastructuur in de openbare ruimte en gemeentelijke parkeergarages De gemeente biedt hiermee aan inwoners en bedrijven, maar ook aan bezoekers, de mogelijkheid de gemeente met een elektrisch voertuig te bezoeken.			●
Aanbieden van gratis groene stroom bij openbare laadinfrastructuur (bv. de eerste 2 jaar) Tegen relatief lage kosten kan de gemeente laten zien dat zij de ontwikkeling van EV belangrijk vindt. Bij meer gebruik van laadinfrastructuur in de toekomst zal meer stroom in rekening gebracht worden.			●
Verlenen van subsidie voor laadinfrastructuur in private en semi-openbare ruimte Hiermee verlaagt de gemeente de drempel voor ondernemers en particulieren om op EV over te stappen. Een privaat laadpunt biedt voor de gebruiker het meeste comfort.			●
(Mede) financieren van een snellaadpunt De aanwezigheid van een snellaadpunt neemt de 'range anxiety' (zie 3.3) van gebruikers weg. Dit stimuleert ondernemers om elektrische voertuigen te gebruiken.			●
Elektrificeren van eigen vervoermiddelen De gemeente geeft hiermee het goede voorbeeld en laat zien dat zij in EV gelooft. Dit is een belangrijke stimulans voor bedrijven om ook op EV over te stappen.			●
Verlenen van een subsidie voor de aanschaf van elektrische voertuigen De aanschafprijs is een belemmering voor veel gebruikers. Een aanschafsubsidie is een effectief middel om de drempel voor bedrijven te verlagen. ³			●
Participeren in innovatieprojecten op het gebied van EV en smart grids Innovatieprojecten worden door bedrijven vaak te risicovol geacht. Door een garantie of participatie van de gemeente komen meer projecten tot stand.			●
Doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer, regiotaxi) elektrificeren Dit type vervoer kenmerkt zich door korte afstanden binnen een beperkt gebied. Het is daarmee zeer geschikt voor elektrificatie. De gemeente beheert de concessie.			●
Opzetten van een shuttledienst naar bedrijventerreinen, scholen, evenementen Hiermee wordt het vervoer schoner en komen er minder auto's op de weg. Door de korte afstanden en de vaste route leent dit type vervoer zich goed voor elektrificatie.			●
Tijdelijk aanbieden van gratis parkeerplaatsen bij laadpunten Bij laadpunten bij betaalde parkeerplaatsen levert dit extra voordeel voor een EV-gebruiker op. De gemeente verlaagt hiermee de drempel om over te stappen op EV.			●
Ontwikkelen van een proef met elektrisch openbaar vervoer i.s.m. provincie of stadsregio Door de vaste route van bussen is het mogelijk deze te elektrificeren. De provincie of stadsregio is de concessiehouder. De gemeente kan dit hier dus aankaarten.			●
Aanpassen APV met randvoorwaarden voor openbare laadinfrastructuur In de algemene plaatselijke verordening (APV) kan de gemeente randvoorwaarden opnemen over bijvoorbeeld vormgeving, plaatsing t.o.v. parkeerplaatsen etc.	●		
Keuzes maken over hoe de uitrol van laadinfrastructuur plaats vindt De gemeente denkt na over en besluit wie laadinfrastructuur realiseert, in welke hoeveelheden en op welke locaties.	●		
Het instellen van een milieuzone in de binnenstad Schonere voertuigen hebben voordeel boven meer vervuilende voertuigen waardoor het voor veelrijders in de binnenstad aantrekkelijk wordt op EV over te stappen.	●		
Eenduidig beleggen van EV binnen de gemeentelijke organisatie Iemand binnen de gemeente verantwoordelijk maken voor EV. Dit zorgt voor eenduidigheid richting inwoners, bedrijven en binnen de eigen organisatie. Zie ook 2.1.		●	
Informerende van particulieren en bedrijven over aanleg laadinfrastructuur op eigen terrein Laten zien van de mogelijkheden en kosten om laadinfrastructuur te installeren helpt de aanleg te versnellen. De gemeente treedt op als kennismakelaar.		●	
Begeleiden van middelbare scholen bij maatregelen voor scooters Scholieren die een scooter rijden zijn een interessante doelgroep voor EV. Voor de school levert dit minder lawaai en vervuiling op.		●	
Belemmeringen voor EV-initiatieven in landelijke wetgeving bespreken met Agentschap NL Het Rijk wil belemmeringen wegnemen die de ontwikkeling van EV in de weg staan. Agentschap NL is voor gemeenten het eerste aanspreekpunt om deze belemmeringen te melden.		●	
Mogelijk maken van een elektrisch deelautoinitiatief De gemeente helpt een initiatiefnemer door bijvoorbeeld het delen van informatie over mobiliteitsstromen in de stad, door het reserveren van parkeerplaatsen of het plaatsen van laadinfrastructuur.		●	
In samenwerking met bedrijven en autodealers een opstapdag/roadshow voor EV organiseren De gemeente kan bedrijven helpen en aan elkaar verbinden zodat zij gezamenlijk inwoners en andere bedrijven kunnen kennismaken en zich laten informeren over de mogelijkheden van EV.		●	
Informatie over EV plaatsen op de gemeentelijke website Onbekendheid is een belemmering voor de transitie naar duurzame mobiliteit. De gemeente kan bijvoorbeeld een link naar de startgids voor bedrijven of de site van het formule E-team (www.formuleeteam.nl) op de website opnemen.		●	
Initiëren van een koplopergroep van bedrijven die initiatieven rondom EV willen realiseren Door bedrijven met elkaar in contact te brengen ontstaan nieuwe initiatieven. De gemeente heeft vaak een netwerk van bedrijven die ze makkelijk kan benaderen.		●	
Samenwerking tussen gemeenten Gemeenten kunnen beleid, maatregelen en regionale laadinfrastructuur onderling afstemmen.	●	●	
Mogelijk maken van binnenstedelijke distributie met elektrische auto's buiten venstertijden De gemeente kan toestaan dat buiten venstertijden wel bevoorraad mag worden met voertuigen die geen uitstoot hebben. Ze kan dit bijvoorbeeld ook toestaan voor elektrische vuilniswagens.		●	
Binnen de gemeente breed communiceren over de (on)mogelijkheden van EV Ook binnen de gemeente is veel onbekendheid met EV. Door te informeren over de mogelijkheden van EV komen collega's wellicht met ideeën voor het gebruik van EV. Maak binnen de gemeente iemand aanspreekpunt EV		●	
Bedrijven die geïnteresseerd zijn in EV samenbrengen met aanbieders van voertuigen De gemeente kan de drempel om over te stappen op EV voor bedrijven zo laag mogelijk maken door als verbinder tussen partijen op te treden.		●	

