

Vergaderjaar 2006–2007

**30 489**

## **Wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)**

**H**

### **MEMORIE VAN ANTWOORD**

Ontvangen 29 januari 2007

#### **1. Algemeen**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het voorlopig verslag. Het doet mij genoegen dat de leden van diverse fracties in de Eerste Kamer der Staten-Generaal overwegend met belangstelling en ook waardering van het wetsvoorstel kennis hebben genomen en dit ook voortvarend in behandeling hebben genomen. Ik constateer verder dat omtrent het wetsvoorstel nog de nodige en soms ook kritische vragen leven. Voor dat laatste heb ik begrip, mede gezien het bijzondere karakter van het wetsvoorstel. Hierna wordt op de vragen en opmerkingen ingegaan.

#### **2. Gekozen aanpak**

##### **Regeling bij wet of besluit?**

##### **Vraag CU/SGP**

De leden van de fracties van ChristenUnie en SGP constateren dat de regering de onderhavige materie bij wet wil regelen, omdat de Tweede Kamer daarom had gevraagd en omdat regeling op wetsniveau de mogelijkheid biedt een systematiek te creëren die goed aansluit bij EG-richtlijnen. Het laatste argument overtuigt nauwelijks, immers een dergelijke aansluiting is evengoed mogelijk bij besluit. Belangrijker echter is dat de regering kennelijk van oordeel is of was dat een zo ingrijpende regeling buiten de Staten-Generaal om vastgesteld zou kunnen worden. Zij vragen daarom welke overwegingen in algemene zin gelden bij het beantwoorden van de vraag of voor het wetsniveau moet worden gekozen of voor een lagere regeling. Alleen al de bestuurlijke implicaties van het onderhavige voorstel zijn zo vergaand dat het toch nauwelijks denkbaar moet worden geacht dat een regeling buiten de wetgever in formeel zin om vastgesteld zou kunnen worden.

##### **Antwoord:**

Het huidige in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen stelsel voor milieukwaliteitseisen brengt zoals bekend met zich mee dat besluiten individueel worden getoetst aan de grenswaarden. De individuele toetsing van een projectbesluit leidt er toe dat in situaties, waarin een geldende

grenswaarde wordt overschreden, een project dat per saldo verontreiniging toevoegt in het algemeen geen doorgang kan vinden. Daarnaast is voor ieder project een onderbouwing nodig, ook al leidt het project niet tot een noemenswaardige toename. Het kabinet heeft daarom ingezet op de voorliggende wijziging van de wettelijke regeling van luchtkwaliteits-eisen, waarbij de individuele projecttoets aan de grenswaarden wordt vervangen door een toets aan een nationaal programma voor projecten die daarin zijn opgenomen. Een wetswijziging is derhalve noodzakelijk. Dit kan niet bij lagere regeling worden geregeld. Doel is het alsnog bereiken van de grenswaarden én het opheffen van onnodige juridische belemmeringen voor projectbesluiten. Een programmatische aanpak sluit ook goed aan bij de planmatige opzet van de richtlijnen. Het kabinet heeft vorig jaar de voorliggende wijziging van de Wet milieubeheer ingezet toen duidelijk werd dat een wetswijziging noodzakelijk was. Daarvoor is weliswaar onderzocht of minder tijdrovende en minder ingrijpende oplossingen bij lagere regeling mogelijk zouden zijn maar al snel bleek dat die mogelijkheden beperkt waren, omdat deze zich bleven bewegen binnen de vigerende wettelijke regeling voor luchtkwaliteitseisen (Hoofdstuk 5 van de Wm). Er is dus geen sprake van dat het kabinet ingrijpende stelselwijzigingen buiten de Staten-Generaal om heeft willen doorvoeren. Wat de grenswaarden (de normen) zelf betreft, die momenteel in het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn opgenomen: het kabinet is nooit voorstander geweest van het in de wet opnemen daarvan. Het gaat immers om uitvoeringsnormen die (zie ook de nieuwe richtlijn) periodiek kunnen worden gewijzigd. Het is ook gebruikelijk om uitvoeringsnormen in lagere regelgeving op te nemen (zie onder meer nrs. 22 en 23 van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Ook de Raad van State heeft in deze zin geadviseerd. Omdat de Tweede Kamer evenwel vasthield aan een wettelijke regeling van de grenswaarden worden deze, bij wijze van uitzondering, in een nieuwe bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen.

## **Ontkoppeling van de ruimtelijke besluitvorming en luchtkwaliteit**

### **Vraag VVD**

De leden van de fracties van de VVD, D'66 en OSF hebben opgemerkt dat ontkoppeling van de ruimtelijke besluitvorming en luchtkwaliteit mogelijk is. De Europese Richtlijn schrijft immers niet voor *hoe* aan de luchtkwaliteitseisen moet worden voldaan. In de notitie van VROM over de ontkoppelingsvarianten zijn een aantal risico's geschetst die aan volledige ontkoppeling kleven. Met betrekking tot deze onzekerheden hebben de leden van de fracties van VVD, D66 en OSF de volgende vragen: Gesteld wordt dat er juridisch risico's bestaan indien er sprake is van een overschrijdingsgebied (er wordt niet gesproken over juridische risico's in de overige gebieden). Waarin verschilt dit risico bij totale ontkoppeling in vergelijking met de flexibele koppeling die de staatssecretaris voorstelt? Ook bij flexibele koppeling zal Nederland aan de Europese normen moeten voldoen en alle redelijkerwijs te nemen maatregelen moeten nemen. Welke ervaringen met totale ontkoppeling zijn opgedaan in andere Europese landen? Is een dergelijke bestuurspraktijk wel eens getoetst aan de eisen gesteld door de EG-richtlijn? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst?

Hoe lang wordt een project vertraagd indien de Raad van State prejudiciële vragen gaat stellen naar aanleiding van een rechtzaak over een specifiek project? Is dit risico niet aanwezig bij flexibele koppeling?

### **Antwoord:**

Ingevolge het wetsvoorstel – en overigens ook ingevolge het vigerende Besluit luchtkwaliteit 2005 – bestaat alleen een koppeling indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van één of meer grenswaarden (zie het voorgestelde artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wm). Om

die reden wordt niet gesproken over juridische risico's in niet-overschrijdingsgebieden.

Ingeval van volledige ontkoppeling wordt op geen enkele manier inzichtelijk gemaakt wat het effect op de luchtkwaliteit is van bepaalde projecten die «in betekenende mate» bijdragen en hoe dat negatieve effect wordt gecompenseerd door maatregelen. Juist bij die grote projecten kan dat bezwaarlijk zijn omdat het effect relatief groot is én dat effect zich doorgaans vooral lokaal voordoet. Mijn inschatting is dan ook dat voor deze grote projecten wel degelijk inzichtelijk moet worden gemaakt hoe die uitwerken op de lokale luchtkwaliteit om het voor de bestuursrechter mogelijk te maken de aanvaardbaarheid van zo'n project te beoordelen in het licht van de verplichtingen die uit de EU-richtlijnen voortvloeien. Die inschatting wordt bevestigd door de Afdeling wetgeving van de Raad van State in de voorlichting inzake het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Daarin gaf de Afdeling aan dat er weliswaar geen noodzakelijke juridische koppeling bestaat, maar dat dat niet wegneemt dat individuele projecten in meerdere of mindere mate een effect hebben op het bereiken van de luchtkwaliteitsdoelen en dat het uit het oogpunt van effectief luchtkwaliteitsbeheer niet verdedigbaar lijkt te zijn om een individuele toets van de effecten van een individueel project op het bereiken van de luchtkwaliteitsdoelen achterwege te laten.

Uit het rapport «Internationale vergelijking implementatie EU-richtlijnen luchtkwaliteit», opgesteld door prof. dr. Ch.W. Backes, (bijlage bij Kamerstukken II 2006/2007, 30 489, nr. 6) blijkt dat in de verschillende EU-lidstaten op verschillende wijze wordt omgegaan met de verplichtingen uit de EU-richtlijnen, ook waar het de relatie met ruimtelijke en andersoortige besluitvorming betreft. In dat rapport (par. 5.6) geeft prof. Backes eveneens aan dat de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EG duidelijk is ten aanzien van geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit. Deze zijn hard – een resultaats- en geen inspanningsverplichting – en laten geen speelruimte voor overschrijding. Handelingen van overheidsorganen die tot gevolg hebben dat een overschrijding wordt verergerd zijn in strijd met de EG richtlijnen en dus EG-rechtelijk verboden.

Overigens moet daarbij worden opgemerkt dat de ervaringen die in andere lidstaten zijn opgedaan, niet één op één vertaalbaar zijn naar de Nederlandse situatie. Zoals al aangegeven in de memorie van toelichting (pag. 38) leidt het stelsel waarbij Europese richtlijnen in de nationale regelgeving van de diverse lidstaten wordt geïmplementeerd, onvermijdelijk tot verschillen in de doorwerking van die richtlijnen in de verschillende lidstaten. De wetgevingsstelsels, maar ook de organisatie van de rechtspraak en de bestuurscultuur van de EU-lidstaten vertonen immers aanzienlijke verschillen.

Het stellen van prejudiciële vragen neemt doorgaans flink wat tijd in beslag; de praktijk wijst uit dat de vertraging kan oplopen tot enkele jaren. Gedurende die periode ligt het bestreden project stil, maar doorgaans wordt bovendien de behandeling van projecten waartegen op soortgelijke gronden beroepszaken aanhangig zijn gemaakt, aangehouden. Omdat naar mijn mening met de flexibele koppeling beter tegemoet wordt gekomen aan de eisen die uit de EU-richtlijnen voortvloeien dan met een volledige ontkoppeling, wordt daardoor de kans dat de Nederlandse bestuursrechter prejudiciële vragen zal stellen aan het Europese Hof van Justitie aanzienlijk beperkt.

## Parlementaire betrokkenheid

### Vraag CDA

De leden van de CDA-fractie hebben er kennis van genomen dat de Tweede Kamer eraan hecht dat de luchtkwaliteitseisen voor de verschillende stoffen in de wet zelf worden opgenomen. Het is deze leden bekend dat de staatssecretaris daarvan geen voorstander was. Deze leden vallen terzake de staatssecretaris bij en begrijpen niet wat de toegevoegde waarde is van het opnemen van bedoelde eisen in het wetsvoorstel. Is in enige context van besluitvorming reeds gebleken dat zulks toch enige toegevoegde waarde kan hebben voor zover het betreft het waarborgen van betrokkenheid van de Tweede Kamer bij hantering van de desbetreffende kwaliteitseisen?

### Antwoord:

Voor het antwoord op deze vraag wordt mede verwezen naar het antwoord op de aan het begin van deze paragraaf gestelde vraag van de leden van de CU- en SGP-fractie. Deze vraag kan verder ontkennend beantwoord worden: van enige toegevoegde waarde in genoemde zin is bij geen enkele besluitvorming iets gebleken. Dat lag ook niet in de lijn der verwachting. De kwaliteitseisen zijn in Europees kader vastgesteld en in richtlijnen vastgelegd. Dat is bepalend voor de status van de waarden. De waarden worden in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Daarbij worden juridische kaders ontwikkeld en verantwoordelijkheden vastgelegd om de uitvoering in Nederland gestalte te kunnen geven. De kaders en verantwoordelijkheidsverdeling zijn meer bepalend voor de mate en wijze van betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de hantering van de kwaliteitseisen, dan het niveau van wetgeving waarop de waarden en kaders worden vastgelegd.

De Tweede Kamer is overigens zowel in de besluitvormingsfase in Europees verband als in de uitvoeringsfase intensief betrokken. Jaarlijks wordt aan de EU gerapporteerd over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en het nationale luchtkwaliteitsplan dat is opgesteld om uitvoering te geven aan de verplichting om bij overschrijding van de gestelde normen de EU in kennis te stellen van de te nemen maatregelen. De Tweede Kamer is zodoende op de hoogte van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de voortgang in de maatregelen en er kan dus bijgestuurd worden indien daar aanleiding toe gevonden wordt.

Een nieuw element in het wetsvoorstel is het nationale programma. In het voorgestelde artikel 5.12 van de Wm is vastgelegd dat de Tweede Kamer wordt gehoord alvorens het nationale programma wordt vastgesteld. Door de inhoud van deze bepaling wordt de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de besluitvorming vergroot. Het feit dat deze bepaling in de wet komt te staan en niet in een algemene maatregel van bestuur heeft evenwel geen invloed op de doorwerking daarvan.

### Vraag CDA

De leden van de CDA-fractie hebben in dit verband ook kennis genomen van het gestelde in art. 5.8. Het valt deze leden op, dat daarin een nogal ruime mogelijkheid is voorzien de hier aan de orde zijnde wet te wijzigen, zonder dat daarbij de Eerste Kamer betrokken is. De mogelijkheid het desbetreffende artikel te hanteren is immers niet alleen voorzien voor bijvoorbeeld bijlage 2, doch ook voor de wettekst zelf. De bevoegdheid kan voorts geactiveerd worden zodra wijziging «wenselijk» wordt geacht ter uitvoering van een richtlijn, hetgeen derhalve veel meer beleidsvrijheid geeft dan indien gesproken zou zijn van een situatie waarin wijziging noodzakelijk is ter uitvoering van de richtlijn. Weliswaar voorziet lid 2 van art. 8.5 in de noodzaak een wetsvoorstel in te dienen binnen 18 maanden na het tijdstip van inwerkingtreding van de desbetreffende regels, doch een zodanig wetsvoorstel kan jarenlang bij de Tweede Kamer blijven

liggen, hetgeen dan de Eerste Kamer voor die periode buiten spel plaatst. Vindt de staatssecretaris dit, gelet op de verhouding tussen de beide Kamers, een evenwichtige regeling?

**Antwoord:**

In het wetsvoorstel, zoals dat aanvankelijk luidde, was een bevoegdheid opgenomen om bij tijdelijke ministeriële regeling bijlage 2 van de Wet milieubeheer te wijzigen ter implementatie van een EU-richtlijn. Deze bepaling was noodzakelijk omdat de grenswaarden in die bijlage van de Wet milieubeheer zijn opgenomen en zonder deze bepaling anders een langdurige wetwijziging nodig zou zijn om deze te kunnen wijzigen, bijvoorbeeld in geval van derogatie. De facto zou daarmee niet of nauwelijks gebruik kunnen worden gemaakt van de derogatie voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) tot circa 2011.

Tijdens de behandeling door de Tweede Kamer is na vragen van de leden van de CDA-fractie voorzien in betrokkenheid van de Tweede Kamer.

Tevens is de bevoegdheid uitgebreid zoals genoemde leden hebben vastgesteld. Reden voor dat laatste is dat daarmee in ieder geval de mogelijkheid bestaat om alle relevante regelgeving aan te passen indien

EU-rechtelijk gezien noodzakelijk of wenselijk met het oog op een snelle implementatie van regels die leiden tot een verlichting van de problemen in verband met luchtkwaliteit in Nederland. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om de plansystematiek.

Betrokkenheid van het parlement bij de vaststelling van uitvoeringsregelgeving is in zijn algemeenheid minder gebruikelijk, zoals ook de Raad van State heeft aangegeven in zijn advies over het wetsvoorstel. Ook kan medebetrokkenheid extra tijd vergen waardoor de implementatie minder snel verloopt. Volgens het kabinet behoeft overigens geen sprake te zijn van een onevenwichtigheid in verhouding tot de Eerste Kamer omdat de ministeriële regeling tijdelijk is en wordt gevolgd door een wetsvoorstel dat zo spoedig mogelijk in werking dient te treden. Dat vereist een voortvarende behandeling door beide Kamers der Staten-Generaal.

**Vraag VVD**

De opstelling van het NSL wordt geregeld in artikel 5.12. In verschillende leden, zoals lid 1, 10 en 12, is betrokkenheid in verschillende vormen met de Tweede Kamer opgenomen. Kan aangegeven worden, zo vragen de leden van de fracties van VVD, D66 en OSF, op basis van welke argumenten er voor is gekozen de Eerste Kamer niet te betrekken?

