

Vergaderjaar 2004–2005

29 667

Beleidsnota Verkeersemissies

28 663

Milieubeleid 2002–2006

Nr. 12

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSHUISVESTING,
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 april 2005

Bij brief van 6 april 2005 (zie bijlage) heeft de vaste commissie voor VROM mij verzocht de Kamer te informeren over de consequenties van het resultaat van de voorlichting van de Raad van State over de ontwerpregeling luchtkwaliteit, zowel procedureel als materieel, en een overzicht en tijdsplanning toe te sturen van de maatregelen die de regering voornemens is te nemen. Hiermee voldoe ik aan dit verzoek.

Inleiding

De luchtkwaliteit in Nederland is op veel plaatsen niet in overeenstemming met de Europese normstelling, zoals blijkt uit het Nationaal luchtkwaliteitsplan. Het kabinet acht deze situatie ongewenst omdat er daardoor sprake is van negatieve effecten op de volksgezondheid. Het gaat daarbij om vroegtijdige sterfte en verminderde longfunctie, bijvoorbeeld bij kinderen die in de buurt van snelwegen wonen of daar naar school gaan. Het kabinet beschouwt het terugdringen van schadelijke luchtverontreiniging dan ook als een prioriteit. Overigens is de luchtkwaliteit in Nederland sinds 1990 al sterk verbeterd. Zo werden in 1990 nog 4,5 mln Nederlanders blootgesteld aan NO₂-concentraties boven de norm. In 2002 waren dat er nog 300 000 en met het ingezette beleid zullen dat er in 2010 nog enkele tienduizenden zijn.

In deze brief worden voorstellen gedaan voor een pakket extra maatregelen in aanvulling op de reeds vastgestelde maatregelen uit de Nota Verkeersemissies en het Nationaal luchtkwaliteitsplan. Nederland behoort daarmee in Europa tot de koplopers in de aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek. Met het totale maatregelenpakket worden de schadelijke emissies van fijn stof en stikstofdioxide substantieel teruggedrongen, al worden zelfs met het aanvullende maatregelenpakket de luchtkwaliteitsnormen niet overal in Nederland tijdig bereikt. Dit pakket levert echter wel een zeer belangrijke bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee aan het terugdringen van gezondheidseffecten. Ook de recente voorlichting van de Raad van State over de voorgeno-

ministeriële regeling luchtkwaliteit onderstreept dat het onvermijdelijk is om extra maatregelen te nemen voor verbetering van de luchtkwaliteit. Het gebrek aan perspectief op het terugdringen van de normoverschrijding is in beroepszaken een belangrijk argument om besluiten over gewenste ruimtelijke en infrastructurele projecten te vernietigen. Hierdoor ontstaan ernstige problemen en zelfs blokkades in de voortgang van woningbouwproductie en de aanleg van bedrijfsterreinen en infrastructuur. Dit geldt zelfs voor projecten die ter plaatse tot een verbetering van de luchtkwaliteit leiden. Onder punt 3 van deze brief ga ik daar nader op in. Daarnaast zal Nederland in de komende periode bij de Europese Commissie aandringen op een spoedige wijziging van de richtlijn, inclusief inperking van het toepassingsgebied. Kosteneffectieve maatregelen dragen bij aan een geloofwaardig pleidooi in de EU voor uitstel van de realisatietermijn voor reeds bestaande luchtkwaliteitsknelpunten ten aanzien van stikstofdioxide en fijn stof. De Europese Commissie heeft al aangegeven te overwegen het gewenste uitstel van de realisatiedatum voor bestaande knelpunten in te voeren wanneer lidstaten alle redelijkerwijs mogelijke maatregelen hebben genomen om overschrijdingen tegen te gaan. Minimaal zal aan alle emissieplafonds volgend uit de Europese National Emission Ceilings richtlijn (NEC-richtlijn) moeten worden voldaan. Het Nederlandse pakket is mede daarop gericht.

