

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 215

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de gevolgen van de uitspraak in de rechtszaak van Milieudefensie* (ingezonden 14 september 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 16 oktober 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 92.

Vraag 1 t/m 3

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank in de zaak die werd aangespannen door Milieudefensie, waarin u door de rechtbank wordt opgedragen alles te doen dan wel achterwege te laten om de luchtkwaliteit te verbeteren voor de voorgenomen uitbreiding van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km per uur op nieuwe trajecten, zoals de A2 tussen Amsterdam en Utrecht?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat deze voornemens geen doorgang kunnen vinden? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 1 t/m 3

Zie hieronder bij antwoord 7 ev.

Vraag 4 t/m 6

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor het project Rotterdamsebaan in Den Haag?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 4 t/m 6

De gemeente Den Haag is bevoegd gezag voor het project Rotterdamsebaan. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Vastgestelde wettelijke grenswaarden mogen daarbij niet

worden overschreden. Het vonnis richt zich tot de Staat der Nederlanden en niet rechtstreeks tot de decentrale overheden. Dit neemt niet weg dat het oplossen van luchtkwaliteitsknelpunten een gezamenlijke opgave is van (onder andere) het Rijk en decentrale overheden. Daarom werkt het Rijk samen met provincies en gemeenten in het NSL om te voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik ben samen met de decentrale overheden begonnen om de aanpak van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren.

Vraag 7 t/m 12

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de aanleg van de A16?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties zijn voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de aanleg van de Blankenburgtunnel in Rotterdam?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 1 t/m 3 en 7 t/m 12

In de verschillende fasen van besluitvorming rond al deze trajecten is en wordt zorgvuldig rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Aan de hand van op de huidige wet- en regelgeving gebaseerde berekeningsmethoden, die consequent door de bestuursrechter worden geaccepteerd, is vastgesteld dat de wettelijke grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> op deze wegen niet worden overschreden. Met het in acht nemen van de wettelijke grenswaarden wordt de gezondheid van de burger in acht genomen.

In het vonnis heeft de rechter de Staat daarenboven verboden maatregelen te treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> zullen leiden. Uit de contacten met en publicaties van het RIVM blijkt dat er verschillende methoden denkbaar zijn voor het in beeld brengen van statistische overschrijdingskansen, zowel meer eenvoudige als verschillende gecompliceerde methoden. De nu reeds toepasbare methode is relatief gecompliceerd en dient verder geoptimaliseerd te worden. Om te voldoen aan het vonnis zijn voor de komende maanden geplande projecten met mogelijk negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit – naast toepassing van de reguliere wettelijke beoordeling – beoordeeld op statistische overschrijdingskansen op basis van een methode zoals toegepast in het briefrapport van de snelheidsverhoging naar 130 km/u (Kamerstuk 30 175, nr. 247). Dit is uitvoeringstechnisch een relatief complexe variant. Daarom wil ik de komende tijd komen tot een eenvoudiger en praktischere methode, die kan worden gebruikt om de statistische overschrijdingskansen in beeld te brengen. Hiertoe zal ik het overleg met onder meer het RIVM voortzetten. Voor de door de vragensteller genoemde projecten snelheidsverhoging A2, aanleg A16 en aanleg Blankenburgverbinding, geldt dat deze de komende maanden niet tot realisatie en/of in gebruik name zullen komen. Een nadere analyse van de luchtkwaliteit is daarom voor deze projecten op dit moment niet nodig.

Vraag 13 t/m 15

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de plannen voor de uitbreiding van de Rotterdam The Hague Airport?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 13 t/m 15

In de besluitvorming rond luchthavenprojecten is en wordt zorgvuldig rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Dit gebeurt met name in een MER-rapport. Dit rapport is noodzakelijk voor het afgeven van een luchthavenbesluit. Aan de hand van op de huidige wet- en regelgeving gebaseerde berekeningsmethoden, die consequent door de bestuursrechter zijn toegelaten, is vastgesteld dat de wettelijke grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet worden overschreden. Met het in acht nemen van de wettelijke grenswaarden wordt de gezondheid van de burger in acht genomen. In het vonnis heeft de rechter de Staat verboden maatregelen te treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> zullen leiden. Op de wijze waarop ik daaraan uitvoering geef, verwijs ik u naar het vorige antwoord.

Vraag 16 t/m 18

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de voorgenomen verbreding van de A27?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 16 t/m 18

Zie het antwoord op de vragen 1 tot en met 3 en 7 tot en met 12.

Vraag 19 t/m 21

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de plannen voor de snelheidsverhoging op de Noordelijke Randweg in Utrecht?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 19 t/m 21

Er zijn geen plannen voor een snelheidsverhoging op de Noordelijke Randweg Utrecht; wel voor een reconstructie van deze weg. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Vastgestelde wettelijke grenswaarden mogen daarbij niet worden overschreden. Het vonnis richt zich tot de Staat der Nederlanden en niet rechtstreeks tot de decentrale overheden. Dit neemt niet weg dat het oplossen van luchtkwaliteitsknelpunten een gezamenlijke opgave is van (onder andere) het Rijk en decentrale overheden. Daarom werkt het Rijk samen met provincies en gemeenten in het NSL om te voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik ben samen met de decentrale overheden begonnen om de aanpak van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren.

Vraag 21

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 16 t/m 21

Zie het antwoord op de vragen 1 tot en met 3 en 7 tot en met 12.