**Antwoord:**

Ik merk hierover op dat de verschillende vormen van betrokkenheid bij het NSL na amendementen van of toezeggingen aan de Tweede Kamer in het wetsvoorstel zijn opgenomen. Dit is gebeurd met het oog op de wens bij de Kamer tot voldoende betrokkenheid bij de in het NSL op te nemen maatregelen. Het NSL is een programma ter ondersteuning van de uitvoering van luchtkwaliteits- en ruimtelijk-economisch beleid. Het parlement is medewetgever en controleur van het regeringsbeleid. Dit betreft in het algemeen niet zozeer de uitvoering van dat beleid maar veeleer het erop toezien dat dit beleid in de praktijk de gewenste uitwerking heeft. Het is van groot belang dat het NSL voldoende flexibel blijft en kan inspelen op gewijzigde omstandigheden, zonder een zware en langdurige procedure van totstandkoming of wijziging. De nu in het wetsvoorstel geregelde medebetrokkenheid leidt tot een zwaardere procedure en een minder flexibel NSL. Ik ben daarom geen voorstander van een verdere uitbreiding van parlementaire betrokkenheid bij de uitvoering van het luchtkwaliteitsbeleid.

### **3. Plannen**

#### **Medewerking verlenen aan uitvoering plan**

##### **Vraag CDA**

In art. 5.9 is voorzien dat zelfs de staatssecretaris, doch ook andere bestuursorganen, op verzoek van een college van burgemeester & wethouders een bijdrage dienen te leveren aan het opstellen en uitvoeren van een plan als bedoeld in art. 5.9 lid 1. Een zodanige verhouding van verplichte dienstverlening c.q. handelingen van hogere overheden in de richting van een lagere overheid komt naar de indruk van de leden van de CDA-fractie niet zo vaak in wetteksten voor. Het valt deze leden op dat de desbetreffende plicht ook niet van enige sanctie is voorzien, terwijl elders in het wetsvoorstel, waar lagere overheden worden aangeduid die verplicht zijn iets te doen op verzoek van de staatssecretaris, wel steeds een sanctie is voorzien. Is een zodanige sanctie richting hogere overheden niet nodig aangezien deze op eerste verzoek van het college van burgemeester & wethouders van desnoods een kleinere gemeente direct in beweging plegen te komen om de verzochte bijdrage te leveren? Waarop baseert de staatssecretaris dat optimisme? Had overigens in het gestelde in art. 5.9 lid 3 ook niet de Minister van Defensie genoemd worden die ons land grootschalige gebouwencomplexen, schiet- en oefenterreinen en vliegvelden onder zijn verantwoordelijkheid heeft?

##### **Antwoord:**

Krachtens het voorgestelde artikel 5.23 kan de Minister van VROM in een aantal gevallen aanwijzingen geven aan gedeputeerde staten of burgemeester en wethouders indien niet tijdig aan verplichtingen als bedoeld in artikel 5.9, eerste lid, dan wel 5.12, zevende en negende lid, 5.14 of 5.19, vierde lid, wordt voldaan. Deze aanwijzingsbevoegdheid en de bevoegdheid om eventueel zelf te voorzien in het daarbij gevorderde strekken ertoe dat de minister bij wijze van ultimum remedium, als overleg niet leidt tot het gewenste resultaat, over een middel beschikt waarmee hij zijn verantwoordelijkheid voor het luchtkwaliteitsbeleid en het bereiken en handhaven van de grenswaarden kan realiseren. De Staat kan op dat laatste ook worden aangesproken door de EU. Dit is een andere verantwoordelijkheid dan die van burgemeester en wethouders in artikel 5.9. Burgemeester en wethouders zijn niet verantwoordelijk voor het al dan niet bijdragen aan een dergelijk plan door andere dan gemeentelijke bestuursorganen en kunnen daarop niet worden aangesproken. Indien een minister onverhoopt niet of niet tijdig bijdraagt aan een dergelijk plan is dat overigens een zaak van het kabinet als geheel die binnen het kabinet zal moeten worden opgelost. Een sanctie hierbij past niet binnen ons bestel.

In artikel 5.9, derde lid, zijn alleen de ministers genoemd van wie naar verwachting in veel gevallen een bijdrage kan worden gevraagd. Bij de defensie-inrichtingen gaat het om een beperkter aantal gevallen. De minister van Defensie valt overigens onder de «andere bestuursorganen», bedoeld in dat derde lid.

#### **Toetsing bij uitvoering programma's**

##### **Vraag CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben er goede nota van genomen dat voor projecten die in het nationaal programma of overige programma's zijn opgenomen, heeft te gelden dat bij de voorbereiding en in een beroepsprocedure ten aanzien van een zodanig besluit in beginsel kan worden verwezen naar bedoelde programma's wanneer het gaat om de toelaatbaarheid van de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Deze leden begrijpen echter uit de memorie van toelichting dat in bepaalde specifieke situaties

toch nog enige toets aangaande het aspect van luchtkwaliteit aan de orde kan komen.

Het project wordt allereerst getoetst op de inpasbaarheid van het programma en er zal voorts een toetsing plaatsvinden of een project en de als gevolg daarvan optredende effecten voor de luchtkwaliteit op een juiste wijze zijn opgenomen in het programma. Daarnaast kan zich de situatie voordoen dat maatregelen uit het programma niet of onvoldoende worden uitgevoerd, ertoe leidende dat de bestuursrechter in een beroepsprocedure aangaande een concreet project zal mogen toetsen of het programma op deze wijze nog wel voldoet en ruimte biedt voor uitvoering van het desbetreffende project. Tegen een besluit opgenomen in het programma zou voorts kunnen worden ingebracht dat het bestuur terzake van de betrokken belangen geen redelijke afweging heeft gemaakt, indien aangetoond kan worden dat er een alternatief is voor de uit het oogpunt van blootstelling aan luchtverontreiniging bedenkelijke situatie die tot een veel beter resultaat zou leiden. Een bestuursrechter zou in een beroepsprocedure tegen een project voorts kunnen oordelen dat uitvoering van het project achterwege zou moeten blijven omdat het project weliswaar in het nationaal programma is opgenomen, doch het programma in enig opzicht niet voldoet of niet is vastgesteld met inachtneming van de terzake geldende formele regels. Deze leden hebben voorafgeleide voorbeelden afgeleid uit hetgeen in de schriftelijke stukken is gesteld, doch vernemen gaarne of zij een en ander op voormelde wijze juist hebben weergegeven.

**Antwoord:**

Het is juist dat bij de besluitvorming over een project wordt getoetst op inpasbaarheid in het programma. Hiermee wordt gewaarborgd dat het project geen groter negatief effect op de luchtkwaliteit heeft dan waarvoor het in het programma is «ingeboekt»; mocht blijken dat dat toch het geval is, dan zullen aanvullende maatregelen vereist zijn. Naarmate een project minder concreet in het programma is opgenomen – en die kans is globaal gesteld groter naarmate het project verder in de toekomst ligt – dan zal meer aanvullende informatie nodig zijn om een en ander te onderbouwen. Voorts wordt ingegaan op de situatie dat maatregelen uit het programma niet of onvoldoende worden uitgevoerd. In het wetsvoorstel zijn verschillende waarborgen opgenomen die een dergelijke situatie moeten voorkomen. Zo bevat artikel 5.12, negende lid, een uitvoeringsverplichting. Daarnaast is in artikel 5.14 een jaarlijkse rapportageplicht voor de betrokken bestuursorganen opgenomen, waarmee wordt beoogd te voorkomen dat de in het programma geschetste ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de werkelijke situatie uiteen gaan lopen. Mocht een dergelijk beeld zich onverhoopt aftekenen, dan biedt artikel 5.12, tiende lid, de mogelijkheid het programma te wijzigen, zodat de tweeledige functie daarvan – het realiseren van de grenswaarden en het dienen ter onderbouwing van projectbesluiten – in stand blijft.

Ten aanzien van de vraag over blootstelling aan luchtverontreiniging het volgende.

Waar luchtkwaliteit in relatie tot ruimtelijke besluiten wordt beschouwd, zijn daarbij twee invalshoeken te onderscheiden: een project als *bron* van luchtverontreiniging, en realisering van een project waar sprake is van *blootstelling* aan luchtverontreiniging. Zoals in de parlementaire stukken uiteen is gezet, beoogt het programma een functie te vervullen ten aanzien van het eerste element: onderbouwing van projecten die een bron van luchtverontreiniging zouden vormen, door daar dusdanige maatregelen tegenover te stellen dat de negatieve effecten van die projecten teniet gedaan worden. Deze aanpak neemt echter geenszins weg – en dat wordt ook niet beoogd – dat de rechter vanuit ruimtelijke-ordeningsperspectief bezien desgevraagd een oordeel kan geven over de zgn. «goede

ruimtelijke ordening». Het is daarom verstandig dat bestuursorganen zich hiervan al rekenschap geven bij de invulling van het programma. Overigens wordt de «goede ruimtelijke ordening» – die geen toetsing aan grenswaarden betreft, maar om een goede belangenafweging vraagt – in principe door de bestuursrechter niet *inhoudelijk* beoordeeld. De bestuursrechter beoordeelt slechts of de diverse relevante belangen wel op een *zorgvuldige* manier in de besluitvorming zijn meegenomen/ gewogen.

Tot slot wordt de situatie geschetst waarin het programma in enig opzicht niet zou voldoen of niet zou zijn vastgesteld met inachtneming van de terzake geldende formele regels.

Als een dergelijke situatie zich zou voordoen, dan is inderdaad niet ondenkbaar dat de bestuursrechter indirect – via de «band» van een projectbesluit – een oordeel zal geven over (de bruikbaarheid van) het programma. Ik kan u echter garanderen dat de gezamenlijke overheden uitermate zorgvuldig te werk zullen gaan en dus de kans op zo'n situatie met alles wat in hun vermogen ligt, zoveel mogelijk zullen beperken. Als extra waarborg terzake is op verzoek van de Tweede Kamer ook de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de vaststelling van het programma in artikel 5.12, eerste lid, van het wetsvoorstel opgenomen.

### **Vraag CDA**

Deze leden hebben zich overigens enigszins verbaasd over de formulering gehanteerd in art. 5.16 lid 1 sub d. Deze leden kunnen begrijpen dat toetsing van een project op zijn gevolgen voor de luchtkwaliteit achterwege kan blijven indien het een project betreft dat is genoemd, beschreven dan wel past binnen het landelijk of regionaal programma. Deze leden achten het echter vreemd dat onder omstandigheden ook reeds toereikend zou zijn de vaststelling dat het project weliswaar niet genoemd of beschreven is in zo'n programma, doch wel vastgesteld zou kunnen worden dat het daarmee in ieder geval niet in strijd is. Wat betekent immers in concreto het niet in strijd zijn met zo'n programma. Wat moeten deze leden zich daarbij voorstellen indien het zou gaan om een woningbouwproject van meer dan 2 000 woningen of een bedrijventerrein met een netto oppervlakte van meer dan 40ha? Wanneer zijn dat soort projecten nu niet in strijd met het nationaal programma hoewel ze daarin niet genoemd zouden zijn? Hoe kan een bestuursrechter een en ander toetsen?

### **Antwoord:**

Voor de gegeven voorbeelden is inderdaad moeilijk voorstelbaar dat die niet in het programma zijn opgenomen maar toch zou kunnen worden vastgesteld dat die niet in strijd zijn met het programma. De gekozen formulering is opgenomen om enige ruimte voor flexibiliteit te geven. De bestuursrechter kan bij een besluit dat met gebruikmaking van die ruimte wordt genomen normaal toetsen of aan het toepasselijke wettelijk criterium wordt voldaan.

Bij het «in elk geval niet in strijd» zijn met het NSL kan worden gedacht aan situaties waarin op voorhand duidelijk is dat het NSL voldoende extra milieuruimte biedt voor een project, zonder dat dat project op dat moment reeds expliciet is genoemd in het NSL. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn bij tijdelijke overgangssituaties, indien bestuursorganen gebruik maken van de hen in artikel 5.12, twaalfde lid, verleende bevoegdheid om voorgenomen besluiten toe te voegen aan het programma, door middel van een melding. Indien de minister heeft ingestemd met de wijziging kan het betreffende project op de genoemde grond doorgang vinden zonder dat dat project al is genoemd in het NSL (dat gebeurt bij de latere bijhouding van de lijsten). Ook kan bijvoorbeeld gedacht worden aan besluiten ten aanzien van projecten die naar verwachting bij een wijziging van het NSL in het NSL worden opgenomen.



In alle gevallen waarin op dit criterium een beroep zal worden gedaan zal steeds moeten worden gemotiveerd waarom het NSL ruimte biedt voor dat project en zal het betreffende project normaliter nadien moeten worden opgenomen in de lijst van het NSL. Indien dat laatste niet gebeurt en ook anderszins niet wordt aangetoond dat het betreffende project desondanks niet in strijd is met het NSL vormt dat een aanzienlijk risico in een eventuele beroepsprocedure ten aanzien van het betreffende besluit. Het verdient gezien het voorgaande aanbeveling om van dit criterium een terughoudend gebruik te maken en een eventueel gebruik goed te onderbouwen.

#### **Vraag CDA**

Uit pag. 17 memorie van toelichting hebben de leden van de CDA-fractie begrepen dat toetsing aan het landelijk programma uitsluitend betrekking heeft op de beoordeling van het project op zijn bijdrage aan de luchtkwaliteitsproblematiek, waarbij het derhalve gaat om het project als bron van luchtverontreiniging, terwijl in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het bijzonder ook gekeken zou moeten worden naar het aspect van blootstelling, te weten de vraag of het uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wellicht onaanvaardbaar zou zijn om dat project op een bepaalde locatie te realiseren. Is in het voorgestelde art. 5.16a in feite niet een mengvorm van beide aspecten opgenomen? Kan aldus de Wet milieubeheer worden gehanteerd om keuzes te maken die in feite thuishoren in het kader van de regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening?

#### **Antwoord:**

Het voorgestelde artikel 5.16a is inderdaad het enige artikel uit het wetsvoorstel dat betrekking heeft op de goede ruimtelijke ordening. Dit artikel is in het wetsvoorstel opgenomen via het door de Tweede Kamer aanvaarde nader gewijzigde amendement-Van der Ham/Duyvendak (Kamerstukken II 2006/2007, 30 489, nr. 33).

Het amendement met soortgelijke bedoeling zoals dat aanvankelijk luidde (Kamerstukken II 2006/2007, 30 489, nr. 17) heb ik ontraden, niet omdat ik de bedoeling ervan niet sympathiek vond, maar omdat dat amendement in mijn ogen zou leiden tot een vergaande mate van centralisatie in het ruimtelijke besluitvormingsstelsel waarvan juist decentrale verantwoordelijkheden en bevoegdheden de kern vormen. Bovendien was het amendement zoals dat aanvankelijk luidde erg ruim geformuleerd (zie de betreffende brief aan de Tweede Kamer, Kamerstukken II 2006/2007, 30 489, nr. 27).

Tijdens de plenaire afronding in de Tweede Kamer heb ik aangegeven dat ook het nader gewijzigde amendement niet mijn voorkeur had, maar dat ik het oordeel daarover aan de Tweede Kamer overliet, tegen de besproken en met de Kamer gedeelde interpretatie om in de op te stellen AMvB te werken met heldere, beperkte categorieën. Aangezien de Tweede Kamer het amendement heeft aanvaard, is artikel 5.16a onderdeel geworden van het wetsvoorstel.

#### **Vraag PvdA**

De wet kent verschillende soorten normen, van grenswaarden, tot drempelwaarden en richtwaarden. Daarnaast kent de wet verscheidene planfiguren waarmee deze normen moeten worden bereikt. De leden van de PvdA-fractie stellen het op prijs als de regering kernachtig aangeeft op welke wijze deze begrippen zich tot elkaar verhouden en daarbij aangeeft op welke wijze deze zijn getoetst op uitvoerbaarheid in de bestuurlijke praktijk? Wat heeft deze toetsing op uitvoerbaarheid opgeleverd? Hoe verhouden de bevoegdheden van de verschillende betrokken bestuursorganen ten aanzien van de handhaving van normen en ontwikkeling van planfiguren zich tot elkaar? Acht de regering op basis hiervan de invoering

medio 2007 haalbaar? Delen de betrokken bestuursorganen deze conclusie?

**Antwoord:**

Het wetsvoorstel kent de volgende normen: grenswaarde, richtwaarde, plandrempel, alarmdrempel en informatiedrempel. Deze begrippen zijn niet nieuw. Ze werden ook in eerdere wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit gehanteerd.

Grens- en richtwaarden vormen de kern. Het zijn waarden die zijn vastgesteld op basis van gezondheidskundige, milieuhygiënische, economische en haalbaarheids overwegingen. Aan grenswaarden moet op een bepaald aangegeven tijdstip worden voldaan (resultaatverplichting). Richtwaarden moeten op een bepaald moment zo veel mogelijk gehaald worden (inspanningsverplichting).