Het kabinet is van oordeel dat met een evenwichtig pakket aan kosteneffectieve maatregelen datgene in het werk wordt gesteld wat redelijkerwijs kan worden geveerd van de lidstaat Nederland bij het nakomen van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen. De aanpak richt zich op:

1. generieke en lokatiespecifieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit;
2. EU-beleid: versterking EU-bronbeleid en evaluatie en aanpassing van de EU-luchtkwaliteitsnormen;
3. aanpassing van de luchtkwaliteitsregelgeving.

Het moge duidelijk zijn dat naast generieke maatregelen – zoals ook de Raad van State naar voren heeft gebracht – ook op decentraal niveau aanvullende maatregelen zullen moeten worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik heb hierover afspraken gemaakt met IPO/VNG. Verbetering van de luchtkwaliteit is immers geen exclusieve verantwoordelijkheid van de (rijks)overheid.

In dit verband is het van het grootste belang om de luchtkwaliteitsregelgeving op korte termijn aan te passen gelet op de inhoud van de voorlichting van de Raad van State. Naar aanleiding daarvan is een ministeriële regeling uitgesloten; dat is ook de reden dat het kabinet heeft besloten met spoed over te gaan tot wijziging van het Besluit Luchtkwaliteit. Dit laat onverlet dat het kabinet vanwege de wensen die daartoe in de Tweede Kamer leven streeft naar spoedige totstandkoming van een Wet luchtkwaliteit. Gelet op de noodzaak om te komen tot verbeteringen van de luchtkwaliteit en het opheffen van de bestaande blokkades voor infrastructuurprojecten, industrie- en bedrijventerreinen en woningbouw kan op de totstandkoming van de wet naar het oordeel van het kabinet nu niet worden gewacht, ook omdat de Europese Commissie naar verwachting nog dit jaar met een concept-richtlijnvoorstel zal komen. Ik kom hierop in het vervolg van deze brief nog terug.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voorkomen dat Nederland economisch en ruimtelijk «op slot gaat», is het noodzakelijk dat meerdere sectoren de komende jaren hun bijdrage leveren. Naast de sector verkeer zullen ook de industrie en de landbouw substantieel moeten bijdragen aan lagere emissies van vervuilende stoffen. In het vervolg op het Nationaal Luchtkwaliteitsplan, zoals dat voorzien is voor eind 2005, zal worden ingegaan op de aanpak voor de industrie en de landbouw. Hieronder wil ik

het bovenstaande nader toelichten, aan de hand van de drie sporen van het luchtkwaliteitsbeleid, zoals deze hierboven zijn uiteengezet:

1. Nationale maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit

De Kamer is middels de Nota Verkeersemisssies en bij brief van 11 maart 2005(Kamerstukken II, 2004–2005, 29 667 en 28 663, nr. 9) geïnformeerd over besluiten die dit kabinet over een aantal nationale maatregelen heeft genomen, in het bijzonder:

- de stimuleringsregeling voor nieuwe dieselauto's met roetfilters, die per 1 juni dit jaar van start gaat;
- stimulering van vervroegde introductie van Euro-4/5-vrachtwagens en bussen die sinds 1 januari jl. loopt;
- een accijnsdifferentiatie voor zwavelvrije diesel;
- een subsidie voor schonere binnenvaartmotoren;
- milieu-eisen bij de aanbesteding van dienstauto's voor het rijk (voorkeur voor benzineauto's; bij dieselauto's wordt een roetfilter geëist);
- verlaging van de maximumsnelheid bij enkele *hotspots*;
- het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit, dat loopt tot en met 2008 en waarvoor € 20 mln aan ontwikkelingsbudget is gereserveerd. Dit moet innovatieve en kosteneffectieve maatregelen voor de aanpak van knelpunten op en rond snelwegen opleveren;
- een reservering in het MIT voor de periode 2011–2014 van € 300 mln. voor de aanpak van hardnekkige knelpunten langs rijkswegen.

In aanvulling hierop zal het kabinet met voorstellen komen voor extra maatregelen. Hierbij denkt het kabinet vooralsnog aan de onderstaande maatregelen.

