

Vergaderjaar 2007–2008

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 46

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Waalkens (PvdA), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

² Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 januari 2008

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 19 december 2007 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van VROM d.d. 16 oktober 2007 over de motie-Neppérus betreffende informatie over kennis rond roetfilters (30 175, nr. 39);**
- **de brief van minister van VROM d.d. 1 november 2007 inzake aanbieden onderzoeksrapport TNO toxiciteit retrofit-roetfilters (30 175, nr. 40);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 2 november 2007 inzake de planning van het ontwerpbesluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) (30 175, nr. 41);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 12 november 2007 inzake Jaarverslag Fonds Luchtverontreiniging 2006 (30 175, nr. 43);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 10 december 2007 inzake het akkoord in de Richtlijn Luchtkwaliteit (21 501-08/30 175, nr. 259);**
- **de brief van de minister van VROM d.d. 10 december 2007 inzake de aanbieding ontwerpbesluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) (30 175/30 489, nr. 45).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Poppe** (SP) memoreert dat de algemene maatregel van bestuur (AMvB) inzake gevoelige bestemmingen is opgesteld naar aanleiding van het amendement-Van der Ham/Duyvendak uit 2006. Het proces is spoedig verlopen, maar haastige spoed is zelden goed. Het gaat om de volksgezondheid, maar het besluit lezende lijkt het ook een beetje te gaan om de economische belangen van gemeenten en projectontwikkelaars. In het gehele land maken bewoners zich terecht zorgen over het bouwen van met name scholen op gevoelige bestemmingen langs de wegen. De minister heeft de Kamer beloofd dat de Gezondheidsraad en GGD Nederland betrokken zouden worden bij de besluitvorming, maar dit lijkt niet te

zijn gebeurd. Is de minister hier alsnog toe bereid? De heer Poppe kan niet goed over de plannen oordelen zonder dat deze instanties hun visies erop hebben gegeven.

De onderbouwing van de gekozen afstanden van 100 meter langs snelwegen en 50 meter langs provinciale wegen is gebaseerd op een hoop rekenwerk met veel statistieken. Toch lijkt er sprake te zijn van los zand om te verdoezelen dat de redenering is bedoeld om restgrond langs de wegen, waarin projectontwikkelaars weinig interesse hebben, te gebruiken voor kwetsbare objecten.

De heer Poppe is geen voorstander van de kwalificaties snelweg en provinciale weg. De Overtoom in Amsterdam en de Veerweg in Den Haag behoren niet tot die twee categorieën, maar er rijden wel 14 000 of meer auto's per dag overheen, terwijl bijvoorbeeld langs de Overtoom een heleboel kinderdagverblijven zitten. Het zou beter zijn om de term drukke weg te introduceren met als norm een significant aantal vervoersbewegingen dat volgens duidelijke normen schadelijk is voor de luchtkwaliteit. Dit zou door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) moeten worden gemeten. Hiernaast kunnen lokale overheden op binnenstedelijke wegen (verkeers)maatregelen nemen om het probleem bij de bron aan te pakken. Wil de minister onderzoeken of gemeenten de ruimte kunnen krijgen om aan de hand van de fijnstofnormen verkeersmaatregelen nemen?

Mevrouw **Neppéus** (VVD) heeft in de stukken gelezen dat ziekenhuizen niet onder de gevoelige bestemmingen vallen, omdat de luchtbehandeling en voorzieningen daar beter zouden zijn. Waarin zit dat verschil? Bestaande objecten mogen met maximaal 10% uitbreiden. Waarop is dat percentage gebaseerd?

Over de richtlijn inzake de luchtkwaliteit is lang gesproken. Deze richtlijn had stukken scherper kunnen zijn, maar het resultaat is beter dan wat er dreigde te komen. Toch zal nu de discussie weer oplaaien over de vraag of er in Nederland nog wel kan worden gebouwd. Daarbij speelt vooral de kwestie van de ontkoppeling. Bij minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat lijkt ruimte te zijn om eventueel voor 2015 al wat lossers te zijn. Wil de minister hierop reageren?