De verschillende drempels geven niveaus aan bij het bereiken waarvan om gezondheidskundige of beleidsmatige redenen bepaalde activiteiten nodig zijn: bereikt de luchtverontreiniging het niveau van een informatiedrempel, dan is waarschuwing van de bevolking nodig ter voorkoming van effecten bij mensen die zeer gevoelig zijn voor luchtverontreiniging. Wordt een alarmdrempel overschreden, dan is waarschuwing van de bevolking nodig om de effecten bij de gehele bevolking te beperken. De plandrempel heeft een meer beleidsmatige achtergrond. In de EU is afgesproken dat plannen met maatregelen worden opgesteld als het niveau van de plandrempel wordt overschreden. De luchtkwaliteit zal zich dan naar verwachting niet zonder aanvullende maatregelen zo ontwikkelen dat tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan, daarom is een planmatige aanpak vereist.

Schematisch ziet de tabel van de normen er als volgt uit:

<i>Algemeen luchtkwaliteitsniveau ter bescherming van mens en milieu</i>	<i>Niveau waarbij o.g.v. beleidsmatige overwegingen actie is vereist</i>	<i>Niveau waarbij o.g.v. gezondheidsoverwegingen actie is vereist</i>
Grenswaarde: Niveau waaraan de luchtkwaliteit moet voldoen	Plandrempel: Niveau waarbij een planmatige aanpak noodzakelijk is om de grenswaarden tijdig te halen	Alarmdrempel: Niveau waarbij de bevolking wordt gewaarschuwd om effecten te beperken
Richtwaarde: Niveau waaraan de luchtkwaliteit zo veel mogelijk moet voldoen		Informatiedrempel: Niveau waarbij de bevolking wordt gewaarschuwd om effecten bij gevoelige groepen te beperken

De begrippen grenswaarde, alarmdrempel en informatiedrempel zijn overgenomen van de Europese richtlijnen luchtkwaliteit. De begrippen richtwaarde en plandrempel zijn inhoudelijk ontleend aan de richtlijnen, maar hebben een benaming gekregen die beter aansluit bij de in Nederland gangbare terminologie.

Het wetsvoorstel is eerder onderworpen aan een toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. Ook heeft regelmatig overleg plaatsgehad met IPO en VNG over het wetsvoorstel en de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid daarvan. Een gedetailleerde en definitieve beoordeling is nog niet mogelijk gebleken omdat er enerzijds nog geen ervaring is opgedaan met het voorgestelde stelsel, dat ook exceptioneel van karakter is, en anderzijds de uitvoeringsregelgeving op basis van de voorgestelde wet nog verder moest worden ontwikkeld. Bij de voorbereiding van de betreffende regelingen wordt daar nog aandacht aan besteed. De verschillende begrippen worden overigens, zoals genoemd, al geruime

tijd in de luchtkwaliteitswetgeving en uitvoeringspraktijk gehanteerd en hebben geen aanleiding gegeven tot signalen over belemmeringen in de uitvoeringspraktijk. De begrippen staan inwerkingtreding van de voorgestelde wet op korte termijn dan ook op geen enkele manier in de weg. Overigens zijn zowel betrokken overheden als maatschappelijke groeperingen voorstander van spoedige inwerkingtreding van de voorgestelde wet, omdat het wetsvoorstel aanzienlijk meer ruimte biedt voor het doorgaan van projecten dan de huidige wetgeving met betrekking tot luchtkwaliteit.

#### **4. Nationaal programma: programmatische, projectmatige en bestuurlijke aanpak en gevolgen**

##### **Vraag CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben met veel belangstelling kennis genomen van hetgeen in de memorie van toelichting wordt gesteld ten aanzien van het nationaal programma om de grenswaarden te bereiken. Het desbetreffende programma heeft in zijn beschrijving vrijwel mythische vormen aangenomen. Het programma zou een beschrijving bevatten van alle generieke en alle locatiespecifieke maatregelen, waarbij voldoende inzicht wordt gegeven in alle voorziene maatregelen en de effecten ervan, zodat zekerheid bestaat over het feit dat de positieve effecten van bedoelde maatregelen voldoende in balans zijn tegenover de negatieve effecten op de luchtkwaliteit van reeds lopende ontwikkelingen en voorziene projecten. De doorrekening van de effecten van de projecten en maatregelen op de luchtkwaliteit zou met een zodanige mate van details worden gedaan dat sprake is van een verantwoorde weergave in relatie tot de mate van nauwkeurigheid van de berekeningen. Uit het programma zou voorts blijken dat het daarin opgenomen maatregelenpakket het maximale is wat binnen de mogelijkheden en het doel redelijkerwijze door de bestuursorganen gezamenlijk gedaan kan worden. De te treffen maatregelen zouden concreet worden genoemd en beschreven waarbij tevens zal worden aangegeven welk bestuursorgaan verantwoordelijk is en op welk moment de maatregelen getroffen zullen worden en gerealiseerd dienen te zijn, enz. enz. Deze leden vragen zich af of dit hoog ambitieniveau ten aanzien van het nationaal plan in de praktijk uitvoerbaar zal blijken te zijn. Het is deze leden overigens opgevallen dat toen de staatssecretaris op pag. 79 memorie van toelichting uiteenzette waarom het nationale programma is uitgezonderd van de mogelijkheden van beroep bij de administratieve rechter daartoe onder meer werd aangegeven dat er in het algemeen meerdere jaren zullen liggen tussen het opnemen van een maatregel of project in het programma en de latere vaststelling en uitvoering daarvan, hetgeen ertoe kan leiden dat aan het programma ten grondslag liggende aannamen in de tussentijd zullen wijzigen. Voorts werd aangegeven dat de in het programma op te nemen gegevens met betrekking tot maatregelen en projecten en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit een globaler karakter zullen hebben dan bij de onderbouwing van de desbetreffende maatregel en het projectbesluit doorgaans het geval zal zijn, terwijl het programma ook niet een nauwkeurige vaststelling van maatregelen en projecten zal omvatten, doch enkel een beschrijving ervan. Deze laatste omschrijvingen leken deze leden meer realistisch. Indien het overigens zo eenvoudig zou zijn een zo alles omvattend nationaal plan op te stellen zoals in de memorie van toelichting omschreven, dan dringt zich de vraag op waarom zulks eigener beweging niet jaren eerder is gebeurd.

##### **Antwoord:**

Vanwege de problemen met het voldoen aan de grenswaarden en het bouwen is een programmatische aanpak zoals voorgesteld in het wetsvoorstel noodzakelijk. Bij de voorbereiding van het Nationaal Samen-

werkingsprogramma Luchtkwaliteit (door alle betrokken overheden gezamenlijk) is aannemelijk geworden dat de grenswaarden kunnen worden gehaald binnen de termijnen van de nieuwe (ontwerp)richtlijn en dat er naar verwachting voldoende ruimte is voor het doorgang vinden van projecten.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden alleen projecten opgenomen die in betekenende mate bijdragen aan de concentraties van verontreinigende stoffen in de buitenlucht en waarover besluitvorming wordt verwacht gedurende de periode waarop het programma betrekking heeft. Deze projecten bevinden zich op het moment van vaststelling van het NSL in verschillende fasen van het beleidsproces. Projecten waarover op korte termijn besluitvorming wordt verwacht zijn vanzelfsprekend al verder uitgewerkt dan projecten waarover besluitvorming pas in 2010 of later zal plaatsvinden. Dit betekent automatisch dat het detailniveau op het moment van vaststellen van het NSL zal verschillen. Om recht te doen aan de voortgang in de beleidsontwikkeling van projecten wordt bij de monitor van het NSL dan ook niet alleen gekeken naar de feitelijke ontwikkeling van de luchtkwaliteit, maar ook naar de beleidsmatige ontwikkeling bij de projecten. Dit wordt dan met het ontwikkelde rekeninstrumentarium doorgerekend op de luchtkwaliteitseffecten. Ook voor maatregelen geldt dat het detailniveau afneemt naarmate de maatregelen later in de tijd genomen worden. Ook de voortgang rond maatregelen én de daadwerkelijke effecten van genomen maatregelen worden met de monitor in kaart gebracht. Zo ontstaat met de monitor dus een steeds preciezere invulling van het NSL. Bij besluitvorming rond een project kan dan ook voor de luchtkwaliteitseffecten worden verwezen naar het NSL omdat het project op vergelijkbare wijze al verwerkt is in het samenwerkingsprogramma.

#### **Vraag PvdA**

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in deze wet de voortgang van ruimtelijke en infrastructurele projecten flexibel wordt gekoppeld aan de gevolgen voor milieu en volksgezondheid. Toetsing aan luchtkwaliteits-eisen wordt gedaan op programmatische basis en niet langer op projectniveau. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden gebiedsgerichte en locatiespecifieke maatregelen opgenomen. Deze leden vragen zich hierbij af hoe ver de omvang van een gebied strekt in de definiëring van het begrip «gebiedsgericht»? Kan de regering voorts met een concreet voorbeeld laten zien hoe toetsing aan een programma werkt en welke maatregelen daarop behoren te volgen bij overschrijding van de grenswaarden? Kan de regering aangeven op welke betekenis deze programmatische benadering heeft voor de uitvoering van de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de stedelijke vernieuwing? Hoe vindt de coördinatie plaats tussen ruimtelijke ordening, milieu, gezondheid en mobiliteit? Kan de regering tevens aangeven op welke wijze zij hierbij de motie Meindertsma c.s. betreft (aangenomen tijdens het integrale beleidsdebat over de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland)?

#### **Antwoord:**

In het kader van de voorbereiding van het NSL wordt door de provincies invulling gegeven aan de gebiedsgerichte benadering. Van rijkszijde wordt daarbij als randvoorwaarde meegegeven dat sprake moet zijn van een duidelijke samenhang in een gebied waarbij rekening moet worden gehouden met de voorlichting die de Afdeling wetgeving van de Raad van State in dit verband heeft gegeven.

In het noordelijke deel van de Noordvleugel leidt dit bijvoorbeeld naar alle waarschijnlijkheid tot een regionaal voorstel voor een gebied dat grofweg het deel van de provincie Noord Holland ten zuiden van de lijn Alkmaar–Enkhuizen omvat plus de gemeenten Almere en Lelystad.

<i>Invoer (getallen inclusief 10% onvoorzien)</i>	<i>2011</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>
Toegevoegde woningen (aantal)	28 197	81 087	129 011
Toegevoegde kantoren (m <sup>2</sup> )	2 147 596	3 978 040	5 119 730
Toegevoegde bedrijven terreinen (ha)	723	1 408	2 109
Toegevoegde kassen (ha)	134	246	246
Toegevoegde wegen (geschatte lengte in km)	76	105	125
<i>Balans PM<sub>10</sub> (inclusief 10% onvoorzien)</i>			
Som van immissies <sup>1</sup> (g/s)	2.24	3.05	3.54
Som van concentraties (µg/m <sup>3</sup> .km <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	4 9.0	65.5	76.6
Som van generiek (µg/m <sup>3</sup> .km <sup>2</sup> ) <sup>2</sup>	519.1	651.4	787.9
Som netto (µg/m <sup>3</sup> .km <sup>2</sup> ) <sup>3</sup>	470.2	585.9	711.3
Fractie netto (% van generiek nog beschikbaar) <sup>2</sup>	91	90	90
<i>Balans NO<sub>2</sub> (inclusief 10% onvoorzien)</i>			
Som van immissies <sup>1</sup>	44.17	53.56	56.79
Som van concentraties (µg/m <sup>3</sup> .km <sup>2</sup> )	458	586.7	632.8
Som van generiek (µg/m <sup>3</sup> .km <sup>2</sup> )	693.1	1 169.6	1 453.1
Som netto (µg/m <sup>3</sup> .km <sup>2</sup> )	235.1	582.9	820.3
Fractie netto (% van generiek nog beschikbaar) <sup>2</sup>	34	50	56

<sup>1</sup> Dit is de toename in concentraties ten gevolge van IBM plannen over het hele salderingsoppervlak.

<sup>2</sup> Dit is de afname in concentraties ten gevolge van alle maatregelen, gerekend over het hele salderingsoppervlak.

<sup>3</sup> Verschil tussen de twee bovenstaande.

In het NSL wordt met de door het MNP ontwikkelde salderingstool uitgerekend welke verslechtering projecten, die in betekenende mate bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht, in het bovenbeschreven gebied opleveren. Dit wordt afgezet tegen de effecten van rijks- en regionale/lokale maatregelen in dat zelfde gebied. In het bovenbeschreven deel van de Noordvleugel leidt dit naar de huidige inzichten tot ruim voldoende salderingsruimte voor projecten. Voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) wordt maximaal 10% van de salderingsruimte benut en voor NO<sub>2</sub> is dit maximaal 50%.

- 1 Dit is het totaal effect in een programmagebied van het positieve effect van rijksmaatregelen op de immissies verminderd met het effect van projecten die in betekenende mate bijdragen op de immissies. Een positief getal geeft aan dat het effect van maatregelen groter is dan het effect van projecten. Zie ook («Salderingsmodel luchtkwaliteit», 2006, Folkert et al.)
- 2 Dit is de som van immissies gedeeld door het effect van de rijksmaatregelen op de immissies. 90% betekent dat het effect van de maatregelen voor 10% nodig is ter compensatie van projecten die in betekenende mate bijdragen.

Naast het salderen op gebiedsniveau zal overal in het gebied de grenswaarde moeten worden gehaald, waarbij met het NSL een beroep zal worden gedaan op de derogatiemogelijkheden uit de Europese richtlijn. Met de zogenaamde saneringstool wordt uitgerekend waar nog overschrijdingen worden verwacht na nationaal en internationaal beleid. Voor de resterende overschrijdingen worden vervolgens regionale/lokale maatregelen door de regionale overheden vastgesteld en doorgerekend. In het geval van het bovenbeschreven gebied zijn voorstellen door de regio ontwikkeld die ertoe leiden dat alle overschrijdingen kunnen worden opgelost.

Voor concrete projecten betekent het voorgaande het volgende: Voor een project dat is opgenomen in het NSL wordt in het NSL aangegevoerd dat er voldoende compensatie plaatsvindt door maatregelen (= saldering). Daarnaast maakt het NSL zichtbaar dat grenswaarden in de omgeving van dit project kunnen worden gehaald, al dan niet met gebruikmaking van derogatie. Als een dergelijk project in procedure wordt gebracht behoeft dus geen toetsing meer plaats te vinden aan de grenswaarden omdat het NSL daar al in voorziet. Wel moet getoetst worden of het project past in het programma (= NSL). Dat wil zeggen dat nagegaan moet worden of het project overeenkomt met datgene wat over dit project is opgenomen in het NSL. Bij afwijkingen moet nagegaan worden of die afwijkingen passen in de ruimte die binnen het NSL aanwezig is voor dergelijke afwijkingen.

De programmatische benadering sluit zowel aan bij de systematiek van de EU-richtlijnen als bij de benaderingswijze van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Zo is de omvang van de programmagebieden mede gebaseerd op de stedelijke netwerken van de Nota Ruimte. Ook wordt – conform de sturingsfilosofie – bij het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma zeer nauw samengewerkt met de betrokken decentrale overheden.

Op rijksniveau zijn bij het opstellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma, de beleidsvoorbereiding en -bepaling, het kabinet in het algemeen en de ministeries van AZ, FIN, EZ, VenW, LNV, VWS, BZK en VROM in het bijzonder betrokken.

Deze werkwijze sluit voorts goed aan bij de acties die in gang zijn gezet ter uitvoering van de motie-Meindertsma c.s. (zie de brief d.d. 20 november 2006 van de Minister van VROM hierover, Kamerstukken I 2006–2007, XXI-I). Bovendien zal het Nationaal Samenwerkingsprogramma van de gezamenlijke rijks- en decentrale overheden te zijner tijd een belangrijke rol gaan vervullen bij het verzoek aan de Europese Commissie om derogatie te verkrijgen op basis van de nieuwe richtlijn voor luchtkwaliteit.

#### **Vraag PvdA**

Voorts vroegen de leden van de PvdA-fractie zich af hoe de samenhang wordt bewaakt tussen het sturen op programmaniveau en het sturen op gebiedsgerichte en locatiespecifieke maatregelen. Kan het bijvoorbeeld zo zijn dat compensaties worden gevonden in gebieden of op locaties die al voldoen aan de normen, maar daardoor nog schoner worden, terwijl in andere gebieden grotere overschrijdingen worden toegestaan die leiden tot negatieve consequenties voor gezondheid en leefmilieu? Zo nee, hoe wordt die situatie voorkomen? Zo ja, wanneer is een situatie bereikt dat dergelijke overschrijdingen op projectniveau niet meer toelaatbaar zijn? Met andere woorden, wat is hier de ondergrens en hoe wordt deze bepaald?