- structurele dekking van de stimulering van Euro-4/5-vrachtwagens en bussen na 2005;
- uitbreiding roetfilterstimulering met nieuwe bestelauto's en taxi's;
- een sloopregeling voor oude auto's;
- stimulering van schonere voertuigen in steden (schone OV-bussen, schone gemeentelijke wagenparken);
- ophoging van het ISV-budget voor intensivering lokale luchtkwaliteitsmaatregelen.

Momenteel worden deze maatregelen in het kader van de besluitvorming over het Fonds Economische Structuurversterking en het Belastingplan 2006 door de planbureaus getoetst op kosteneffectiviteit. Het gaat hierbij om maatregelen die een betekenisvolle bijdrage leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit met het oog op het opheffen van de bestaande blokkades voor de infrastructuur- en woningbouwprojecten en voor bedrijventerreinen. Dit kan ertoe leiden dat er nog maatregelen afvallen. Daarnaast moet er nog gekeken worden naar de vormgeving van de maatregelen. Randvoorwaarden voor financiering van het pakket zijn verder de criteria die voor het Fonds Economische Structuurversterking gelden en overigens budgettaire neutraliteit in de fiscale sfeer. Het pakket aan maatregelen kan een combinatie van subsidies en fiscale maatregelen bevatten en zal in het kader van de voorbereiding van de Miljoenennota en het Belastingplan 2006 nader worden ingevuld.

Voor het aanpakken van de knelpunten zal er steeds sprake moeten zijn van gecombineerde inzet van:

- *generieke* maatregelen waarmee het gemiddelde wagenpark versneld schoner wordt gemaakt, hoofdzakelijk door toepassing van technologische innovaties. Dit beleid levert een bijdrage aan de verlaging van de achtergrondconcentraties in geheel Nederland;
- *lokale* maatregelen: dit betreft deels brongerichte maatregelen (stimulering van schonere voertuigen) en deels effectgerichte maatregelen van infrastructurale, verkeerskundige of ruimtelijke aard. Lokale maat-

regelen kunnen zowel door het rijk worden getroffen (maatregelen aan de rijksinfrastructuur) als door provincies en gemeenten.

Generieke maatregelen

1. Voortzetting stimulering Euro-4/5-vrachtwagens en bussen
Vrachtwagens en bussen met motoren die reeds aan de Euro-4 en/of Euro-5-eisen voldoen zijn opgenomen op de MIA-lijst (Milieu-Investeringsaftrek) die sinds 1 januari 2005 geldt. De Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat hebben daar gezamenlijk 23 mln euro voor vrijgemaakt voor 2005. In de luchtkwaliteitsenvelop is de voortzetting van de stimuleringsregeling voor de periode 2006–2009 opgenomen. Deze maatregel levert niet alleen een bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit, maar is tevens bedoeld om te voldoen aan een andere EU-richtlijn, te weten de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings), die voor 2010 emissieplafonds voor NO_x, VOS, SO₂ en NH₃ vastlegt.

2. Roetfilters nieuwe bestelauto's en taxi's
Hoewel de stimulering van roetfilters bij nieuwe dieselauto's ook geldt voor bestelauto's, is deze stimulering via de BPM niet effectief voor de bestelauto's die bedrijfsmatig worden gebruikt, omdat voor deze voertuigen een teruggaveregeling geldt. Ook voor taxi's wordt de BPM teruggegeven. Daarom wordt nu een afzonderlijke stimuleringsregeling voorgesteld voor nieuwe bedrijfsmatig gebruikte bestelauto's en taxi's die van een roetfilter zijn voorzien.

3. Sloopregeling voor oude auto's
Bij deze maatregel gaat het om een stimuleringsregeling die bedoeld is om oude benzine- auto's zonder katalysator en oude dieselauto's versneld uit het wagenpark te verwijderen.

Ondersteuning lokale maatregelen

Naast generieke maatregelen komen er maatregelen waarmee gemeenten en provincies ondersteund worden bij de aanpak van lokale knelpunten. Het ligt voor de hand om deze maatregelen toe te spitsen op de stedelijke gebieden, omdat de luchtkwaliteitsproblemen daar het grootst zijn.