In de stukken staat dat de minister graag een punt wil zetten achter de discussie over de roetfilters. Het rapport hierover dat TNO op verzoek van de Kamer heeft uitgebracht, roept echter toch nog vragen op. Zo zijn er slechts drie, soms vier auto's onderzocht. Is het wel verantwoord om hieraan statistische conclusies te verbinden? Daarnaast staat verschillende malen in het rapport dat er veel onzekerheden zijn en dat een aantal zaken niet kon worden onderzocht. Over roetfilters voor nieuwbouwauto's is iedereen tevreden, hoewel hierover in het TNO-rapport ook een enkele kritische kanttekening staat. Het achteraf inbouwen van roetfilters lijkt echter toch veel vragen op te roepen. Roetfilters zijn nodig in het kader van milieuzones, maar dat neemt niet de verantwoordelijkheid weg om er kritisch naar te blijven kijken.

De heer **Van der Ham** (D66) kondigt aan dat hij zijn inbreng met name richt op het door de Kamer aanvaarde amendement-Van der Ham/Duyvendak over kwetsbare groepen. Hij is niet geheel tevreden over de manier waarop de minister dit amendement heeft uitgevoerd. Zij kiest voor een minimale afstand van 100 meter bij snelwegen en 50 meter bij andersoortige wegen. Vooral bij eerstgenoemde afstand kunnen veel vraagtekens worden gezet. De minister verwijst bij die marge naar een rapport van GezondVerkeer B.V. Daarin staat echter dat een afstand van 300 meter eigenlijk te prefereren valt. Ook GGD Nederland stelt dat 90% van de vervuiling bij die afstand kan worden voorkomen, terwijl dat bij 100 meter 70% is. Het RIVM stelt zelfs dat bij 400 meter nog te hoge waarden in scholen te meten zijn. Daarbij wordt van een jaargemiddelde

gesproken; dat maakt de getallen misschien nog erger omdat kinderen niet 's nachts, wanneer de uitstoot relatief gering is, op school zitten. Het belangrijkste argument om toch voor 100 meter te kiezen is dat er anders grote problemen kunnen ontstaan met de ruimtelijke ordening en de samenhang in de wijken. De minister stelt dat als alle scholen zouden worden gedwongen om te verkassen of extra dependances te maken, er meer mobiliteit optreedt, hetgeen ook niet goed is voor de luchtkwaliteit. Kinderen gaan echter over het algemeen niet met gemotoriseerd vervoer naar school, in ieder geval niet tussen de dependances. Alleen leraren doen dat misschien, maar die vervoersbewegingen staan niet in verhouding tot die op de snelweg. Volgens het CBS voldoet 96% van de bestaande schoolgebouwen al aan de 300-metereis; het gaat dus slechts om 4% van de scholen.

Het is een tekortkoming dat de minister nergens specifieke informatie geeft over het soort mensen dat ergens verblijft. Zeer kleine kinderen zijn veel kwetsbaarder dan oudere kinderen. Bejaarden vormen ook een specifieke groep, omdat zij ook 's avonds in de objecten verblijven.

De minister heeft gezegd dat zij gemeenten zal stimuleren om zo ver mogelijk van de snelweg te bouwen, maar dit zal niet altijd even effectief zijn, zeker niet als de grondprijzen langs de snelweg laag zijn. Het beste zou zijn om de minimale afstand bij snelwegen op 300 meter te stellen. Dat is een redelijke marge die ook op draagvlak kan rekenen. Gemeenten kunnen bij echte nood een ontheffing krijgen, want er kunnen natuurlijk rare situaties ontstaan.

De plannen van de minister maken het mogelijk dat in bestaande situaties in beperkte mate uitbreiding wordt toegestaan. Wat is haar definitie van «in beperkte mate»? Zij stelt dat er hoogstens een toename van 10% van ter plaatse verblijvende personen mag zijn, maar geeft niet specifiek aan om welke groepen het daarbij gaat.

Stichting Natuur en Milieu en GGD Nederland hebben de suggestie gedaan om ook woningen tot kwetsbare bestemmingen te rekenen. Hoe staat de minister daartegenover?

Mevrouw **Spies** (CDA) heeft in het kader van de richtlijn inzake de luchtkwaliteit altijd drie uitgangspunten gehanteerd: geen aanscherping van normstelling zonder onderbouwing en zonder zicht op de consequenties; de mogelijkheid tot uitstel of derogatie; een scherp Europees bronbeleid dat de lidstaten in staat stelt om normen te halen. Na toetsing van het akkoord aan deze uitgangspunten lijkt er vooruitgang te worden geboekt, maar toch resteert nog een aantal vragen, met name over de normstelling. Wat wordt bedoeld met een verplichte gemiddelde achtergrondconcentratie exclusief de hotspots? Wat betekent een exposure reduction target (ERT) van 15% precies? Hoe moet de streefwaarde van 20 microgram in 2020, te bekijken bij de evaluatie in 2013, worden gelezen? Heeft die evaluatie betrekking op de haalbaarheid in 2020 of op de vraag of de streefwaarde ook een grenswaarde moet worden?