#### **Antwoord:**

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wordt een onderscheid gemaakt tussen salderen en saneren. Bij salderen is het doel het treffen van afdoende nationale maatregelen om alle projecten te compenseren. Eerste berekeningen (zie ook het antwoord op de voorafgaande vragen van de PvdA) laten zien dat er in de programmagebieden meer dan afdoende maatregelen worden getroffen om de projecten te compenseren. Figuur 1<sup>1</sup> geeft een inzicht in waar in 2005 sprake was van een overschrijding en van een potentiële overschrijding.

Uit de figuur blijkt dat in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Utrecht, in vrijwel de gehele provincie, sprake is van een overschrijding van de grenswaarde. Dit is niet het geval voor bijvoorbeeld Gelderland en Noord-Holland. In delen van deze provincies (bijvoorbeeld de kop van Noord-

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Inhoudelijke Ondersteuning onder griffienummer 137205.

Holland en de Veluwe) werden de grenswaarden in 2005 wel gehaald. Deze gebieden worden dan ook niet meegenomen in de programmasaldering. Het effect van bijvoorbeeld de roetfilters in Noord-Holland in Amsterdam (waar in 2005 de grenswaarden niet werden gehaald) is wel meegenomen, maar het effect van de roetfilters op Texel (waar in 2005 de grenswaarden wel werden gehaald) is niet meegenomen. Door deze aanpak worden locaties waar de norm wordt gehaald dus niet gebruikt ter compensatie van projecten elders.

De ondergrens voor projecten hangt niet samen met het salderen, maar met het saneren en daarmee het overal halen van de grenswaarden. In reactie op een amendement van de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2006/2007, 30 489, nr. 23) heb ik laten weten dat bij de implementatie van de nieuwe Europese richtlijn wordt geborgd dat er geen projecten worden opgenomen in het NSL waarvan niet verzekerd kan worden dat in de directe omgeving van het project de grenswaarden tijdig kunnen gerealiseerd. Deze bepaling zou er dan ongeveer als volgt kunnen uitzien: «In het programma worden geen ontwikkelingen of besluiten als bedoeld in het derde lid, onder c, opgenomen, waarvan het aannemelijk is dat deze een overschrijding of een verdere overschrijding van een grenswaarde tot gevolg hebben op het tijdstip waarop ingevolge de Richtlijn (...) van het Europees Parlement en de Raad voor luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (...), met toepassing van op grond van die Richtlijn verleend uitstel, aan die grenswaarde moet worden voldaan».

#### **Vraag PvdA**

De leden van de fractie van de PvdA vroegen zich voorts af hoe het amendement Van der Ham-Duijvendak, dat de mogelijkheid introduceert om nadere regels te stellen omtrent het bouwen van bijvoorbeeld scholen op of nabij locaties met verhoogde concentraties luchtvervuiling, zich verhoudt tot het beoordelen van de overschrijding van grenswaarden luchtkwaliteit op programmaniveau? De fractie van de PvdA vindt het buitengemeen belangrijk om inzage te hebben in de AMvB die hieruit voortvloeit. Kan de regering ervoor zorgen dat deze AMvB integraal bij de wetsbehandeling in de Eerste Kamer wordt betrokken?

#### **Antwoord:**

De programmatische aanpak van het NSL is er op gericht al de bestaande overschrijdingssituaties op te lossen. Met het oplossen van alle knelpunten zijn immers nog meerdere jaren gemoeid. Het stellen van regels ten aanzien van de toelaatbaarheid van gevoelige bestemmingen op overschrijdingssituaties richt zich op deze periode en is daarmee complementair aan de NSL-aanpak. Gezien het feit dat de mogelijkheid tot het stellen van regels inzake gevoelige bestemmingen pas in een late fase in het wetsvoorstel is ingebracht, is er thans nog geen uitwerking in de vorm van een ontwerp-AMvB beschikbaar.

#### **Vraag PvdA**

De regering beschouwt de programmatische benadering vooral als «noodgreep», totdat op alle locaties aan de grenswaarden wordt voldaan. Hoe adequaat is het instellen van een noodvoorziening indien de verwachting niet is dat op korte termijn aan de gestelde eisen zal kunnen worden voldaan? Er blijft bij een programmatische aanpak namelijk een aantal zogenaamde «hot spots» over, dat wil zeggen situaties waarin overschrijdingen van grenswaarden plaatsvinden rond een aantal specifieke bronnen op specifieke plaatsen. De leden van de PvdA-fractie willen weten of de regering kan aangeven welke omvang deze problematiek op dit moment heeft? Welke juridische consequenties heeft overigens het (voort)bestaan van deze hot spots? Is de regering hierbij bereid om in het geval van vermoedens van effecten op de volksgezondheid een

gezondheidseffectrapportage te laten plaatsvinden om te bepalen of en welke specifieke maatregelen getroffen moeten worden?

**Antwoord:**

Voor de antwoorden op de eerste en tweede vraag en de vraag inzake de juridische consequenties van het voortbestaan van hot spots wordt mede verwezen naar de hierna volgende antwoorden op de betreffende vragen van de leden van de VVD-fractie. In aanvulling daarop merk ik nog op dat het aannemelijk is dat er op hot spots sprake zal zijn van effecten op de volksgezondheid. Immers op deze hot spots worden de EU-grenswaarden, die er zijn om mensen tegen dergelijke effecten te beschermen, niet gehaald. Inzet van het NSL is dat voor het verstrijken van de derogatie-termijnen de normen overal worden gehaald.

Zoals hiervoor al aangegeven is, is het de inzet van de regering om zo snel mogelijk de niveaus van luchtverontreiniging onder de grenswaarden te krijgen. Voor de sanering van de hot spots is een gecombineerd pakket van zowel generieke als lokatiespecifieke maatregelen noodzakelijk. Daarbij is het belangrijk in ieder geval die maatregelen toe te passen, die in relatie met de kosten ervan een zo groot mogelijke reductie van de luchtverontreiniging tot gevolg hebben. Een gezondheidseffectrapportage levert in dergelijke saneringssituaties geen toegevoegde waarde. Dat is wel het geval wanneer er op of dichtbij hot spots nieuwe ontwikkelingen voorzien zijn. Dan is het inderdaad aan te bevelen bij de planontwikkelingen expliciet naar de gezondheidseffecten te kijken. Verder zullen in de nog op te stellen AMvB gevoelige bestemmingen nadere bepalingen worden opgenomen over het al dan niet vestigen van specifieke functies, zoals scholen en kinderdagverblijven in overschrijdingsgebieden. In het voorgestelde artikel 5.16a, eerste lid, is het als volgt omschreven: bij AMvB kan worden bepaald dat de uitoefening van een bevoegdheid of de toepassing van een wettelijk voorschrift, bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, in daarbij aangewezen categorieën van gevallen waarin een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde op of na het tijdstip van ingang wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, en waarin de betreffende uitoefening of toepassing betrekking heeft op een bestaand of nieuw te bouwen bouwwerk in de zin van de Woningwet, op een zodanige wijze plaatsvindt dat deze niet leidt tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen met een verhoogde gevoeligheid voor de concentraties in de buitenlucht van een stof waar de betreffende grenswaarde betrekking op heeft. In het tweede lid van dat artikel wordt verder bepaald dat bij of krachtens die maatregel nadere regels kunnen worden gegeven omtrent de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan dat lid, met inbegrip van het beperken van een categorie tot gevallen waarin niet wordt voldaan aan daarbij gestelde eisen met betrekking tot de locatie of afstand van een bouwwerk ten opzichte van een bron of bronnen van luchtverontreiniging.

**Vraag VVD**

Eerste doorrekeningen van het NSL laten zien dat niet alle knelpunten qua luchtkwaliteit kunnen worden opgelost. Kan de staatssecretaris inzicht geven, zo vragen de leden van de VVD-fractie mede namens D66 en OSF, in de omvang van het probleem met deze zogenaamde red spots? Kan de staatssecretaris aangegeven wat de juridische consequenties zijn als niet alle red spots worden opgelost? Zijn met extra financiële middelen alle knelpunten wél oplosbaar? Zo ja, hoeveel geld moet hier extra voor uit worden getrokken?

**Antwoord:**

In 2005 was er sprake van 2 700 km hoofd- en onderliggend wegennet waar de grenswaarden niet werden gehaald. Met rijks-, regionale, lokale en projectspecifieke maatregelen van rijk, provincies, gemeenten en



WGR+regio's kan dit worden teruggebracht tot minimale proporties, mits voldoende middelen beschikbaar worden gesteld. Langs hoofdwegen worden de grenswaarden gehaald (totale kosten voor sanering € 700 miljoen waarvan € 300 miljoen gedekt vanuit de Nota Mobiliteit). Naar de huidige inzichten resteren nog wel enkele knelpunten langs (lokale) wegen in de grote steden. Aan de verbetering van het inzicht in de omvang van de problematiek langs wegen wordt echter nog gewerkt en dat kan leiden tot bijstellingen.

Berekeningen met de zogenaamde saneringstool laten zien dat met de inzet van het maatregelenpakket het aantal knelpunten langs wegen kan worden teruggebracht van 2 700 km in 2005 naar enkele procenten van het onderliggend wegennet voor  $PM_{10}$  in 2010. Voor  $NO_2$  is dit in 2015 eveneens enkele procenten van het onderliggend wegennet. Volgens huidige inzichten is hiervoor een aanvullend budget nodig van € 150 miljoen voor lokale maatregelen in de periode 2007–2010 en in de periode 2011–2015 € 400 miljoen voor rijksinfrastructuur en voor lokale maatregelen € 225 miljoen. Voor de genoemde hardnekkige knelpunten kan er nog een additionele claim volgen.

De juridische consequenties als niet alle hot spots bij afloop van de derogatie zouden zijn opgelost zijn op dit moment nog onzeker. De inzet van het kabinet is echter dat in het NSL wordt aangetoond dat geen hot spots resteren na afloop van de derogatie.

### **Vraag VVD**

Hoe groot schat de staatssecretaris het risico, zo vragen deze drie fracties, dat de Raad van State gaat oordelen dat bij de red spots geen enkel project – ook de projecten die niet in betekende mate bijdragen – de luchtkwaliteit mag verslechteren? Kan de staatssecretaris garanderen dat berekening van de luchtkwaliteit nabij red spots niet nodig is als een project niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties fijn stof en  $NO_2$ ?

### **Antwoord:**

Zoals hiervoor opgemerkt is het de inzet van het kabinet dat het NSL aantoont dat er geen hot spots resteren na afloop van de derogatie. Er van uitgaande dat er op dat moment geen overschrijdingen meer zijn of ontstaan kunnen projecten die niet in betekende mate bijdragen hetzij op de reguliere wijze doorgang vinden (voorgesteld artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a), hetzij via de regels voor niet in betekende mate doorgang vinden (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c). Indien er onverhoopt nog wel sprake zou zijn van hot spots na afloop van de derogatie en periode waarop het NSL betrekking heeft kunnen projecten in een dergelijk geval alleen nog doorgang vinden via de regels voor projectspecifieke saldering (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, ten eerste of tweede). Dan moet sprake zijn van ofwel geen verslechtering van de luchtkwaliteit door een project ofwel van een verbetering van de luchtkwaliteit (door de met een project samenhangende maatregelen). Bijvoorbeeld indien de herinrichting van een gebied met na de derogatie nog resterende hot spots door maatregelen tot een verbetering van de luchtkwaliteit leidt. Ik benadruk nogmaals dat de inzet van het kabinet is dat in het NSL wordt aangetoond dat er geen hot spots resteren aan het eind van de derogatie. Dit wordt onder andere bereikt door geen projecten in het NSL op te nemen die bijdragen aan een resterende overschrijding of deze veroorzaken.

Ook voor niet in betekende mate projecten in overschrijdingssituaties zijn overigens steeds berekeningen vereist indien aannemelijk moet worden gemaakt dat de toename van de concentraties als gevolg van een project niet de zogenoemde 3% grens overschrijdt. Dat wil zeggen dat de toename niet meer mag bedragen dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie voor zwevende deeltjes ( $PM_{10}$ ) of stikstofdioxide. Dit wordt in de betreffende amvb en ministeriële regeling geregeld.

Alleen in gevallen die behoren tot specifiek in de ministeriële regeling aangewezen categorieën is geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig. Die gevallen gelden op voorhand als niet in betekenende mate op basis van de voor die categorie gemaakte berekeningen.

Ik acht de kans dat de Raad van State gaat oordelen dat bij de hot spots geen enkel project, ook de projecten die niet in betekenende mate bijdragen, de luchtkwaliteit mag verslechteren niet heel groot. Dat dergelijke projecten aanvaardbaar kunnen zijn vloeit immers juist voort uit de gekozen systematiek. Dat neemt niet weg dat in voorkomend geval wel onderzoek zal moeten worden gedaan. Een garantie dat zulks, juist bij hot spots, niet nodig zou zijn geef ik dus geenszins, integendeel. Ook voor niet in betekenende mate projecten is immers een discussie over de gevolgen qua luchtkwaliteit, bijvoorbeeld in verband met mogelijke alternatieven, niet bij voorbaat uitgesloten.

#### **Vraag VVD**

Ook wat betreft de projecten die wel in betekenende mate bijdragen hebben deze leden een aantal vragen, die zij willen illustreren aan de hand van een voorbeeld. Naar verwachting zal er nabij/in het stationsgebied in Utrecht een grote red spot blijven bestaan<sup>1</sup>. Wat betekent dit voor de ontwikkeling van het stationsgebied? Kan dit gewoon doorgang vinden of niet? Zo ja, hoe?

#### **Antwoord:**

De gemeente Utrecht zal al het mogelijke doen om het project Stationsgebied doorgang te laten vinden. Om dit te bewerkstelligen zullen binnen de gemeente zo spoedig mogelijk (uitgaande van de nieuwe richtlijn) overal de grenswaarden moeten worden gehaald. Hier wordt hard aan gewerkt.

In september 2006 is allereerst een Actieplan luchtkwaliteit verschenen waarin vele maatregelen staan opgenomen die gezamenlijk zullen moeten leiden tot het oplossen van de luchtkwaliteitsproblematiek, te denken aan: ondertunneling Westplein, milieuzones voor vrachtwagens, verbetering inzet transferia, verschonen eigen wagenpark, invoer schone bussen, infrastructurele maatregelen.

In samenwerking met de provincie, het BRU en het Rijk wordt door de gemeente nu gewerkt aan de regionale bijdrage aan het Nationale Samenwerkingsprogramma die ertoe zal moeten leiden dat ook in het stationsgebied zo spoedig mogelijk zal worden voldaan aan de grenswaarden. Indien nodig zal de gemeente nog drastischer maatregelen treffen dan nu verwoord in het actieplan.

#### **Vraag VVD**

Over veel van de maatregelen in het NSL moet nog politieke besluitvorming plaatsvinden, zoals over kilometerheffing. Dit houdt in dat de ingeschatte positieve effecten lang niet zeker zijn. Is de staatssecretaris zich daarvan bewust?

#### **Antwoord:**

Ja, met de wet geldt dat de maatregelen van een vastgesteld NSL moeten worden uitgevoerd. Indien kilometerbijrijzing wel in het NSL wordt opgenomen, maar uiteindelijk niet wordt uitgevoerd, is het kabinet verplicht om met maatregelen te komen die een soortgelijk effect bereiken als het effect dat verondersteld wordt op te treden met kilometerbijrijzing. Over het merendeel van de maatregelen heeft overigens al besluitvorming plaatsgevonden. De Eerste en Tweede Kamer hebben, onder condities van uitvoeringskosten, ook ingestemd met kilometerbijrijzing. Tot slot is in de wet opgenomen dat de minister van VROM, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer, het NSL met daarin de lijst met maatregelen vaststelt.

---

<sup>1</sup> Zie bestuursrapportage stationsgebied, september 2006.

**Vraag VVD**

Hier komt nog bij dat de effecten per maatregel ook niet éénduidig kunnen worden bepaald. Op voorhand kunnen effecten alleen worden ingeschat. Kan inzicht worden gegeven in de wijze waarop de effecten van de maatregelen en projecten worden gemonitord?