1. Schoner lokaal vervoer (OV-bussen en gemeentelijke voertuigparken)
Bij deze maatregel wordt gedacht aan een financiële bijdrage van het rijk aan de stimulering van schone bussen. Daarbij ligt de toepassing van roetfilters voor *bestaande* bussen het meest voor de hand; wellicht kunnen ook andere technieken in aanmerking komen voor stimulering, zoals aardgas of bio-ethanol voor nieuwe bussen. Vanwege het EU-milieusteunkader zal geen sprake kunnen zijn van een directe subsidie aan vervoersmaatschappijen, maar van een bijdrage aan de overheden die de OV-concessies verlenen, te weten provincies en Kaderwetgebieden. Dit vereist wel dat deze overheden in hun OV-concessies relevante milieuvorwaarden opnemen. Bovendien ligt het voor de hand dat deze overheden zelf ook een bijdrage leveren aan de financiering. Daarnaast gaat het om een stimuleringsregeling voor het verminderen van de emissies van gemeentelijke voertuigen en voertuigen die door gemeenten worden aanbesteed. Dit betreft het gebruik van dieselemulsiebrandstoffen en roetfilters voor het gemeentelijke wagenpark, zoals vuilniswagens. In het geval van aanbesteding door gemeenten is het nodig dat gemeenten hierbij milieuvorwaarden opnemen.

2. Ondersteuning maatregelen van gemeenten
De opgave van gemeenten op het gebied van luchtkwaliteit is door verschillende oorzaken verzaamd. Ten eerste is onlangs duidelijk

geworden dat er tegenvallers zijn in de emissiecijfers van voertuigen, waardoor de huidige binnenstedelijke luchtproblematiek wordt vergroot. Meer steden zullen op basis van het Besluit Luchtkwaliteit een luchtkwaliteitsplan moeten maken en steden die reeds dergelijke plannen hebben worden geconfronteerd met een grotere opgave. Ten tweede hebben gemeenten te maken met blokkades voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw als gevolg van de uitspraken van de Raad van State. Dat maakt het tijdig en adequaat oplossen van de bestaande problematiek extra urgent. Te voorzien valt dat gemeenten meer en mogelijk ook zwaardere maatregelen zullen moeten treffen. In het ISV-II is op dit moment op basis van de situatie in 2002 een bedrag van 32 mln. gereserveerd voor luchtkwaliteit. Omdat dit bedrag onvoldoende is om aan de verzwaarde opgave tegemoet te komen, is verdere ondersteuning van gemeenten wenselijk. Hiermee kunnen ook andere lokale maatregelen worden gefinancierd, zoals verbetering van de verkeerscirculatie, luchtkwaliteitszonerings- en maatregelen in het kader van de stedelijke herstructurering.

De wijze van ondersteuning zal in nauwe samenwerking met gemeenten worden gezien.

2. EU-beleid

Versterking EU-bronbeleid

De belangrijkste bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit komt van EU-bronbeleid voor schonere voer- en vaartuigen. Dit betreft naast het wegverkeer ook de binnenvaart en de zeescheepvaart. Ik wijs er overigens op dat Nederland bij de besluitvorming in de Milieuraad in 1999 over de luchtkwaliteitsnormen al een Raadsverklaring heeft afgelegd, met de strekking dat deze normen alleen met vergaand EU-bronbeleid haalbaar zouden zijn. Dat is in onvoldoende mate gebeurd. Nederland zet zich in de EU in voor versnelde aanscherping van de emissienormen voor voertuigen, zoals recentelijk nog in de Milieuraad van 14 oktober. Onder Nederlands voorzitterschap heeft de Milieuraad de Europese Commissie opgeroepen zo spoedig mogelijk met voorstellen te komen om de emissie-eisen voor het wegverkeer aan te scherpen. Het gaat daarbij onder meer om de spoedige vaststelling van een Euro-5 én Euro-6 norm voor personenauto's en de Euro-6 norm voor vrachtauto's. Ook andere modaliteiten, zoals de zeescheepvaart en de binnenvaart zullen moeten bijdragen aan de vermindering in de emissies, aangezien deze modaliteiten door hun emissies substantieel bijdragen de luchtkwaliteitsproblematiek en lokaal, met name in havengebieden, aan overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Het kabinet zet zich in om internationale en Europese normstellingen voor uitstoot van motoren verder aan te scherpen. Het potentieel aan emissiereductiemogelijkheden voor nieuwe scheepsmotoren wordt echter onvoldoende benut met de bestaande normen. Mede als gevolg van de lange levensduur van de motoren, wordt van aanscherping hiervan op korte termijn geen effect verwacht op de luchtkwaliteit.