Vraag 22 t/m 24

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de voornemens om een biomassacentrale in gebruik te nemen in Utrecht, waardoor een toename van de uitstoot van roet, stikstofoxide en stikstofdioxide kan worden verwacht?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 22 t/m 24

De vergunningverlener in dit geval is de provincie Utrecht. Door de provincie wordt rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Vastgestelde wettelijke grenswaarden mogen daarbij niet worden overschreden. Het vonnis richt zich tot de Staat der Nederlanden en niet rechtstreeks tot de decentrale overheden. Dit neemt niet weg dat het oplossen van luchtkwaliteitsknelpunten een gezamenlijke opgave is van (onder andere) het Rijk en decentrale overheden. Daarom werkt het Rijk samen met provincies en gemeenten in het NSL om te voldoen aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik ben samen met de decentrale overheden begonnen om de aanpak van de overschrijdingen van de grenswaarden verder te versnellen en te concretiseren.

Vraag 25 t/m 27

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor de uitbreiding van luchthaven Schiphol?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit project niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 25 t/m 27

In de besluitvorming rond luchthavenprojecten is en wordt zorgvuldig rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. Dit gebeurt met name in een MER-rapport. Dit rapport is noodzakelijk voor het afgeven van een luchthavenbesluit. Aan de hand van op de huidige wet- en regelgeving gebaseerde berekeningsmethoden, die consequent door de bestuursrechter zijn toegelaten, zal worden vastgesteld of de wettelijke grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet worden overschreden. Met het in acht nemen van de wettelijke grenswaarden wordt de gezondheid van de burger in acht genomen. In het vonnis heeft de rechter de Staat verboden maatregelen te treffen waarvan in de visie van het RIVM statistisch verwacht moet worden dat deze tot voortgaande dan wel hernieuwde overschrijding van de grenswaarden PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> zullen leiden. Op de wijze waarop ik daaraan uitvoering geef, verwijs ik u naar de antwoorden 1 tot en met 3 en 7 tot en met 12.

Vraag 28 t/m 30

Wat zijn de implicaties van de uitspraak van de rechtbank voor bouwprojecten op of nabij locaties die al over de luchtkwaliteitsnorm gaan, gezien de aanzuigende werking die deze zullen hebben op het verkeer op die locaties?

Deelt u de mening dat de uitspraak van de rechtbank betekent dat dit soort projecten wellicht niet kan worden voortgezet? Zo ja, op welke wijze gaat u hier invulling aan geven? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Wat zijn de consequenties voor zowel de Staat als de gezondheid van de burger als dit project wordt voortgezet zoals is voorgenomen? Zo nee, kunt u dit toelichten?

Antwoord 28 t/m 30

De uitspraak richt zich tot de Staat der Nederlanden. Bouwprojecten van decentrale overheden worden niet rechtstreeks geraakt. Voor de decentrale overheden blijft het toetsingskader van de Wet milieubeheer gelden. In de besluitvorming rond bouwprojecten van de Staat is rekening gehouden met de mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit. De te verwachten verkeerseffecten van deze projecten vormen een onderdeel van de toetsing. Zie verder het antwoord op de vragen 1 tot en met 3 en 7 tot en met 12.

Vraag 31

Kunt u toelichten waarom projecten zoals de Rotterdamsebaan in Den Haag als onderdeel van de NSL vrijgesteld werden van toetsing aan de grenswaarden?

Antwoord 31

Van een vrijstelling van toetsing aan de grenswaarden is geen sprake, de toetsing vindt plaats via de jaarlijkse NSL monitoring. Het NSL vindt zijn wettelijke basis in titel 5.2 van de Wet milieubeheer, waarmee onderbouwd kan worden dat aan de normen voor luchtkwaliteit wordt en zal worden voldaan. Voor in het NSL opgenomen projecten hoeft niet individueel te worden aangetoond dat aan de grenswaarden wordt voldaan, dit gebeurt op programma niveau. Voor het programma als geheel wordt door het RIVM jaarlijks gemonitord of langs wegen aan de grenswaarden wordt voldaan, dus ook langs projecten zoals de Rotterdamsebaan.

Vraag 32

Welke andere projecten zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden?

Antwoord 32

Zoals in het vorige antwoord is uiteengezet, is van een vrijstelling geen sprake.

Vraag 33

Wat zijn de gevolgen voor deze (en andere) projecten uit het NSL, gezien het feit dat de rechter stelt dat het NSL niet voldoet aan de eisen die voortvloeien uit Bijlage XV van de Richtlijn?

Antwoord 33

Het NSL is een nationaal instrument dat niet wordt geregeld in de Richtlijn. Het heeft als doel een beoordelingskader te vormen voor individuele besluiten die raken aan luchtkwaliteit. De bruikbaarheid van het NSL bij individuele besluiten wordt beoordeeld door de bestuursrechter. Er is inmiddels een ruime hoeveelheid jurisprudentie waaruit blijkt dat het NSL bruikbaar is voor dit doel. De rechtbank heeft zich over deze functie van het NSL niet uitgelaten. De uitspraak heeft in zoverre dus geen gevolgen voor overige projecten die in het NSL zijn opgenomen.

Vraag 34

Kunt u, gezien de urgentie van deze zaak, deze vragen binnen een week beantwoorden? Zo nee, waarom niet? Op welke wijze gaat u dan uitvoering geven aan de uitspraak van de rechtbank?

Antwoord 34

Ik verwijs u naar mijn brief van 22 september jongstleden met betrekking tot het vonnis van de rechtbank (Kamerstuk 30 175, nr. 256).