**Antwoord:**

Er wordt gewerkt aan een samenhangend stelsel van monitoring. Hierin wordt aangegeven hoe de feitelijke ontwikkeling is van de luchtkwaliteit (op basis van de GCN-kaarten (Generieke Concentratiegegevens Nederland) van het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP)), en welke maatregelen en projecten die in het NSL waren opgenomen wel en niet zijn uitgevoerd. Daarnaast wordt een voorspelling gegeven wat dit betekent voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

In het NSL wordt aangegeven welke partij verantwoordelijk is voor welke maatregelen en welke projecten. Deze verantwoordelijke partij zal jaarlijks uiterlijk 1 maart aan VROM rapporteren. Vervolgens wordt er een nieuwe projectie gemaakt. Het streven is om in het jaarverslag van het Ministerie van VROM de resultaten aan te geven. Daarnaast worden de resultaten via het internet beschikbaar gesteld.

**Vraag VVD**

Het is mogelijk dat de positieve effecten van het NSL worden overschat. Dit is bijvoorbeeld mogelijk als er in de toekomst geen politiek draagvlak is voor specifieke maatregelen, omdat overige (milieu) effecten onwenselijk zijn. Als de totale positieve effecten van het NSL zijn overschat, moeten er extra maatregelen worden getroffen of projecten worden geschrapt. Hoe moet hierover overeenstemming worden bereikt? Houdt dit in dat er weer nieuwe bestuurlijke overeenkomsten moeten worden gesloten tussen de regionale overheden per gebiedsgericht programma en tussen de regionale overheden en het Rijk?

**Antwoord:**

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen maatregelen die niet worden uitgevoerd en maatregelen die minder effect sorteren dan verwacht. Voor maatregelen die niet worden uitgevoerd geldt dat die partij die verantwoordelijk was voor de maatregel de wettelijke verplichting heeft met vervangende maatregelen te komen met een vergelijkbaar effect. Nieuwe bestuurlijke overeenkomsten zijn hierbij dus niet aan de orde.

Indien uit de monitor van het NSL zal blijken dat er aanvullende maatregelen nodig zijn omdat het effect van de maatregelen te positief is ingeschat of de achtergrondontwikkelingen anders zijn dan verwacht en hierdoor in de directe omgeving van de projecten die in betekenende mate bijdragen de grenswaarden niet worden gehaald, dan zullen de bestuurlijke partijen of gezamenlijk met aanvullende maatregelen komen of zal het betreffende project geen doorgang kunnen vinden.

**Vraag VVD**

Als opgenomen projecten of maatregelen moeten worden gewijzigd of geschrapt, moet de staatssecretaris dit goedkeuren. Welke criteria worden hiervoor gehanteerd? Kan tegen deze wijziging bezwaar en beroep worden ingediend? Kortom, hoe flexibel is het NSL?

**Antwoord:**

Het NSL is maximaal flexibel. Maatregelen en projecten kunnen worden gewijzigd en geschrapt zolang kan worden aangetoond dat aan de vereisten, het overal halen van de grenswaarden, wordt voldaan. Tegen wijzigingen staat niet de mogelijkheid van bezwaar en beroep open, net zo min als tegen de vaststelling ervan.

Maatregelen kunnen vanzelfsprekend te allen tijde worden toegevoegd. Maatregelen schrappen is alleen toegestaan indien de desbetreffende partij aannemelijk kan maken dat ook zonder die maatregel de luchtkwaliteitsdoelstelling in dat gebied zal worden gerealiseerd. Dit kan het geval zijn omdat bijvoorbeeld andere maatregelen een groter effect hebben gesorteerd dan verwacht.

Projecten kunnen worden gewijzigd indien met het beschikbare maatregelenpakket en feitelijke ontwikkeling nog steeds de grenswaarden worden gerealiseerd. Indien dit niet het geval is, zal het project niet kunnen worden gewijzigd. De reden hiervan is gelegen in de toezegging aan de Tweede Kamer, bij de behandeling van het betreffende amendement Samsom e.a., dat de nieuwe Europese richtlijn zo wordt geïmplementeerd dat er geen projecten in het NSL worden opgenomen indien niet aannemelijk kan worden gemaakt dat in de directe omgeving van dit project de grenswaarden worden gehaald.

#### **Vraag VVD**

Wat gebeurt er als de positieve effecten op de luchtkwaliteit groter zijn dan voorzien? Waarom is er alleen een voorziening opgenomen voor het toevoegen van een extra project aan het NSL *in plaats van* een ander project (artikel 5.12 lid 12)? Hierbij merken deze leden op dat wijziging van het NSL conform artikel 5.12 lid 10b alleen gewijzigd kan worden als de projecten en maatregelen die al in het programma zijn opgenomen wijziging behoeven. Waarom mag er geen extra project worden toegevoegd als daar de milieuruimte voor aanwezig is?

#### **Antwoord:**

Kortheidshalve wordt verwezen naar het antwoord op de voorgaande vraag.

#### **Vraag VVD**

Regionale overheden hebben een politieke afweging gemaakt bij het opvoeren van projecten voor het NSL. Welke mogelijkheden zijn er voor de staatssecretaris om de door regionale overheden opgevoerde lijst met maatregelen en projecten te toetsen en/of te corrigeren? Zijn hier criteria voor?

#### **Antwoord:**

De samenwerkende overheden streven er naar om nu alle projecten op te nemen waar redelijkerwijs een besluit over wordt genomen gedurende de periode waarop het NSL betrekking heeft. De minister van VROM is degene die, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer, de projecten- en maatregelen lijst vaststelt, eventueel na een correctie. De criteria hiervoor zijn dat overal de grenswaarden moeten worden gehaald (dus dat geen projecten worden opgenomen die daaraan in de weg staan) en dat er anderzijds geen projecten op de lijst ontbreken waar redelijkerwijs een besluit over kan worden verwacht gedurende de periode waarop het NSL betrekking heeft. Het NSL is immers niet bedoeld een om keuze te maken tussen de wenselijkheid van projecten.

#### **Vraag VVD**

Na de volgende gemeenteraadsverkiezingen zullen er nieuwe meerderheden worden gevoerd en kunnen de politieke verhoudingen anders komen te liggen. Nieuwe projecten kunnen door een nieuw College echter niet worden toegevoegd aan het NSL. Is er bij het opstellen van het wetsvoorstel rekening mee gehouden dat huidige Colleges een politieke afweging maken bij het selecteren van de projecten die zij opvoeren voor het NSL?

**Antwoord:**

Ja. De lijst met projecten en maatregelen zal dan ook worden besproken met de vertegenwoordigers van de betrokken bestuursorganen. Indien een project niet is opgevoerd bij de initiële vaststelling van het NSL, kan dat project – voor zover dat past binnen het door het NSL gegeven kader – worden toegevoegd of geruild met een ander project dat in eerste instantie was opgenomen.

**Vraag VVD**

Welke consequenties heeft het niet opvoeren van een project op het NSL voor de besluitvorming rondom en de uitvoerbaarheid van dit project in de periode tot 1 januari 2013? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het feit dat huidige Colleges via het NSL besluitvorming rondom grote projecten in de eerste helft van de volgende Collegeperiode bestuurlijk en juridisch moeilijker, zo niet onmogelijk maken?

**Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de hiervoor gegeven antwoorden op de vragen van de leden van de VVD-fractie inzake de flexibiliteit van het NSL en de mogelijkheid om projecten toe te voegen of te vervangen.

**Vraag CU/SGP**

De leden van de fracties van de ChristenUnie en de SGP vragen naar de wijze waarop zal worden besloten of projecten al dan niet in het nationaal programma kunnen worden opgenomen. Is het bijvoorbeeld niet in het belang van de houdbaarheid van het programma dat de meest vervuilende projecten de minste kans maken opgenomen te zullen worden?

**Antwoord:**

Inzet van het kabinet is dat er geen prioritering zal worden gemaakt. Het programma is er op gericht om alle projecten die passen binnen de randvoorwaarden van het NSL mogelijk te maken. De vraag of een project maatschappelijk wel of niet gewenst is, vergt een ander besluitvormings-traject.

**Vraag CU/SGP**

Betekent het sterk centralistische karakter van het programma niet dat tenslotte de minister na een niet bereiken van overeenstemming in de gezamenlijke aanpak bevoegd is de knoop door te hakken? Welk verweer hebben andere overheden in een geval van gepercipieerd onredelijk gedrag van de minister? Als tot een vorm van prioritering moet worden overgegaan, welke criteria zullen dan allereerst gelden, economische of ecologische? Kortom, waaruit zal blijken dat het programma ook een reëel en rechtvaardig en bestuurlijk adequaat toetsingskader zal bieden? Een aanvullende vraag in dit verband is wat mag worden verwacht van de rechterlijke toetsing van de vraag of een project op een juiste wijze in het nationaal programma is opgenomen. Op welke gronden zal de rechter kunnen toetsen? Zal het om meer kunnen gaan dan om een toetsing van bestuurlijke procedures? Zo ja, waaruit zal dat meerdere kunnen bestaan? Is de rechter ook bevoegd een eenmaal vastgestelde prioritering te toetsen?

**Antwoord:**

Zoals in het antwoord op de voorgaande vraag is aangegeven is het NSL er op gericht alle projecten mogelijk te maken, die passen binnen de randvoorwaarden van het NSL (met name: het zo spoedig mogelijk overal halen van de grenswaarden) en in de inzet van het kabinet dat er geen prioritering zal worden gemaakt. Of een project wordt opgenomen is afhankelijk van verschillende factoren, bijvoorbeeld het ruimtelijk en/of

economisch belang van een project, of de vraag of het programma voldoende maatregelen bevat om de negatieve bijdrage van het project aan de luchtkwaliteit teniet te doen. Het programma moet dan ook wel steeds inzichtelijk maken dat er na realisering van het project én de in het programma vervatte maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit ter plaatse geen saneringssituatie resteert of zelfs zou ontstaan. Het wetsvoorstel vereist immers dat het programma gericht is op het bereiken van de grenswaarden (artikel 5.12, eerste lid).

Overigens laten de eerste rekenresultaten van de programma-aanpak van de gezamenlijke overheden een gunstig beeld zien: de positieve effecten van de in het programma op te nemen maatregelen zullen naar verwachting de negatieve effecten van de eveneens op te nemen projecten ruimschoots overtreffen.

Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, wordt het programma formeel vastgesteld door de minister van VROM, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad en gehoord de Tweede Kamer. Voor deze constructie is gekozen ter voorkoming van onnodig ingewikkelde interbestuurlijke besluitvormingsprocedures en vanuit de gedachte dat binnen de lidstaat Nederland het rijk primair door Europa kan worden aangesproken op realisering van de grenswaarden uit de EU-richtlijnen.

Ik bestrijd echter de stelling dat het programma een sterk centralistisch karakter heeft. Al geruime tijd zijn alle betrokken gemeentelijke, provinciale en rijksinstanties gezamenlijk bezig om het programma vorm te geven en het is nadrukkelijk de intentie om een door alle partijen gedragen programma te kunnen vaststellen. Ik ga er dan ook zonder meer vanuit dat zich geen situatie zal voordoen waarin in de visie van decentrale overheden sprake zou zijn van dergelijk «onredelijk gedrag» van de minister.

Als niettegenstaande de inzet van het kabinet om alle projecten binnen de randvoorwaarden van het NSL mogelijk te maken, tot een vorm van prioritering van projecten zou moeten worden overgegaan, zal de voorkeur uitgaan naar projecten met de meest positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse. Zoals bekend worden in zo'n mkba zowel economische, gezondheidskundige als ecologische aspecten meegewogen. Maar zoals gezegd laten de eerste resultaten van de programma-aanpak een dusdanig positief beeld zien, dat ik er vooralsnog vanuit ga dat prioritering niet aan de orde zal zijn.

Voor alle duidelijkheid: het programma vormt een instrument ter onderbouwing van projectbesluiten waar het gaat om het aspect luchtkwaliteit. Het programma is geen «super-PKB» of iets dergelijks, waarin op grote schaal knopen in het ruimtelijke beleid worden doorgehakt.

Het programma zelf staat niet open voor beroep bij de bestuursrechter. Het toetsingskader voor de bestuursrechter ten aanzien van projectbesluiten wordt hoofdzakelijk gevormd door de voorwaarden die het voorliggende wetsvoorstel en de bijbehorende onderliggende regelgeving daaraan stellen. Aandachtspunt hierbij zal vooral zijn dat het project zoals dat bij de besluitvorming vorm krijgt, niet tot negatievere effecten op de luchtkwaliteit leidt dan in het programma werd voorzien, en verder de vraag of bij de besluitvorming over een project aanvullend onderzoek vereist zal zijn (bijv. omdat een project nog onvoldoende concreet in het programma is opgenomen of omdat de voor de beoordeling van de luchtkwaliteit vereiste informatie niet meer up-to-date is).

Het ligt niet voor de hand dat de rechter zich zal uitspreken over een eventuele prioritering binnen het programma, zo die zou moeten plaatsvinden. Ook bij een «normale» rechtsgang ten aanzien van een concreet project zal in principe niet door de rechter worden beoordeeld of een ander

project niet eerder uitgevoerd had moeten worden. De ruimtelijk-economische beoordeling welk project het belangrijkste is, is bij uitstek een bestuurlijke verantwoordelijkheid waarover de rechter zich – behoudens misschien een enkel zeer uitzonderlijk geval van flagrante onzorgvuldigheid – niet zal uitspreken.

Samengevat: bij het opstellen van het programma zal worden gestreefd naar consensus tussen de betrokken besturen. Inzet van het kabinet is dat binnen de randvoorwaarden van het NSL alle projecten doorgang kunnen vinden. Wanneer, onverhoopt, een knoop moet worden doorgemaakt zal de minister dat moeten doen, conform eerdergenoemde criteria. Een juiste afweging bij een dergelijk – in laatste instantie bij uitstek politiek – besluit is mede verzekerd door de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de totstandkoming van het programma.

Voor de aanvullende vragen omtrent de rechterlijke toetsing van het programma merk ik, mede met verwijzing naar de antwoorden op de desbetreffende vragen van de CDA-fractie, nog op dat een eventuele prioritering een normaal onderdeel van het programma zal opleveren, dat zich in het vervolg niet van andere onderdelen onderscheidt.

### **Vraag CU/SGP**

De leden van de fracties van de ChristenUnie en de SGP constateren dat voor de in een programma opgenomen maatregelen een uitvoeringsplicht geldt. Als garantie is daarvoor in artikel 5.23, eerste lid een aanwijzingsbevoegdheid van de minister van VROM opgenomen. Wat betekent dit in geval bijvoorbeeld een gemeente om financiële redenen of bij gewijzigde inzichten, al dan niet voortvloeiend uit een andere samenstelling van de raad na verkiezingen, besluit een project alsnog terug te trekken? Is het dan mogelijk dat de minister zelfs in het geval van een project waarvan vaststaat dat er sprake zal zijn van een overschrijding in betekenende mate de gemeente zal dwingen tot uitvoering, enkel en alleen omdat dit in het belang is van het nationaal programma? Ook stellen deze leden de vraag met welke bestuurlijke garanties en rechtswaARBorgen een mogelijke hertoetsing van in het programma opgenomen maatregelen is omringd. Wie is bevoegd ter zake het initiatief te nemen? Wat kan legitiem vallen onder de «veranderde omstandigheden», waarover in de toelichting (blz.26) wordt gesproken? Wie stelt vast dat daarvan sprake is? Tot welk moment kan een hertoetsing plaatsvinden? Is dat mogelijk ook als het project reeds in uitvoering is genomen?

### **Antwoord:**

In de ter zake gehanteerde terminologie heeft een project in beginsel een negatief en een maatregel een positief effect op de luchtkwaliteit. Een gemeente dwingen een project uit te voeren vanuit het belang van het nationaal programma is daarom niet goed voorstelbaar. Hoogstens zou van dwang sprake kunnen zijn wanneer uitvoering van het project om heel andere redenen essentieel is en de betrokken sectorale wetgeving daarvoor de basis biedt. Ten aanzien van maatregelen wijs ik nog op de mogelijkheid andere maatregelen met gelijk effect te nemen.

Om de noodzakelijke flexibiliteit te waarborgen kan het programma worden gewijzigd. Omdat de bevoegdheid tot vaststelling in formele zin bij het rijk ligt, zal in die zin ook door het rijk het initiatief worden genomen tot een wijziging. Maar vanzelfsprekend kunnen betrokkenen daaromtrent in overleg treden met het rijk.