Nederland heeft zich in Europees verband ingespannen voor aanscherping van de zogenaamde Zwavelrichtlijn. Met ingang van 1 januari 2010 bepaalt de richtlijn een zwavelgehalte voor schepen aan de kade van 0,1%. Dit is fors lager dan het zwavelgehalte van de brandstof die zeeschepen nu gebruiken (gemiddeld 2,7%). Een lager zwavelgehalte betekent minder uitstoot van SO_x, maar ook van roetdeeltjes.

Ter verbetering van de luchtkwaliteit in havens en havengebieden zal het Kabinet met havenbeheerders en decentrale overheden en de bedrijfssectoren in overleg treden om te bezien op welke wijze lokale maatregelen, zoals naar milieukeurmerken gedifferentieerde haventarieven en walstroomvoorzieningen, kunnen bijdragen tot vermindering van de emissies en het gebruik van schonere technieken. Tenslotte zal bezien worden of

het beleid t.a.v. de binnenvaart (stimuleringsregeling NOx-arme motoren) uitgebreid kan worden.

Aanpassing en evaluatie van luchtkwaliteitsnormen

De huidige Europese luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijn stof zijn nog onvoldoende belegd met EU-bronbeleid, waardoor het niet alleen voor Nederland maar ook voor de andere lidstaten moeilijk blijkt deze EU-doelstellingen te realiseren. In het Europese programma «Clean Air For Europe» (CAFE) wordt gewerkt aan een Thematische Strategie voor luchtkwaliteit, die medio 2005 door de Europese Commissie zal worden uitgebracht en waarin emissies en luchtkwaliteit in samenhang worden beoordeeld. Tevens zal de Commissie binnenkort komen met een voorstel tot herziening van de 1e dochterrichtlijn Lucht, en in 2006 met een voorstel tot herziening van de Richtlijn Nationale Emissieplafonds (NEC). De inzet van Nederland zal erop gericht zijn de knelpunten in uitvoering waar we nu tegenaan lopen, hierin mee te nemen. Hierbij zal Nederland voor het volgende pleiten:

- Zodanige aanpassing van de normstelling voor fijn stof dat deze beter is gericht op het voorkomen van gezondheidseffecten en zich vooral richt op de schadelijke antropogene stoffen, zoals dieselemissies.
- Specificeren van het toepassingsgebied van de luchtkwaliteitsnormstelling. Het toepassingsgebied van gezondheidskundige luchtkwaliteitsnormen zou zich bij voorkeur moeten beperken tot die locaties waar sprake is van relevante blootstelling.
- Derogatiemogelijkheid: Nederland heeft groot belang bij uitstel van de realisatiedatum van de Europese normstelling voor stikstofdioxide en fijn stof bij reeds bestaande knelpunten, waarvoor gemotiveerd kan worden dat met inzet van alle redelijke middelen niet tijdig aan de grenswaarden voldaan kan worden. De eerder genoemde maatregelen die het kabinet neemt zullen nog niet voldoende zijn om overal op tijd aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen, maar Nederland laat hiermee aan de Europese Commissie, het Europees Parlement en andere lidstaten zien binnen het redelijke het maximaal mogelijke te doen.
- Eventuele nieuwe Europese emissieplafonds moeten haalbaar zijn met concreet vastgelegd Europees bronbeleid.