Het Milieu- en Natuurplanbureau is tamelijk voorzichtig in de conclusie dat de nieuwe normen voor Nederland geen onoverkomelijk probleem vormen, dat dit een eind in de goede richting is, maar er toch nog veel onzekerheden zijn. De minister is er zelf kennelijk ook niet helemaal gerust op, omdat zij stelt dat de onzekerheidsmarge en sterk fluctuerende emissiegegevens een beperkt aanvullend maatregelenpakket verstandig maken. Waar denkt zij dan aan en op welke termijn moet dit gebeuren? Is daarvoor extra geld nodig?

Op een aantal onderdelen is uitstel of derogatie voor Nederland nog steeds nodig, net zoals voor 21 andere lidstaten die de gestelde normen ook niet binnen de termijnen halen. Heeft de minister indicaties dat met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de derogatie ook daadwerkelijk wordt verleend? Dit kan negen maanden duren. Betekent dit dat tot eind 2008 moet worden gewacht om te weten

waaraan Nederland toe is? Wat betekent dit voor lopende projecten en de toetsing daarvan door de rechter?

Het is mooi dat de Europese Commissie nu met een formele verklaring komt over de tijdige inzet van EU-bronmaatregelen, maar wat zijn de garanties dat dit ook lukt? Wat zijn de consequenties als de Europese Commissie niet levert? Als de Commissie in gebreke blijft om bronbeleid af te kondigen, voelt mevrouw Spies er niets voor om via nationale maatregelen opnieuw allerlei gaten te vullen. De Europese Commissie moet er via het bronbeleid voor zorgen dat de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd.

Groepen van ouders uit het gehele land hebben een dringende oproep gedaan om de AMvB inzake gevoelige bestemmingen niet alleen op overschrijdingssituaties betrekking te laten hebben en om na te denken over andere afstandsgrenzen. Niet al die problemen kunnen nu worden opgelost, maar er kan wel een aantal algemene regels worden geformuleerd om richting te geven aan beslissingen op lokaal niveau. Waarom kiest de minister voor rijkswegen en provinciale wegen en laat zij drukke stadswegen buiten beschouwing? Waarom is de Gezondheidsraad tegen de belofte van de minister in niet betrokken bij de totstandkoming van de AMvB? De AMvB zou alleen betrekking moeten hebben op (dreigende) overschrijdingssituaties. De brief van de minister bevat in dat kader een onduidelijke verwijzing naar de mogelijkheden die de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening biedt om bij AMvB regels te stellen over de inhoud van bestemmingsplannen als dat vanwege nationaal belang noodzakelijk is. Hopelijk is de minister niet van plan om toch een AMvB te maken voor situaties waarin geen sprake is van een overschrijding. De AMvB heeft terecht een tijdelijk karakter; mevrouw Spies gaat er nog steeds van uit dat wanneer overal aan de normstelling wordt voldaan, de afstandsgrenzen weer op de plank kunnen worden gelegd.

Uit alle rapporten blijkt dat er geen uitspraak kan worden gedaan over de vraag of er een veilige afstand is waarbuiten de invloed van een weg kan worden uitgesloten. Er moet dus worden gezocht naar een afstand waarbinnen kan worden aangenomen dat er van een overschrijding, veroorzaakt door de desbetreffende weg, geen sprake meer is. Komt er met de keuze voor een afstand van 100 c.q. 50 meter een einde aan (dreigende) overschrijdingssituaties? In de laatste alinea van de brief die de minister aan de gemeenten heeft gestuurd, lijkt zij de gemeenten op te roepen om ook in situaties waar geen sprake is van een overschrijding de afstandsgrenzen aan te houden. Roept zij daarmee niet een grijs gebied in het leven?