Wanneer sprake is van legitieme veranderde omstandigheden, is afhankelijk van de concrete situatie. Met name ter zake van maatregelen tot de uitvoering waarvan een overheid zich door opname in het NSL verplicht heeft, kan niet lichtvaardig worden geoordeeld dat gewijzigde omstandigheden – bijv. doordat verkiezingen hebben geleid tot een andere samenstelling van bestuursorganen – wijzigingen in (de uitvoering van) het NSL legitimeren. Of wel of geen sprake is van een legitieme wijziging is in

eerste instantie ter beoordeling aan het bestuursorgaan dat het besluit neemt over de uitvoering van een project of maatregel. Mocht een wijziging van het NSL aan de orde zijn, dan wordt dit – conform de werkwijze die bij het NSL wordt gehanteerd – in eerste instantie beoordeeld door de betrokken gezamenlijke overheden, waarbij de minister van VROM, als eindverantwoordelijke voor de vaststelling en uitvoering van het NSL, in het uiterste geval de knoop kan doorhakken.

Een hertoetsing kan in principe plaatsvinden tot aan het moment van besluitvorming door het bevoegde orgaan. Wanneer een project eenmaal in uitvoering wordt of is genomen moet ervan worden uitgegaan dat daaraan een onherroepelijk geworden besluit ten grondslag ligt, en dan heeft een wijziging van het programma op die uitvoering logischerwijze geen invloed.

#### **Vraag CU/SGP**

In de memorie van toelichting (blz. 19) is vermeld dat ook burgers en andere belanghebbenden het bestuursorgaan door de rechter kunnen laten dwingen de maatregel uit te voeren. Hoe verhoudt zich deze mogelijkheid tot de aanwijzingsbevoegdheid van de minister? Is het mogelijk dat in het geval de minister desgevraagd en op goede gronden besluit niet over te gaan tot een aanwijzing, de maatregel toch via een uitspraak van de rechter tot uitvoering moet worden gebracht?

#### **Antwoord:**

Gegeven de toekenning in het wetsvoorstel van de aanwijzingsbevoegdheid aan de minister mag ervan worden uitgegaan dat het toezicht op de naleving van de uit de wet voortvloeiende plicht tot uitvoering van in het programma opgenomen maatregelen primair aan de verantwoordelijke bewindspersoon is. Ik wijs er daarbij op dat ingevolge het wetsvoorstel besluiten omtrent aanwijzingen worden uitgesloten – behoudens voor het bestuursorgaan waaraan de aanwijzing is gericht – van beroep bij de bestuursrechter. Dat belanghebbenden zich tot de burgerlijke rechter wenden valt natuurlijk nooit uit te sluiten. In dit verband kan nog gewezen worden op een recente uitspraak van de rechtbank Utrecht. Bewoners van een drukke straat in de gemeente Utrecht hadden een actie uit onrechtmatige daad tegen de gemeente aanhangig gemaakt bij de burgerlijke rechter. Geëist werd dat de gemeente (meer) maatregelen zou nemen om aan de bestaande overschrijdingen een einde te maken. De rechtbank concludeerde onder meer dat het Blk 2005 een correcte implementatie van de richtlijnen is, en dat op grond van het Blk 2005 op de gemeente een inspannings-, niet een resultaatsverplichting rust, en dat – marginaal getoetst – de gemeente, voor zover zij de luchtkwaliteit kon beïnvloeden, zulks voldoende deed. De eis werd daarom afgewezen (Rb. Utrecht 22-11-2006, LJN nr AZ3118).

#### **Vraag SGP/CU**

Vervolgens vragen de leden van de fracties van de ChristenUnie en de SGP waarom ex artikel 5.23 de minister uitsluitend een aanwijzing kan geven aan gedeputeerde staten of burgemeester en wethouders en niet aan bestuursorganen op rijksniveau. Zij wijzen erop dat de aanwijzingsbevoegdheid geldt voor verplichtingen, die niet alleen gelden voor de decentrale overheden. De in genoemd artikel opgenomen verplichtingen op grond van artikel 5.12, zevende en negende lid of artikel 5.14 rusten immers op alle relevante bestuursorganen en niet uitsluitend op die van de decentrale overheden. Vergt het gelijkheidsbeginsel niet dat, indien moet worden aangewezen, dit gelijkelijk moet gelden voor alle bestuursorganen, waarop genoemde wettelijke verplichtingen rusten?



**Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag wordt allereerst verwezen naar het hiervoor, onder 3 bij «Medewerking verlenen aan uitvoering plan» gegeven antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de CDA-fractie. De eenheid van regeringsbeleid brengt met zich mee dat een minister niet aan andere ministers een aanwijzing kan geven. Geschillen dienen binnen de ministerraad te worden opgelost. Ook past een aanwijzingsbevoegdheid van een bestuursorgaan jegens een ander bestuursorgaan van dezelfde bestuurslaag niet binnen ons bestel. Een aanwijzingsbevoegdheid kan alleen worden uitgeoefend jegens besturen van decentrale overheden. Er is dus geen sprake van gelijkheid in de hier bedoelde zin. Overigens geldt de wettelijke plicht om de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren voor alle betrokken bestuursorganen.

**5. Grenswaarden, saldering****Vraag CDA**

Blijkens het gestelde op pag. 65 memorie van toelichting stelt de staatssecretaris zich op het standpunt dat art. 9 kaderrichtlijn wordt geïmplementeerd met name bij het voorgestelde art. 5.16 eerste lid. Art. 9 kaderrichtlijn voorziet erin dat in zones en agglomeraties, waar de niveaus van de verontreinigde stoffen onder de grenswaarden liggen, de lidstaten deze niveaus beneden de grenswaarde houden. De leden van de CDA-fractie hebben de indruk dat dit voorschrift er weliswaar niet aan in de weg staat dat in zodanige schone gebieden toch projecten tot uitvoering komen die op specifieke locaties zouden kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, wellicht zelfs een plaatselijke tijdelijke overschrijding ervan. Aan die overschrijding moet echter in tijd en omvang een grens worden gesteld, wil men niet in strijd komen met inhoud en strekking van art. 9 kaderrichtlijn. Vooralsnog hebben deze leden de indruk dat de voorgestelde salderingsmethode er niet toe mag leiden dat in een gebied groter dan zo'n specifieke locatie en gedurende meer dan een korte tijdelijke periode de norm wordt opgevuld. Kan de Staatssecretaris aangeven waar terzake van saldering in «schone gebieden» de grens van het toelaatbare ligt?

**Antwoord:**

Waar de grenzen van het toelaatbare liggen wordt uiteindelijk door de rechter bepaald. Het kabinet heeft overigens niet de intentie om die grenzen op te zoeken, ook niet in het kader van het NSL en de daarin gehanteerde salderingsmethode. Substantiële verslechtingen van luchtkwaliteit past niet bij die intentie al zijn (tijdelijke) verslechtingen niet geheel en al op alle plaatsen te vermijden. Een zekere mate van verslechting op bepaalde plaatsen kan dus niet op voorhand worden uitgesloten. In het NSL worden voorts zoals eerder opgemerkt geen projecten opgenomen die leiden tot een overschrijding op het tijdstip dat, na afloop van de derogatie, aan de grenswaarden moet worden voldaan.

**Vraag PvdA**

De fractie van de PvdA constateert dat compenserende maatregelen nodig zijn indien projecten «in betekenende mate» bijdragen aan het overschrijden van de luchtkwaliteitseisen op programmaniveau. Kan de regering deze leden inzage geven in de AMvB op dit punt? De regering stelt dat de MER systematiek niet bruikbaar is als criterium voor het meten van «in betekenende mate». Waarom niet? Daarnaast vroegen deze leden zich af wat moet worden verstaan onder «het zo snel als redelijkerwijs mogelijk» nemen van compenserende maatregelen om de overschrijding van de grenswaarden tegen te gaan?

**Antwoord:**

Het uitvoeren van projecten die in betekenende mate bijdragen aan overschrijding van grenswaarden voor de buitenlucht is inderdaad alleen mogelijk indien er sprake is van compenserende maatregelen. Hierbij zal de programma-aanpak van het NSL een belangrijke rol spelen. Artikel 5.15 van de Wm zoals opgenomen in het wetsvoorstel, biedt de basis voor het stellen van nadere regels ten behoeve van (de uitwerking van) het NSL. In het proces van voorbereiding van het NSL zoals dat tot nu toe is verlopen is de noodzaak tot het stellen van dergelijke nadere regels echter niet naar voren gekomen. Hierbij speelt een rol dat veel duidelijkheid is gecreëerd door de uitgangspunten zoals die bij de voorbereiding van het NSL worden gehanteerd in een notitie vast te leggen, waar de Afdeling wetgeving van de Raad van State voorlichting over heeft gegeven. De voorlichting van de Afdeling is op 14 juni 2006 aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/2006, 30 489, nr. 11), waarbij tevens is ingegaan op de gevolgen van de voorlichting voor de verdere voorbereiding van het NSL.

In het kader van de voorbereiding van de AMvB «niet in betekenende mate» zijn verschillende invalshoeken voor de afbakening van de te stellen grenzen in ogenschouw genomen, waaronder het hanteren van de grenzen zoals vastgelegd in het Besluit MER. Mede op grond van het feit dat in Duitsland bij milieuvergunningverlening een 3%-drempel wordt gehanteerd, hetgeen door de Europese Commissie is geaccepteerd, is er voor gekozen een dergelijke drempel in de AMvB «niet in betekenende mate» op te nemen. Vervolgens is bezien in hoeverre deze grens correspondeert met de MER-grenzen. Bij deze vergelijking bleek dat er op het punt van woningbouwlocaties sprake was van een redelijke overeenkomst tussen de 3% en de MER-grens van 2000 woningen. Echter voor andere activiteiten was die overeenkomst er niet. Zo is er wel een MER-plicht voor wegverbredingsprojecten, terwijl die voor wat betreft luchtkwaliteit in een aantal gevallen als gevolg van de verbetering van de doorstroming tot een positief effect leiden. Aan de andere kant bleek het criterium voor bedrijfsterreinen (150 ha.) weer veel te ruim in relatie tot de 3%. Daarom is er vanaf gezien om de MER-beoordelingslijst als criterium voor «in betekenende mate» te gebruiken. Wel is er op grond van deze exercitie voor gekozen om waar mogelijk de 3% te vertalen naar een eenduidig criterium, zoals aantallen woningen of m<sup>2</sup>'s kantooroppervlak. Gelet op de variatie in de bronnen, met name bij bedrijvigheid en verkeer was het niet mogelijk hier een limitatieve lijst van te maken.

Het begrip «zo snel als redelijkerwijs mogelijk» houdt in dat er een redelijkheids criterium gehanteerd kan worden. Uitgangspunt is: zo snel mogelijk. Indien dat tot apert onredelijke inspanningen of kosten leidt en een latere uitvoering aanzienlijk minder bezwaarlijk is, bijvoorbeeld omdat kan worden aangesloten bij toch al geplande vervangingsinvesteringen, is ook latere uitvoering eventueel mogelijk. Deze moet in elk geval plaatsvinden binnen de periode waarop het NSL betrekking heeft.

**Vraag PvdA**

Kan de regering een up to date overzicht geven van de projecten en ontwikkelingen die op dit moment in betekenende mate bijdragen aan de problematiek rond luchtkwaliteit, en aldus de normen niet zullen behalen? Welke compenserende maatregelen worden daarbij op korte termijn genomen?

**Antwoord:**

In de zomer van 2006 is een inventarisatie afgerond voor projecten die in betekenende mate bijdragen. Deze inventarisatie (zie bijlage 1) was gebaseerd op een concept studie van DHV/TNO. Uit nadere analyse blijkt dat de doorvertaling van het 3%-criterium voor «niet in betekenende mate» leidt tot andere aantallen dan tot nu toe is verondersteld. Op dit moment

wordt een nieuwe inventarisatie verricht. De lijst met projecten zal voor woningbouw en kantoren kleiner worden omdat blijkt dat een project minder snel in betekenende mate bijdraagt. Voor kassen en industrieterreinen is de grens lager komen te liggen. In het NSL zullen overigens alleen die projecten worden opgenomen die onder de nieuwe richtlijn in betekenende mate bijdragen.

Indien een project «in betekenende mate» bijdraagt wil dit overigens niet zeggen dat de normen niet zullen worden gehaald. De projecten, zoals opgenomen in bijlage 1, zijn in onderstaande figuur 2<sup>1</sup> uitgezet naar overschrijding grenswaarden voor PM<sub>10</sub> in 2010 en voor NO<sub>2</sub> in 2015. Hieruit blijkt dat bij een groot deel van de projecten de grenswaarden in de directe omgeving wel zullen worden gehaald.

In bijlage 2 staan de maatregelen die in ieder geval ter compensatie worden opgenomen in het NSL.

### **Vragen Groen Links**

In het wetsvoorstel wordt de kwalificatie «niet in betekenende mate» geïntroduceerd. Daarmee kunnen projecten doorgang vinden die de luchtkwaliteit niet meer dan 3% laten verslechteren. De meeste projecten die de afgelopen jaren strandden hadden met deze formule doorgang kunnen vinden. Om de reikwijdte van dit wetsvoorstel goed te kunnen beoordelen zouden de leden van de fractie van GroenLinks in dit kader twee vragen willen stellen:

- Kan de regering een compleet overzicht bieden van projecten die de afgelopen jaren vanwege luchtkwaliteiteisen stil- of stopgezet zijn?
- Welke van deze projecten dragen «wel in betekenende mate» bij tot verslechtering van de luchtkwaliteit, dat wil zeggen zouden ook na aanneming van deze wet niet zonder compenserende maatregelen doorgang kunnen vinden?

### **Antwoord:**

Allereerst wil ik verduidelijken dat het niet zo is dat een project, dat niet in betekenende mate bijdraagt, tot 3% verslechtering van de luchtkwaliteit zou mogen leiden. Hier zijn veel misverstanden over. De 3% grens betekent niet 3% verslechtering van de luchtkwaliteit maar houdt in dat de toename van de concentraties niet meer mag bedragen dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxiden, zijnde 3% van 40 microgram/m<sup>3</sup> ofwel 1,2 µg/m<sup>3</sup>. In antwoord op de vraag merk ik voorts op dat er geen compleet overzicht is van projecten die de afgelopen jaren vanwege luchtkwaliteits-eisen stil- of stopgezet zijn. Voor zover het gaat om projecten waar de desbetreffende besluiten door de rechter zijn vernietigd kan worden opgemerkt dat vaak ontoereikend onderzoek daarvan de reden was. Voorts wordt niet zelden een besluit tevens om heel andere redenen vernietigd, en is dat niet enkel aan luchtkwaliteit te wijten.

Mede gezien het feit dat de afgrenzing van «(niet) in betekenende mate» nog niet definitief is, is niet in detail nagegaan welke van de projecten die eerder tot besluitvorming hebben geleid al dan niet onder dat begrip zouden zijn gevallen. Het is evenwel ook voor het verleden duidelijk dat aan de hand van de thans voorgenomen afbakening het overgrote deel van de projecten niet in betekenende mate bijdraagt. Daarbij dient te worden aangetekend dat de macro-effecten van alle projecten tezamen (inclusief «niet in betekenende mate») behoren tot de opgave voor het NSL, en daarmee met maatregelen worden aangepakt.

### **Vraag CU/SGP**

De leden van de fracties van de ChristenUnie en de SGP begrijpen dat een project ook doorgang kan vinden indien er sprake is van een overschrijding van de grenswaarde, maar niet «in betekenende mate». Het is

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Inhoudelijke Ondersteuning onder griffinummer 137205.

evident dat de operationalisering van dit begrip van groot belang is voor de uitvoering van projecten en dus voor de rechtszekerheid, die bestuursorganen zullen wensen. Ligt het dan niet in de rede om de primaire operationalisering in een vast percentage, te weten 3%, in de wet op te nemen en de verdere concretisering in aantal woningen, hectares bedrijfsterrein of vloeroppervlakte kantoorruimte in een ministeriële regeling?

**Antwoord:**

Allereerst wil ik nogmaals benadrukken, zoals ook in het antwoord op de vorige vraag is aangegeven, dat alleen een project dat niet meer bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide, ongeacht of er een overschrijdingssituatie is of niet, zonder verdere toetsing doorgang kan vinden. Er is dus geen sprake van 3% meer vervuiling, of 3% meer verslechtering, maar van een grens die is gebaseerd op 3% van die jaargemiddelde grenswaarde (zijnde 3% van 40 microgram/m<sup>3</sup> ofwel 1,2 microgram/m<sup>3</sup>).