Tevens zal de normstelling voor fijn stof beter gericht gaan worden op antropogene bronnen. In dat verband is ook door de Commissie aangekondigd dat de natuurlijke bijdrage aan luchtverontreiniging bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing gelaten kan worden. De Commissie heeft zich echter nog niet bereid getoond om het toepassingsgebied van de gezondheidsnormen te gaan beperken tot locaties waar sprake is van relevante blootstelling. In de komende periode zal Nederland aandringen op een spoedige wijziging van de richtlijn, inclusief precisering van het toepassingsgebied van de normstelling. Het feit dat er inmiddels ook in andere lidstaten ernstige problemen met de haalbaarheid van de luchtkwaliteitsnormen naar voren komen, vergroot de kans op steun voor de door Nederland bepleitte wijzigingen.

3. Aanpassing luchtkwaliteitsregelgeving (Besluit luchtkwaliteit)

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft een groot aantal uitspraken gedaan waarbij belangrijke besluiten over onder meer infrastructuur, woningbouw en bedrijventerreinen vernietigd werden op grond van

- overschrijding van gezondheidskundige normen op locaties waar er geen sprake is van relevante blootstelling van de bevolking en/of
- overschrijding van de op dit moment onhaalbaar geachte 2005-normstelling voor fijn stof.

In het licht van de ernstige maatschappelijke en economische consequenties die op dit moment verbonden zijn aan de bestaande toepassing van het Besluit luchtkwaliteit, heb ik u bij brief van 26 november 2004, Kamerstukken II, 2004–2005, 28 663, nr. 30 laten weten dat snelle aanpassing van de regelgeving in lijn met mijn brief van 30 september jl. noodzakelijk was. Ik heb dan ook een ministeriële regeling voorbereid met als doel om op zo kort mogelijke termijn de luchtkwaliteitsregelgeving aan te passen. Belangrijke punten hierbij waren het nader preciseren van het toepassingsgebied van de normstelling voor de gezondheid (gericht op toetsing op locaties waar sprake is van relevante blootstelling van de bevolking) en nuancering van de opdracht tot het in acht nemen van de normstelling voor fijn stof. Gegeven de juridische complexiteit van deze regeling heb ik de Raad van State om voorlichting over de ontwerp-regeling gevraagd.

Inhoud voorlichting van de Raad van State

De Raad van State heeft ernstige bezwaren tegen de voorgestelde regeling. Bij brief van 5 april 2005 (29 667/28 663, nr. 10) heb ik de Kamer hierover geïnformeerd. De hoofdpunten uit de voorlichting van de Raad zijn:

- Regeling van de materie bij ministeriële regeling op basis van artikel 21.6 Wet milieubeheer acht de Raad in deze omstandigheden niet toelaatbaar.
- Het uitsluitend beoordelen van de luchtkwaliteit bij locaties waar sprake is van relevante blootstelling kan thans niet in de regelgeving opgenomen worden, omdat dit niet expliciet in de artikelen van de richtlijn is vastgelegd.
- Extra emissies kunnen niet toegestaan worden in situaties waar er reeds sprake is van normoverschrijding. Dit geldt zowel voor de 2005-normstelling voor fijn stof als de 2010-normstelling voor stikstofdioxide.

De Raad ziet – mits de regelgeving wordt aangepast – binnen de geldende Europese regels wel perspectief voor:

- Projecten in overschrijdingssituaties, die geen negatieve en wellicht zelfs positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit.
- Het bij de beoordeling van de luchtkwaliteit buiten beschouwing laten van de bijdrage van fijn stof van natuurlijke oorsprong.

Tot slot beklemtoont de Raad dat het onontkoombaar is dat extra generieke maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit dienen te worden genomen.

Omdat ook met de aftrek van de bijdrage van natuurlijke oorsprong de daggemiddelde fijn stofnorm in grote delen van het land wordt overschreden, betekent dit dat er sprake blijft van blokkades cq. grote belemmeringen voor ontwikkelingen op het terrein van infrastructuur, woningbouw en bedrijventerreinen. Zo zijn naar de huidige inschatting de gevolgen van deze benadering dat:

- Wegenprojecten in overschrijdingsgebieden met *nieuwe* doorsnijdingen die leiden tot een toename van de normoverschrijding kunnen waarschijnlijk niet door gaan;
- Ook andere projecten (woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur) die leiden tot een toename van normoverschrijding niet door kunnen gaan. Met name , waar de normstelling voor fijn stof in grote gebieden wordt overschreden, betreft het een zeer groot aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Op korte termijn zijn dit bijvoorbeeld bouwprojecten in de Haarlemmermeer, IJburg, Leidsche Rijn, Almere Poort en de afronding van Ypenburg.
- Aanpassing en -verbreding van *bestaande* wegen in overschrijdingsgebieden alleen door kunnen gaan als aangetoond wordt dat hierdoor de luchtkwaliteit niet verslechtert.