K = Kaders stellen, F = Faciliteren, S = Stimuleren en ontwikkelen

6. SAMEN MET BEDRIJVEN EN INSTELLINGEN KIJKEN WAT ZIJ KUNNEN BETEKENEN


De gemeente gaat inzetten op de energiescans voor bedrijven. Maar naast energieverbruik spelen bedrijven ook in het kader van het verbeteren van de luchtkwaliteit een belangrijke rol. GroenLinks ziet het dan ook als mooie kans om onder andere bij de energiescans de luchtkwaliteit als aandachtspunt mee te nemen.

Dit kan gaan over de uitstoot van vervuilde lucht en de negatieve effecten hiervan. Hoe stel je je werknemers in staat om gebruik te maken van openbaar vervoer? Hoe geeft een bedrijf invulling aan flexwerken of worden er mogelijkheden gegeven om buiten de spits te reizen?

 Bedrijven en overheden werken samen om een bijdrage te leveren aan schone lucht. Dit kan op diverse manieren, bijvoorbeeld als onderdeel van de energiescan.

7. STARTEN VAN EEN BEWUSTWORDINGSCAMPAGNE MET EN VOOR DE STAD

Een beter milieu begint bij jezelf wordt vaak gezegd. Maar wat kun je nu zelf doen voor schonere lucht? Of is het belangrijk eerst duidelijk te maken hoe het gesteld is met de luchtkwaliteit in Eindhoven, en hoe merk ik dat? GroenLinks zou graag zien dat er een bewustwordingscampagne gestart wordt in Eindhoven om onze inwoners feiten, vragen maar ook dilemma's voor te leggen. Hierin moeten we ook niet de onderwerpen schuwen als het stoken van houtkachels, het afsteken van vuurwerk, het grillen van een biefstuk of vegetarische sjasliëk op de barbecue. Niet om het verbloemen of te verbieden. Juist alle aspecten die bijdrage aan een gezonde lucht moeten we kunnen bespreken om het bewustzijn te verhogen.

 De gemeente Eindhoven start samen met organisaties zoals milieudefensies en AIREAS een bewustwordingscampagne om de feiten, vragen en dilemma's voor een gezonde lucht onder de aandacht te brengen bij onze inwoners.

SLOTWOORD

GroenLinks kijkt uit naar de discussie met de commissie, wethouder en betrokkenen uit de stad. Laten we samen kijken hoe we de luchtkwaliteit in Eindhoven kunnen gaan verbeteren. Want een stad met schone en gezonde lucht, wie kan daar nu tegen zijn?

In deze notitie is zoveel mogelijk verwezen naar onderliggende bronnen. Daarnaast is er gebruik gemaakt van oplossingen en voorstellen die ook in andere gemeenten zijn uitgevoerd. Deze zijn niet allemaal afzonderlijk benoemd.

Rik Thijs
Fractievoorzitter GroenLinks Eindhoven
r.thijs@eindhoven.nl
www.groenlinkseindhoven.nl