In een aantal grote steden zijn inmiddels milieuzones, waarvoor eigenaars van klassieke auto's een ontheffing kunnen krijgen. Kan voor dit soort specifieke bijzondere auto's een categoriale ontheffing worden geïntroduceerd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) benadrukt dat het bij dit overleg niet om een kleine kwestie gaat. Het betreft door het verkeer veroorzaakte ernstige gezondheidsproblemen die veel meer slachtoffers eisen dan alle verkeersveiligheidsproblemen in Nederland. Het wordt te weinig belicht dat veel meer mensen sterven en ziek worden door vuile lucht dan door verkeersonveiligheid. Niet de normen zijn het probleem, maar de vuile lucht.

De manier waarop de minister voorstelt om het amendement Van der Ham/Duyvendak uit te werken, doet helaas geen recht aan de reden waarom het toentertijd is ingediend. De bedoeling was dat mensen een betere bescherming zouden krijgen dan dat de minister nu in de AMvB wil bieden. Zij gaat voorbij aan de adviezen van GGD Nederland en het RIVM en lijkt blind te varen op een rapport dat door een uitgeplaatste medewerker van haar eigen ministerie is gemaakt. Hoewel de heer Duyvendak zich afvraagt waarom de Gezondheidsraad niet bij het advies is betrokken,

lijkt er nu wel materiaal genoeg te zijn om de reikwijdte van de bescherming vast te stellen. Ten tijde van het opstellen van het amendement was er 500 kilometer aan snelweg waarlangs mensen in overschrijdings-situaties zaten. Nu is dat 144 kilometer geworden, terwijl er aan de lucht niets is veranderd. Dit komt doordat er volgens Europese richtlijnen niet meer op vijf, maar op tien meter van de snelweg wordt gemeten. De situatie ziet er dus schoner uit, terwijl het voor de mensen niet beter is geworden. Het amendement moet worden gezien in het licht van de oude situatie.

De minister beperkt de uitvoering van het amendement tot de wegen, terwijl het ook voor industrieën zou moeten gelden. Waarom gelden de regels alleen voor provinciale wegen en rijkswegen en niet voor stadswegen? De afstand tot de bron van vervuiling zou voor rijkswegen 100 meter worden en voor provinciale wegen 50 meter. Bij dergelijke normen is er geen sprake van dat de situatie gezond wordt zodra je onder die norm komt. Het zijn politieke compromissen van wat aanvaardbaar wordt gevonden. Iedere grens blijft daarbij arbitrair. De studies wijzen echter uit dat de situatie tot 500–1000 meter echt ongezonder blijft. De streep zou dus ten minste bij 300 meter moeten worden getrokken. De redenering inzake fijnstof die de minister hanteert om tot een grens van 100 meter te komen, lijkt de heer Duyvendak (ook meteorologisch gezien) onjuist omdat fijnstof heel anders uitmiddelt dan NO_x. De heer Duyvendak heeft begrip voor het feit dat de minister woonhuizen niet meetelt, maar zou toch graag de redenering hierachter horen. Waarom vindt zij dat een uitbreiding van 10% mogelijk is? Het is toch beter om een grens te trekken?

Wordt het «dreigende overschrijden» getoetst aan wat straks de situatie zal zijn? Het wordt dan toch getoetst op de grenswaarden en niet op de plandrempel? Wordt er ook getoetst op PM_{2,5}, wat deel is gaan uitmaken van de Europese richtlijn? De heer Duyvendak is overigens niet gelukkig met de Europese richtlijn, omdat hij de indruk heeft dat de gezondheidsbelangen het verloren hebben van een aantal andere belangen.

De heer **Samsom** (PvdA) stelt vast dat de problemen met de luchtkwaliteit per jaar 5000 mensen het leven kost. Dat zijn dertien doden per dag. Als een sluipschutter zoveel slachtoffers zou maken, stond het hele land op zijn kop. Omdat het hier om «unidentifiable deaths» gaat, kwam die dynamiek niet los. Dat gebeurde pas toen er geen wegen meer dreigden te kunnen worden aangelegd. Hoe een en ander ook tot stand gekomen is, het is goed dat er nu maatregelen worden getroffen. De heer Samsom is blij met het TNO-rapport over de roetfilters, waaruit duidelijk blijkt dat deze effectief zijn.

De minister ging het Europese debat over de luchtkwaliteitsrichtlijn in met de inzet om alles tegen te houden dat leek op aanscherping van de normen. Gelukkig heeft zij die houding nu laten varen en is Nederland akkoord gegaan met een richtlijn waar ook PM_{2,5} in zit. Toch had de heer Samsom meer gewild: de normen hadden iets scherper en iets dichterbij in de tijd kunnen worden gesteld.