De 3% grens is niet in de wet opgenomen omdat het om een uitvoeringsnorm gaat die als zodanig bij voorkeur niet in een wet maar in een lagere regeling wordt opgenomen (zie ook het antwoord op de vraag ter zake van CU en SGP, onder 1). Vanwege het belang van deze norm is ervoor gekozen om deze in een AMvB op te nemen, zodat ook de Raad van State hierover kan adviseren. De verdere concretisering in categorieën zal overigens wel bij ministeriële regeling plaatsvinden.

## **6. Meet- en rekenvoorschriften**

### **Vraag CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat een deel van de hier aan de orde zijnde problematiek mede het gevolg is van de wijze waarop in Nederland de luchtkwaliteit werd gemeten of berekend. Naar deze leden begrepen hebben, is op enig moment – begin 2006 – nieuwe meetapparatuur geïnstalleerd terwijl tevens vanaf maart 2006 een nieuw computermodel – carmodel nr. 5 – wordt gehanteerd waarmee bedoelde meetgegevens worden verwerkt ter berekening van te verwachten ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de periode tot 2015. Leidt de thans gehanteerde wijze van meting c.q. berekening ertoe dat formeel gezien de luchtkwaliteit beter is dan aanvankelijk in procedures werd aangenomen? Naar de leden vernomen hebben leidt de thans gehanteerde wijze van meting c.q. berekening er reeds toe dat de belemmeringen ten aanzien van een groot aantal projecten zijn opgeheven of verminderd. Kan de staatssecretaris daarover nadere informatie geven? Mocht datgene wat in voormelde vragen besloten ligt, juist zijn, wat is dan de reden dat de thans gehanteerde wijze van meting c.q. berekening van luchtkwaliteit niet eerder is doorgevoerd?

**Antwoord:**

De luchtkwaliteit wordt in Nederland bepaald op basis van meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (onder verantwoordelijkheid van het RIVM), in combinatie met modelberekeningen (onder verantwoordelijkheid van het MNP). Deze combinatie leidt tot een landelijk beeld van de luchtkwaliteit over het afgelopen jaar, gepresenteerd in een zogenaamde GCN-kaart (Generieke Concentraties Nederland). De gemeten concentraties fijn stof over de jaren 2004 en 2005 daalden sterker dan in de jaren daarvoor. Deze daling is verklaard in het MNP rapport «Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, rapportage 2006», 2006, waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

Niet uitgesloten kan worden dat noodzakelijke wijzigingen (o.a. vervanging van verouderde apparatuur) in het meetnet van invloed zijn geweest. De geconstateerde daling brengt de haalbaarheid van de EU-norm voor

fijn stof dichterbij. Voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) is geen vergelijkbare ontwikkeling opgetreden.

Voor veel berekeningen wordt gebruik gemaakt van het CARII-model. Dit model wordt jaarlijks door VROM geactualiseerd. Actualiseren houdt in dat de nieuwste GCN-kaarten in het model worden ingevoerd en – voor zover van toepassing – andere rekenparameters worden aangepast aan de nieuwste inzichten. Rekenregels worden bij deze jaarlijkse actualisatie niet aangepast.

Er is dus feitelijk geen sprake van een andere wijze van meting of berekening van de luchtkwaliteit.

#### **Vraag SP**

De SP-fractie vindt het moeilijk te begrijpen/te doorgronden op welke wijze nu bepaald gaat worden en door wie dat de luchtkwaliteit met meer of minder dan 3% verslechtert. Is dat werkelijk objectief vast te stellen en is er niet een grote kans dat overheden in hun wens een project door te laten gaan zullen spelen met invoergegevens? Ze zouden de lucht ook schoon kunnen rekenen. Wij denken dat adviesbureaus hiervoor allerlei creatieve manieren zullen aandragen. Graag een reactie.

#### **Antwoord:**

In de eerste plaats zal in de AMvB en daarop te baseren ministeriële regeling «niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)» voor bepaalde ontwikkelingen criteria worden vastgelegd waaruit volgt of een project wel of niet in betekenende mate is, dat wil zeggen de eerdergenoemde 3% grens wel of niet overschrijdt. Dit kunnen, naast de 3% grens, ook getalsmatige nadere begrenzingen zijn. Dit geldt voor gevallen die deel uitmaken van aangewezen categorieën zoals onder meer woningbouwprojecten en kantoorlocaties.

Voor projecten die niet vallen binnen een dergelijke categorie zal aan de hand van berekeningen moeten worden aannemelijk gemaakt dat het project niet de 3% grens overschrijdt, om als niet in betekenende mate te kunnen worden aangemerkt. De bepalingen uit het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit zijn hierop van toepassing. Dit voorschrift beperkt de mogelijkheden tot creatief rekenen. Dit neemt niet weg dat er aannamen moeten worden gedaan met betrekking tot bepaalde toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld over de verandering van de samenstelling en de intensiteit van het verkeer op een weg als gevolg van het voorgenomen project. Het is daarom belangrijk dat alle aannames goed gedocumenteerd worden beschreven in het rapport over het luchtkwaliteitsonderzoek. Dit is ook een vereiste uit het Meet- en rekenvoorschrift en noodzakelijk om tot een deugdelijk gemotiveerd besluit te komen.

#### **Vraag Groen Links**

De leden van de fractie van GroenLinks zouden, in navolging van de fractie van de SP, graag geïnformeerd worden hoe er precies gemeten wordt. Welke methode wordt daarbij gevolgd? Welke instantie is daartoe bevoegd?

#### **Antwoord:**

In de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 zijn referentiemethoden vastgelegd voor de meting (analyse en monsterneming) van de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Van deze methoden moet ingevolge de EU-richtlijnen gebruik worden gemaakt. De richtlijnen openen de mogelijkheid om in plaats van de referentiemethoden andere methoden te gebruiken, mits dit tot vergelijkbare uitkomsten leidt. Door de EU-working group on Guidance for the Demonstration of Equivalence is een concept-rapport uitgebracht waarin procedures zijn beschreven die kunnen worden gehanteerd om bedoelde vergelijkbaarheid aan te tonen. Voor de

meting van fijn stof kan ook gebruik worden gemaakt van een methode die een constante samenhang vertoont met de referentiemethode. In dat geval moet er een correctiefactor worden gehanteerd. Indien de toegepaste methode vragen oproept, kan de minister van VROM de nauwkeurigheid toetsen, in de praktijk zal het RIVM dat namens de minister doen. Er bestaan ook (eenvoudigere) meetmethoden die niet aan de formele vereisten voldoen, voor het verkrijgen van indicatieve resultaten kan inzet hiervan toch nuttig zijn.

Het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit wordt beheerd door het RIVM. Daarnaast bestaan er lokale meetnetten, zo beheert de DCMR het luchtmeetnet in Rijnmond en de GGD Amsterdam het Amsterdamse meetnet. Ook zijn er provincies en adviesbureaus die regelmatig luchtkwaliteitsmetingen verrichten.

Voor een metende instantie bestaan geen formele vereisten. In geval van twijfel kan het RIVM namens de minister een toetsing van de toegepaste meetmethode uitvoeren.

## **8. Uitvoerbaarheid en handhaving**

### **Vraag PvdA**

In de tweede nota van wijziging is een «gefaseerde flexibele inwerkingtreding van de wet» mogelijk gemaakt. Is de regering van plan van deze mogelijkheid gebruik te maken? Indien dit het geval is, volgens welk tijdpad en stappenplan? Zo nee, waarom niet? Hoe communiceert de regering met de betrokken bestuursorganen over de implementatie? VNG en IPO geven aan dat voor de invoering van de voorliggende wet, en het bijbehorende NSL, meer financiële middelen nodig zijn. Deelt de regering deze opvatting? Waarom wel/niet?

### **Antwoord:**

Voor het antwoord op de eerste vraag wordt korthedshalve verwezen naar het hierna, onder 9, gegeven antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie inzake het tijdstip waarop de nieuwe richtlijn van kracht wordt en de gevolgen daarvan voor de inwerkingtreding van de wet of delen daarvan. Met IPO en VNG vindt regelmatig bestuurlijk en ambtelijk overleg plaats waarin ook de invoering van de voorliggende wet wordt besproken.

Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt uitwerking gegeven aan de nieuwe Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Vooruitlopend hierop heeft het Kabinet sinds Prinsjesdag 2005 reeds een substantiële hoeveelheid geld (ruim € 1 miljard) extra ter beschikking gesteld. Hiermee worden de diverse overheidslagen in staat gesteld extra maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit te treffen. Een gedetailleerd overzicht wordt in de beantwoording van de vraag ter zake van de leden van de fractie van de SP, hierna onder 12, gepresenteerd. De beschikbare middelen zijn nog niet voldoende (zie ook de beantwoording van de betreffende vraag van de leden van de VVD-fractie hiervoor, onder 4).

### **Vraag PvdA**

De regering heeft tevens aangekondigd dat er nog nadere uitvoeringsregelingen zullen worden ontwikkeld. Hoe staat het daarmee en op welke wijze zijn lagere bestuursorganen hierbij betrokken? Hoe oordeelt de regering tenslotte over de handhaafbaarheid van de wet indien deze regelingen nog niet uitgekristalliseerd zijn? Kan de Eerste Kamer periodiek worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering?

### **Antwoord:**

De stand van zaken van de uitvoeringsregelingen is als volgt. Het ontwerpbesluit «niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteits-

eisen)» zal naar verwachting in februari voor advies aan de Raad van State kunnen worden voorgelegd. Het is de bedoeling dat dit besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling tezamen met de wet in werking zullen treden. Voorts is in voorbereiding een ministeriële regeling voor de beoordeling van luchtkwaliteit, dat de bestaande meet- en rekenregels voor luchtkwaliteit bundelt en eveneens gelijktijdig met de nieuwe wet in werking treedt. De regels inzake het meten en rekenen zijn momenteel nog verspreid over het Besluit luchtkwaliteit 2005, de Meetregeling 2005 en het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Deze regelingen vervallen met de inwerkingtreding van de nieuwe wet. Eveneens in voorbereiding is een ministeriële regeling gebiedsaanwijzing, waarin de NSL-gebieden worden aangewezen. Dat geldt ook voor de Regeling saldering luchtkwaliteit 2007, dat de bestaande Regeling saldering 2005 vervangt. Ook deze zullen tegelijkertijd met de wet in werking treden. Tot slot is een ontwerpbesluit gevoelige bestemmingen in voorbereiding, zulks naar aanleiding van het betreffende door de Tweede Kamer aangenomen amendement-Van der Ham cs. Dat besluit zal niet gelijktijdig met de nieuwe wet van kracht kunnen worden omdat de betreffende bepaling (artikel 5.16a) eerst in het najaar van 2006 aan de wet is toegevoegd. Met IPO en VNG wordt regelmatig ambtelijk en bestuurlijk overlegd gedurende het proces van totstandkoming van de regelingen. De uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de wet en daarop gebaseerde regelingen zijn voortdurend punt van aandacht voor het kabinet. Daarmee staat of valt immers de effectiviteit van het nieuwe stelsel. Voor een niet onbelangrijk deel is dit afhankelijk van factoren waar het kabinet geen directe invloed op heeft, zoals de rechtspraak en de definitieve besluitvorming door de EU over de nieuwe richtlijn. Dit neemt niet weg dat het kabinet de risico's en onzekerheden zoveel mogelijk tracht te reduceren en waar mogelijk voldoende flexibiliteit in de regelingen inbouwt. Vanzelfsprekend zal desgewenst ook de Eerste Kamer periodiek worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering.

## **9. Europese context**

### **Vraag VVD**

Het wetsvoorstel voor de Wet luchtkwaliteit neemt een voorschot op de uitkomsten van de besprekingen over het EG-richtlijnvoorstel. De leden van de fracties van VVD, D66 en OSF vernemen graag wanneer de nieuwe EG-richtlijn naar de verwachting van de staatssecretaris van kracht zal worden? Wat is de status van de Wet luchtkwaliteit tot die tijd? Kan de Wet luchtkwaliteit al in zijn geheel van kracht worden voor die tijd? Zo nee, welke delen van de Wet luchtkwaliteit (en NSL en bijbehorende AMvB) kunnen al van kracht worden voordat de nieuwe richtlijn er is en welke artikelen zullen later in werking moeten treden? Is er een voorziening in het wetsvoorstel opgenomen om er voor te zorgen dat de wet gedeeltelijk van kracht kan worden?

### **Antwoord:**

Binnenkort zal de tweede lezing van het Europees Parlement aanvangen. Vervolgens zal een onderhandelingstraject tussen EP en Raad/Commissie van start gaan, waarin een compromis bereikt moet worden. Dit compromis moet door de lidstaten worden goedgekeurd (dit hoeft niet per sé via de EU-Milieuraad maar kan ook als A-punt op een andere Raad). Daarna volgt nog een juridische en vertaalslag. De Richtlijn wordt van kracht bij publicatie in «the Official Journal of the European Union». Vervolgens moeten lidstaten deze Richtlijn omzetten in nationale regelgeving. Nederland heeft er in de voorgestelde Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) bewust voor gekozen om deze nationale omzetting snel, bij (tijdelijke) ministeriële regeling, te kunnen doen. Naar verwachting kan de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit voor Nederland eind 2007

in werking treden. Alleen als EP en Raad er niet in slagen om tot overeenstemming te komen, kan uitstel naar begin 2008 dreigen.

Over de status van de nieuwe wet tot die tijd en de in dat verband gestelde vragen, merk ik het volgende op.

Indien de voorgestelde wet dit voorjaar zou worden aanvaard door de Eerste Kamer, zal deze na de bekrachtiging eerder in werking kunnen treden dan de nieuwe richtlijn. Het kabinet gaat er van uit dat de inwerkingtreding van de wet niet hoeft te wachten op de nieuwe richtlijn, hoewel artikel VIII van de wet de mogelijkheid voor een gefaseerde inwerkingtreding biedt. De algemene maatregel van bestuur voor de niet in betekenende mate-projecten, die naar verwachting in februari voor advies wordt voorgelegd aan de Raad van State, en de daarop gebaseerde ministeriële regeling zullen gelijktijdig met de wet in werking kunnen treden. Voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ligt dit anders. Het kabinet gaat ervan uit dat het NSL eerst na het van kracht worden van de nieuwe richtlijn definitief kan worden vastgesteld. Ik licht dat hierna toe.

Artikel IV, eerste lid, van de voorgestelde wet verplicht tot vaststelling van het NSL binnen 13 weken na de inwerkingtreding van de wet en biedt de mogelijkheid om daar van af te wijken in geval van bijzondere omstandigheden. Naar mijn mening zijn er redenen voor een beroep op bijzondere omstandigheden. Deze zijn als volgt. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel was het doel om, onder de vigerende richtlijnen voor luchtkwaliteit, oplossingen te bieden voor het vastlopen van bouwprojecten en daarnaast, om zo spoedig mogelijk aan de geldende grenswaarden voor met name zwevende deeltjes ( $PM_{10}$ ) te voldoen. Vervolgens heeft de Raad van State advies uitgebracht over het wetsvoorstel en heeft de Afdeling wetgeving van de Raad van State voorlichting overeenkomstig artikel 18, tweede lid, van de Wet op de Raad van State uitgebracht inzake het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (no. W08.06.0164/V d.d. 1 juni 2006). Uit het advies en de voorlichting is naar voren gekomen dat de Raad van State, respectievelijk de Afdeling wetgeving, van oordeel is dat de richtlijnen verplichten tot het tijdig bereiken van de grenswaarden en dat in een situatie, waarin geldende grenswaarden worden overschreden, alle inspanningen erop moeten worden gericht om daar alsnog aan te voldoen. Verdere verslechtering als gevolg van nieuwe projecten, met name in overschrijdingssituaties, lijkt niet of nauwelijks toegestaan onder de vigerende richtlijnen. Normstelling die daarvoor wél mogelijkheden biedt (zoals de salderingsmethodiek als opgenomen in het NSL) lijkt in de zienswijze van de Raad van State, respectievelijk Afdeling wetgeving, niet in overeenstemming met de vigerende richtlijnen. Het advies van de Raad van State en de voorlichting van de Afdeling hebben bij het kabinet tot de conclusie geleid dat, hoewel de programma-aanpak van het NSL als zodanig lijkt te worden aanvaard, deze aanpak onder de vigerende richtlijnen nauwelijks perspectief lijkt te bieden als grondslag voor het doorgaan van projecten in overschrijdingssituaties. Om die reden en vanwege het perspectief dat de nieuwe ontwerprichtlijn biedt op uitstel (derogatie) om aan de grenswaarden te voldoen is bij de verdere ontwikkeling van het NSL uitgegaan van de nieuwe richtlijn zoals deze naar verwachting komt te luiden, met inbegrip van de daarin opgenomen derogatie.