Op korte termijn zal het kabinet de gevolgen voor concrete projecten,

waarvan nu alleen nog een algemeen beeld bestaat, nader inventariseren. Daarbij zullen de effecten van het generieke en het lokale maatregelenpakket, alsmede de aftrek van de natuurlijke fijn stofbijdrage worden meegenomen.

Vervolgtraject aanpassing luchtkwaliteitsregelgeving

Het kabinet acht het noodzakelijk om de luchtkwaliteitsregelgeving aan te passen in lijn met de voorlichting van de Raad van State. Ik ben zeer wel doordrongen van het feit dat de Kamer in 2001 heeft verzocht het Besluit luchtkwaliteit bij wet te regelen. Uiteraard ligt het in mijn bedoeling zo spoedig mogelijk een wetsvoorstel in te dienen ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit. Ik heb dat voorstel nog niet ingediend vanwege de zich snel ontwikkelende jurisprudentie en de verwachte wijzigingen in de EU-luchtkwaliteitsrichtlijnen. Het eerder voorbereide wetsvoorstel zal aan de meest recente ontwikkelingen aangepast worden. In de praktijk is echter op zo kort mogelijke termijn aangepaste regelgeving noodzakelijk. Spoedshalve ben ik dan ook voornemens om, vooruitlopend op het van kracht worden van het wetsvoorstel, het Besluit luchtkwaliteit te wijzigen in die zin dat de inhoud van het besluit in overeenstemming gebracht wordt met de inhoud van de voorlichting van de Raad van State. Een voorstel tot wijziging van het Besluit luchtkwaliteit zal ik ter behandeling op 29 april aan de Ministerraad voorleggen, met het oog op overlegging van het ontwerp aan de beide Kamers der Staten-Generaal. De wijziging kan dan op zo kort mogelijke termijn in werking treden.

Niet alleen de geringere proceduretijd van een AMvB, maar ook de verwachting dat de EU binnen afzienbare tijd met gewijzigde luchtkwaliteitsrichtlijnen komt, die opnieuw aanleiding zijn de regelgeving aan te passen, leiden mij tot de keuze voor aanpassing van het Besluit luchtkwaliteit, vooruitlopend op wijziging van de wet. Het kabinet is zich bewust van het verzoek van uw Kamer tot regeling bij wet. Het kabinet dringt er echter met klem bij u op aan met wijziging van de AMvB, vooruitlopend op regeling bij wet, in te stemmen.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

Den Haag, 6 april 2005

Namens de commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wil ik u verzoeken de Kamer voor de regeling van werkzaamheden van morgen, donderdag 7 april 2005, toe te zeggen dat de circulaire¹ die afgelopen najaar naar de provincies en gemeenten is verstuurd onmiddellijk wordt ingetrokken.

Tevens wordt u verzocht uiterlijk een week voor het Algemeen Overleg van 26 april 2005 de Kamer te informeren over de consequenties van het resultaat van de voorlichting van de Raad van State, zowel procedureel als materieel, en de Kamer een overzicht en tijdsplanning toe te sturen van de maatregelen die de regering voornemens is.

Tot slot wil ik u namens de Kamer eraan herinneren dat de Kamer u in 2001 heeft verzocht om het besluit luchtkwaliteit bij wet te regelen. In uw brief van 26 november 2004 (28 663, nr. 30) geeft u aan dat hiertoe een wijziging van de Wet milieubeheer wordt voorbereid. De Kamer ontvangt graag nadere informatie over de stand van zaken.

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van der Leeden

¹ Brief aan provincies en gemeenten inzake interpretatie Besluit Luchtkwaliteit d.d. 30 september 2004 Kenmerk LMV 2004.091308.