Over de AMvB inzake gevoelige bestemmingen bestaan een hoop misverstanden. In de Wet luchtkwaliteit zat de truc van «niet in betekende mate». Onder deze paraplu zouden echter ook scholen kunnen worden gebouwd in vuile gebieden. Om daarin beperking aan te brengen, heeft de heer Samsom het amendement-Van der Ham/Duyvendak volmondig gesteund, zodat langs wegen geen scholen kunnen worden gebouwd als de luchtkwaliteit meer dreigt af te nemen dan de norm toestaat. De grens van 100 meter is dan eigenlijk een zoekgebied: als er binnen 100 meter een school wordt gebouwd, dient de vergunningverlener te kijken of de lucht daar schoon genoeg is. De heer Samsom zou er in dat licht voor pleiten om het zoekgebied uit te breiden tot 300 meter, een grens die ook in de stukken van GGD Nederland en het RIVM wordt gebezigd.

Om eeuwige discussies over dit onderwerp te voorkomen, zou er een gestandaardiseerde database moeten komen met gegevens over de luchtkwaliteit in Nederland, opgesteld door het RIVM en het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP), waarover geen verdere correspondentie mogelijk is. Dat is ook bij de Vogel- en Habitatrichtlijn gebeurd. Er zijn in het verleden al toezeggingen gedaan over een dergelijke database. Wil de minister de uitvoering ervan ter hand nemen?

Antwoord van de minister

De **minister** stelt vast dat de AMvB inzake gevoelige bestemmingen past in het bredere kader van de wet- en regelgeving op het gebied van de luchtkwaliteit. Bij die wet- en regelgeving gaat het vooral om de bronnen van luchtverontreiniging; bij deze AMvB vooral om de blootstelling van mensen aan verontreiniging, waarmee een relatie wordt gelegd met de gezondheid van mensen. Met de bronmaatregelen wordt ervoor gezorgd dat de luchtkwaliteit gaat voldoen aan de eisen geformuleerd in het NSL en de verplichtingen in het kader van de Europese luchtkwaliteit-wetgeving. Het streven is dat de AMvB tijdelijk is, want uiteindelijk zal de luchtkwaliteit dusdanig op orde moeten zijn dat deze maatregel niet meer nodig is.

Om de vraag te beantwoorden hoe de AMvB moet worden ingevuld, zijn van verschillende kanten reacties ontvangen, onder andere van GGD Nederland en ngo's zoals Milieudefensie. Met GGD Nederland is wel degelijk overleg gevoerd. Hoewel daaruit verschillen van mening naar voren kwamen, is duidelijk nota genomen van de positie van deze organisatie. Ook de Gezondheidsraad is om advies gevraagd, maar dat is nog niet af en zal in maart 2008 verschijnen. De termijn waarop het juridische oordeel van de Raad van State wordt verwacht, spoort met die waarbinnen het advies van de Gezondheidsraad wordt verwacht. Er kan dus nog rekening worden gehouden met het oordeel van de Gezondheidsraad voordat de minister een besluit neemt. Als het advies van de Gezondheidsraad leidt tot een inhoudelijk andere aanvulling van de AMvB, zal de minister hierop terugkomen bij de Kamer. Zij stuurt de Kamer een brief over de conclusie die zij op grond van het geheel trekt. Anders zou tot maart moeten worden gewacht met behandeling in de Raad van State, terwijl de minister in mei derogatie wil vragen en voor die tijd alle procedures wil hebben afgerond.

In het kader van de breedte van de zones gaat het om situaties waarbij de normen worden overschreden. Bij de rijkswegen zijn zones benoemd van 100 meter, terwijl voor provinciale wegen 50 meter wordt aangehouden. Het uitgangspunt is dat er niet mag worden gebouwd als de vereiste norm binnen die zone wordt overschreden. De norm van 1,2 µg per kubieke meter vormt de basis waarop het «niet in betekende mate» is gedefinieerd. De grens van 100 meter past precies binnen die maatstaf. De minister is het echter met de commissie eens dat het bij 300 meter nog zekerder is dat er geen problemen zijn. Voor de kwetsbare groepen zou dit een dubbele garantie zijn. Zij is derhalve van mening dat voor rijkswegen 300 meter het uitgangspunt moet zijn in de AMvB. Het gaat hierbij om overschrijdingen binnen het zoekgebied: in het zoekgebied mag niet worden gebouwd binnen deze overschrijdingen. Er wordt hierbij gemeten op de plek waarop het object zou moeten worden gebouwd. Er kan een conflict ontstaan tussen ruimtelijke ontwikkeling en gezondheid, waarmee rekening is gehouden in de voorbereiding van de AMvB. De argumentatie dat 96% van de scholen al buiten de grens van 300 meter ligt, is in dit kader heel overtuigend. De minister zegt toe, de gemeenten voor of kort na de Kerst een brief te sturen om hen op de hoogte te stellen van de verruiming van de norm van 100 naar 300 meter.

De bijdrage aan het verkeer van de provinciale wegen is veel lager. Dat is

zo'n 0,5 µg per kubieke meter, zodat het niet nodig is om de zones voor provinciale wegen uit te breiden tot 100 meter.

In het kader van het NSL is een zogenaamde saneringstool opgesteld, waarmee de luchtkwaliteit in de verschillende steden zeer gedetailleerd kan worden bepaald. Met deze geavanceerde tool kan heel goed worden gemonitord wat de gemiddelde luchtkwaliteit is van praktisch elke straat in en rondom de steden en op de rijkswegen. Het klopt dat dit gemiddelden zijn, maar met de tool kan ook worden vastgesteld in hoeverre er op bepaalde tijden overschrijdingen zijn. Ook dat wordt meegenomen bij het bepalen van de luchtkwaliteit. Het nadeel van uitgaan van een worst-casescenario is dat hierbij wordt aangenomen dat dit scenario zich op alle momenten van de dag voordoet, wat niet het geval is. Het gaat bij gezondheidsrisico's niet om een eenmalige piek maar om een constante blootstelling aan een slechte luchtkwaliteit. Bij het meten wordt een voorgeschreven meetmethode gebruikt.

Voor binnenstedelijke wegen is geen regeling getroffen. De luchtkwaliteit van de binnensteden moet op orde komen. Als het NSL wordt uitgevoerd en er aan de Europese normstellingen wordt voldaan, zou er een einde moeten komen aan dit probleem. Hierbij horen ook bronmaatregelen en preventieve maatregelen. Zeker in binnensteden zijn milieuzones een adequaat middel gebleken om de luchtkwaliteit snel te verbeteren. Naast het weren van vrachtauto's wordt naar aanleiding van de motie-Duyvendak/Samsom ook gekeken naar de mogelijkheden om personenauto's onder een milieuzone te brengen. Het gaat hier dus om een tijdelijk probleem. In het kader van herstructurering van de steden is het onmogelijk om voor binnenstedelijke wegen dezelfde eisen aan te houden als voor rijkswegen en provinciale wegen, omdat er dan niets kan worden opgeknapt. In de tijdelijke situatie die nu bestaat, zullen de eerste huizen langs de wegen in de binnensteden flink wat van de luchtvervuiling opvangen. Dat is onaangenaam voor de mensen die daar wonen of werken, maar daarachter is er weer een heel andere situatie.

De gevoelige bestemmingen in de AMvB zijn scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen en combinaties hiervan, inclusief bijbehorende terreinen zoals schoolpleinen en tuinen. Er wordt bij de jeugd geen onderscheid gemaakt naar leeftijdscategorie, omdat het dan veel te gedetailleerd zou worden. Er is al rekening mee gehouden dat de jongste kinderen het kwetsbaarst zijn. Woningen zijn niet opgenomen omdat het om specifieke functies voor gevoelige groepen gaat; woningen zijn niet specifiek. Bovendien zou het toevoegen van woningen de AMvB veel ingrijpender maken. In ziekenhuizen ligt de situatie weer anders. Mensen verblijven daar doorgaans minder langdurig dan in bijvoorbeeld kinderdagverblijven. Ook wordt de binnenlucht in ziekenhuizen behandeld. Daarnaast trekken ziekenhuizen veel verkeer aan in verband met bezoek en is goede bereikbaarheid van belang, ook in het kader van het snel kunnen vervoeren van mensen naar een ziekenhuis. Ten slotte is er in ziekenhuizen niet of nauwelijks sprake van de combinatie binnen/buiten, zoals bij scholen wel het geval is.

PM_{2,5} moet in het kader van Europese regelgeving nu ook worden meegenomen. Dit heeft geen gevolgen voor de gekozen zones, zeker niet voor die van 300 meter. Er is een duidelijke relatie tussen PM₁₀ en PM_{2,5}. Als PM₁₀ op een bepaald niveau ligt, loopt PM_{2,5} mee. NO_x is niet als leidraad genomen. Er is gekeken naar de gezondheidsrisico's en daarbij is de fijnstofparameter als basis genomen. Net zoals bij PM_{2,5} loopt NO_x in dezelfde mate mee.

De econorm van 20 µg per kubieke meter heeft betrekking op een gemiddelde van meerdere factoren van een gemeten concentratie in de stadsachtergrond. Het gaat dan niet over de hotspots. Ook bij de ERT is sprake van het gemiddelde van een stadsachtergrond. Deze zou in 2020 15% lager moeten zijn dan in 2010 het geval is. Dit is geen grenswaarde maar een streefwaarde. De minister zegt toe dat deze en andere technische

vragen van mevrouw Spies schriftelijk nader zullen worden toegelicht en beantwoord.

De regels gelden niet voor industrieën omdat bij wegen de vervuiling direct in het aangrenzend gebied optreedt en bij industrieën niet. Wegen liggen doorgaans min of meer op hetzelfde niveau als woningen. Industrieën die flinke vervuiling met zich meebrengen en dus in categorie 3–5 vallen, liggen meestal buiten de directe omgeving van woningen en scholen. Ook zorgen de hoge schoorstenen van deze fabrieken ervoor dat de vervuiling zich verspreidt over een groter gebied. Het gaat bij de AMvB om verontreiniging op leefniveau. Dit wil niet zeggen dat vervuiling door industrie geen zorgen baart, maar dat betreft een andere discussie.

De door mevrouw Neppérus aangehaalde uitspraak van minister Eurlings is in lijn met datgene wat het ministerie van VROM doet. Als de normen worden gehaald, hetgeen naar verwachting na 2015 het geval zal zijn, ontstaat in principe een nieuwe situatie. In het kabinet is afgesproken dat er tot 2015 niet aan wordt gesleuteld.

Er is geen enkele aanwijzing dat roetfilters schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid. De roetfilters zijn hard nodig om de fijnstofproblematiek zo snel mogelijk aan te pakken. TNO heeft bevestigd dat er geen aanleiding is om aan te nemen dat er toxische stoffen ontstaan in het filter. Wat de minister betreft, kan deze discussie worden afgesloten.

Het niet verkrijgen van de derogatie zou problemen met zich meebrengen, maar de minister gaat ervan uit dat deze er komt. Zij houdt de vinger aan de pols. Er wordt hard gewerkt en constant gemonitord om het NSL te realiseren. De steden zijn gemotiveerd en zetten zich in om hieraan bij te dragen. Met de saneringstool wordt precies duidelijk waar problemen kunnen optreden. In mei moet er een pakket liggen zodat de derogatie kan worden verkregen. Als de Europese Commissie in gebreke blijft op het vlak van de brongerichte maatregelen, bijvoorbeeld als voor de normstelling van de motoren veel speelruimte wordt gegeven aan de auto-industrie en het allemaal niet snel genoeg gaat, is er een probleem. De brongerichte maatregelen zijn voor Nederland van eminent belang; de minister heeft dit bij voortduring aan de Commissie en in de Milieuraad laten weten.

Bij de milieuzonering is al een versnelde ontheffingsprocedure mogelijk voor de categorie klassieke auto's. De minister zal in januari of februari terugkomen op de vraag of het mogelijk is om hiervoor tot een algemene regeling te komen.

Toezeggingen

- De minister zal de Kamer nader informeren over de nieuwe norm concentratie fijnstof in de lucht (PM_{2,5}), waarbij ook wordt ingegaan op de gevolgen voor Nederland ten opzichte van de huidige situatie. Hierover zal een technische briefing worden gegeven in de Kamer begin 2008.
- In het ontwerpbesluit gevoelige bestemmingen zal de nu genoemde afstandzone van 100 meter gewijzigd worden in een 300 meter zoekgebied. De gemeenten zullen hierover zo spoedig mogelijk een herziene brief ontvangen.
- Het ontwerpbesluit gevoelige bestemmingen, het advies van de Raad van State en het advies van de Gezondheidsraad zullen naar de Kamer worden gestuurd ter bespreking.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van Halen