Omdat in oktober vorig jaar bleek dat de vaststelling van de nieuwe richtlijn vertraging op gaat lopen lijkt nu de situatie te gaan ontstaan dat de wet eerder in werking zal treden dan de richtlijn. In deze situatie en gezien het voorgaande kiest het kabinet voor de volgende aanpak:

- na aanvaarding door de Eerste Kamer en bekrachtiging treedt de voorgestelde wet in werking, tezamen met de amvb en regeling voor niet in betekenende mate projecten (zodat bestuursorganen deze projecten (verder) in procedure kunnen gaan brengen);
- vooruitlopend op de nieuwe richtlijn en de definitieve vaststelling van



- het NSL wordt een NSL-«beleidsvoornemen» uitgebracht door het kabinet en voorgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. Daarin wordt vastgelegd wat de beleidsinzet van het kabinet is voor wat betreft de in het definitieve NSL op te nemen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en wat de effecten daarvan zijn op de luchtkwaliteit. Daarmee wordt al voor het NSL definitief wordt vastgesteld vastgelegd met welke maatregelen het kabinet de luchtkwaliteit wil verbeteren en op welke wijze de effecten van projecten, waaronder de niet in betekenende mate-projecten, worden gecompenseerd;
- zodra de nieuwe richtlijn in werking is kan het NSL definitief worden vastgesteld en kunnen ook de daarin genoemde projecten die in betekenende mate bijdragen verder in procedure worden gebracht.

### **Vraag VVD**

Het wetsvoorstel speelt niet in op het voornemen van de Europese Commissie om eisen te stellen aan de concentratie van  $PM_{2,5}$  in de lucht. Hoe speelt de staatssecretaris in op het Europese voornemen om eisen te stellen aan de  $PM_{2,5}$  concentraties? Is er al een nieuwe wetswijziging in voorbereiding? Waarom heeft de staatssecretaris er niet voor gekozen om in het huidige wetsvoorstel al voor te sorteren om de aankomende eisen voor  $PM_{2,5}$ , zoals er ook wordt voorgesorteerd op andere onderdelen van de nieuwe Europese richtlijn? Kan de staatssecretaris schetsen wat de nieuwe normen voor  $PM_{2,5}$  zullen betekenen voor Nederland? Hebben we dan een «NSL II» nodig om aan alle normen te kunnen voldoen?

### **Antwoord:**

Het wetsvoorstel is gebaseerd op de vigerende Europese richtlijnen. Nederland is gehouden de vigerende luchtkwaliteitsrichtlijnen te implementeren in de wetgeving. Het feit dat de EU voornemens is een nieuwe richtlijn vast te stellen die de huidige richtlijnen zal vervangen, doet daar vooralsnog niets aan af. Bovendien bestaat nog geen duidelijkheid omtrent de definitieve inhoud van de nieuwe richtlijn. Zodra de nieuwe richtlijn is vastgesteld zal deze uiteraard snel worden geïmplementeerd. Op dit moment kan en mag echter niet worden vooruitgelopen op de nieuwe normstelling.

Anticiperen op de inhoud van de nieuwe richtlijn zou betekenen dat de huidige richtlijnen niet volledig of niet juist geïmplementeerd worden, hetgeen voor de EU aanleiding kan zijn om Nederland in gebreke te stellen. Ook de rechtspraak zal de actuele geldende regels als uitgangspunt moeten blijven nemen. Particulieren kunnen ingeval sprake is van strijdigheid tussen de wetgeving en de vigerende richtlijnen rechtstreeks een beroep doen op de EU richtlijnen. Het wetsvoorstel kan dan ook op dit moment uitsluitend strekken tot implementatie van de vigerende richtlijnen. Wél biedt het als eerder opgemerkt een voorziening (artikel 5.8) voor een snelle implementatie van de nieuwe richtlijn.

De veronderstelling dat met het wetsvoorstel vooruitgelopen wordt op implementatie van de nieuwe EU richtlijn, berust dan ook op een misverstand. Zodra duidelijkheid ontstaat omtrent de definitieve inhoud van de nieuwe richtlijn, worden de consequenties daarvan voor titel 5.2 van de Wm en bijlage 2 van die wet in kaart gebracht. Vervolgens wordt na vaststelling van de richtlijn, hetgeen naar verwachting eind 2007 het geval zal zijn, een wijziging van de Wm en de uitvoeringsregelgeving voorbereid. In het richtlijnvoorstel waarover op 23 oktober 2006 een politiek akkoord is bereikt in de Milieuraad, is voor  $PM_{2,5}$  een streefwaarde voor 2010 en een grenswaarde voor 2015 opgenomen van 25 microgram per kubieke meter. De norm voor  $PM_{2,5}$  in 2015 ligt naar verwachting binnen bereik, mogelijk met uitzondering van enkele zwaarbelaste weggedeelten. Met de uitvoering van het NSL zullen ook de  $PM_{2,5}$  concentraties omlaag worden gebracht. Op basis van de thans beschikbare kennis wordt verwacht dat de norm voor  $PM_{2,5}$  niet scherper is dan de dagnorm voor  $PM_{10}$ . Een

volgens NSL voor PM<sub>2,5</sub> is uitgaande van de huidige inzichten dan ook niet aan de orde.

#### **Vraag VVD**

Kan de Europese Commissie derogatie verschaffen voor het voldoen aan de Europese grenswaarden als niet overal in Nederland aan de luchtkwaliteitseisen kan worden voldaan? Zo nee, hoe verhoudt zich dit tot het NSL, dat als basis heeft dat derogatie wordt verschaft?

#### **Antwoord:**

Bij het verzoek om derogatie zal door Nederland in principe voldaan moeten worden aan de inhoudelijke vereisten die de nog vast te stellen EU-richtlijn hieraan verbindt. Op dit moment staat echter nog niet vast hoe de uiteindelijke formuleringen van de richtlijn er op dit punt uit zullen komen te zien. Het Europees Parlement heeft in eerste lezing een amendement aangenomen met minder strikte formuleringen dan in het oorspronkelijke Commissie-voorstel het geval is. Overigens blijft het uiteraard de eigen verantwoordelijkheid van de Europese Commissie om te beoordelen of zij een programma wel of niet kan aanvaarden als dat niet volledig aan de eisen die de richtlijn stelt zou voldoen.

#### **Vraag PvdA**

Indachtig de discussie op Europees niveau over de ontwikkeling van de nieuwe richtlijn Luchtkwaliteit geeft de regering aan dat het voorliggende wetsvoorstel naar verwachting past binnen de systematiek van deze nieuwe richtlijn. De regering verwacht dat een eenvoudige aanpassing van het voorliggende wetsvoorstel nodig zal zijn vanwege de richtlijnontwikkeling. Om welke eenvoudige aanpassing verwacht de regering dat dit zal gaan, vragen de leden van de PvdA-fractie? Kan de regering tevens toezeggen de Eerste Kamer te informeren op momenten dat zich bij deze richtlijnontwikkeling nieuwe feiten voordoen die afwijken van de systematiek in het voorliggende wetsvoorstel?

#### **Antwoord:**

Het voor de oplossing van de Nederlandse bouwproblemen belangrijkste onderdeel van de nieuwe richtlijn, te weten de derogatie (de uitgestelde tijdstippen waarop de grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide gaan gelden), kan op relatief eenvoudige wijze bij ministeriële regeling worden geïmplementeerd. Bij tijdelijke ministeriële regeling krachtens artikel 5.8 van de Wet milieubeheer kunnen de betreffende voorschriften van de eveneens daarin opgenomen bijlage 2 van die wet (grenswaarden en data van ingang) worden gewijzigd. Binnen achttien maanden na de inwerkingtreding van een dergelijke regeling moet deze worden gevolgd door het aanhangig maken bij de Tweede Kamer van een voorstel van wet van gelijke strekking. Dit volgt uit het tweede lid van genoemd artikel 5.8. Eenzelfde aanpak kan worden gevolgd in geval van eventuele andere wijzigingen die zouden doorwerken in titel 5.2 van de Wet milieubeheer zelf, zoals bijvoorbeeld een wijziging van de plan-systematiek. Bij vaststelling van de richtlijn zal dienen te worden nagegaan, door middel van een op te stellen implementatieplan, tot welke wijzigingen in wet, bijlage 2 en lagere regelingen deze aanleiding geeft. Beide Kamers der Staten-Generaal zullen daaromtrent worden geïnformeerd.

#### **Vraag PvdA**

De regering heeft voorts benadrukt dat Europees bronbeleid noodzakelijk is om aan de gestelde eisen voor luchtkwaliteit in Nederland te kunnen voldoen. Welke vorderingen worden er momenteel gemaakt op dit punt?

**Antwoord:**

Belangrijke onderdelen van Europees bronbeleid zijn de Verordening Euro 5/6, de herziening IPPC, herziening Grote Stookinstallaties en herziening van de NEC-richtlijn. Over de Euro 5/6 Verordening is onlangs overeenstemming in eerste lezing bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad. Dit houdt in dat de Euro 5 eisen tussen september 2009 en januari 2011 van kracht zullen worden. De Euro 6 eisen zullen vanaf 2014 van kracht gaan worden.

Het Commissievoorstel voor de herziening van de NEC-richtlijn wordt in de zomer van 2007 verwacht. Voor de overige voorstellen is nog geen planning bekend.

**Vraag PvdA**

Tevens stelt de regering dat Nederland bij het ontbreken van een afdoende Europees bronbeleid een ruimere periode van uitstel zou moeten krijgen om aan de luchtkwaliteitseisen te hoeven voldoen. Welke consequenties zijn er voor de korte en langere termijn nu de EU met dat voorstel niet akkoord is gegaan? Welke extra maatregelen neemt de regering daarnaast zelf – aanpalend aan deze wet – om de eisen wel te halen? De leden van de PvdA fractie vroegen zich tevens af op welke wijze de regering de gekozen programmatische aanpak koppelt aan het benodigde bronbeleid, alsmede op welke wijze ze dit inbrengt in de voorfase van de huidige EU-richtlijnontwikkeling rond luchtkwaliteit.

**Antwoord:**

Het kabinet streeft er naar om een NSL op te stellen dat een basis is zowel voor het doorgang vinden van projecten als voor het verkrijgen van derogatie. De Europese Commissie geeft tot nu toe aan dat dit vereist dat aangetoond wordt dat overal de grenswaarden zullen worden gehaald. De overheden zetten zich er gezamenlijk voor in dat met het NSL een sluitend verhaal wordt gepresenteerd. Het kabinet is ook al erg ver in het realiseren van dit doel. Op dit moment is zeker dat 99% van de huidige knelpunten tijdig zal zijn opgelost. De overheden onderzoeken op dit moment welke kosteneffectieve en maatschappelijk acceptabel maatregelen nodig en mogelijk zijn om overal de grenswaarden te halen.

Consequentie van het feit dat in de EU-Richtlijn Luchtkwaliteit geen harde link zit met EU-bronbeleid is dat de lidstaten verplichtingen krijgen opgelegd waarvoor de instrumenten om hieraan te voldoen ontbreken of in elk geval onvoldoende zijn. Dit geldt met name voor de NO<sub>x</sub> en NO<sub>2</sub> problematiek. Juist daarom hechte Nederland zoveel belang aan een snelle inwerkingtreding van de Euro 5/6 Verordening. Door het ontbreken van een link met het EU bronbeleid zullen de lidstaten nationaal meer inspanningen moeten leveren om aan deze eisen te kunnen voldoen. Dit levert niet altijd de meest kostenefficiënte maatregelen op.

De regering zal dit opvangen door te kijken naar mogelijkheden om tot meer differentiatie in de MRB te komen en door de mogelijkheden te bestuderen om zo vroegtijdig mogelijk te beginnen met het stimuleren van de Euro 5/6 eisen. Daarnaast zullen op lokaal gebied mogelijk extra maatregelen genomen moeten worden als nieuwe ruimtelijke, economische of infrastructurele ontwikkelingen dit nodig maken. Nederland zal dit punt inbrengen bij het opstellen van de Luchtkwaliteitsplannen, en hierin aangeven dat bij gebrek aan communautair beleid soms dure nationale maatregelen genomen zullen moeten worden om waar mogelijk tijdig aan de Europese grenswaarden te kunnen voldoen. Het te vragen uitstel zal hier echter zeker voor nodig zijn.

### **Vraag Groen Links**

De regering lijkt er van overtuigd dat het nagenoeg zeker is dat Nederland uitstel van de Europese Unie krijgt en niet in 2005, maar pas in 2010 aan de normen voor fijn stof en pas in 2015 aan de normen voor stikstofdioxide hoeft te voldoen. Klopt het, zo vragen de leden van de GroenLinks-fractie, dat alleen die landen voor uitstel in aanmerking komen die alles op alles zetten om de normen te halen? Meent de regering dat dat predikaat op haarzelf van toepassing is? Waar stoelt zij dat op?

### **Antwoord:**

In de ontwerprichtlijn staat in artikel 20 dat maximaal vijf jaar uitstel kan worden verkregen voor NO<sub>2</sub> en voor benzeen als de betreffende lidstaat een «air quality plan» opstelt en indient bij de Europese Commissie. Voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) wordt door de Commissie en Raad uitstel tot circa 2011 voorgesteld. In de Richtlijn is precies vastgelegd welke informatie dit Luchtkwaliteitsplan moet bevatten en waaraan het moet voldoen. Belangrijkste voorwaarde is dat het Luchtkwaliteitsplan moet aantonen hoe het halen van de grenswaarden binnen het geboden uitstel kan worden gerealiseerd.

In de wandelgangen worden deze eisen omschreven als «aantonen dat een land alles wat redelijkerwijs in zijn vermogen doet om de grenswaarden te halen». Dit is echter nog niet als zodanig in de tekst vastgelegd en valt vermoedelijk ook niet in heldere criteria te vatten. Met de nu gekozen formuleringen en de eisen aan een luchtkwaliteitsplan heeft Nederland ingestemd.

Aangezien Nederland inmiddels een omvangrijk pakket aan maatregelen heeft vastgesteld en in uitvoering heeft, inclusief de financiering hiervoor, en Nederland ook anderszins aan de eisen aan een luchtkwaliteitsplan kan voldoen, ga ik ervan uit dat Nederland in aanmerking komt voor dit uitstel.

### **Vraag SP**

In de toekomst zal het voorliggende voorstel mogelijk als gevolg van de in voorbereiding zijnde Eu richtlijn luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa niet toereikend zijn. Wat is de stand van zaken ten aanzien van de ontwikkeling van de richtlijn vragen de leden van de SP-fractie? Is de staatssecretaris (in Europa overigens als minister functionerend!) in staat geweest over te brengen dat ons land op grond van allerlei argumenten niet kan voldoen aan al te strenge eisen? Welke wijzigingen stelt hij voor en hoe haalbaar zal dat zijn?

### **Antwoord:**

Zie ook het hiervoor, aan het begin van deze paragraaf, gegeven antwoord op de vraag ter zake van de VVD-fractie.

Niet valt te ontkennen dat alle EU-lidstaten én de Commissie doordrongen zijn van het feit dat Nederland een probleem heeft met het tijdig halen van de EU-grenswaarden. Informeel wordt dit probleem ook door de andere lidstaten onderkend. Naar buiten toe zal men dit echter om politieke redenen niet hard willen uitspreken. Wel is Nederland erin geslaagd qua uitvoering tot meer duidelijke afspraken te komen. Zo zal er meer transparantie zijn in de verschillende meet- en modelleringsmethodieken, het gebruik van emissiecijfers en de plaatsen waar wel of niet gemeten hoeft te worden. Ook zal de PM<sub>2,5</sub> grenswaarde tot 2015 als streefwaarde gelden. En is er tenminste een uitstel van vijf jaar mogelijk geworden als het gaat om het halen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en benzeen. Het initiatief ligt nu bij het EP en vervolgens bij het Voorzitterschap, de Commissie en het EP. Voor een lidstaat zijn er nu niet zoveel beïnvloedingsmomenten meer. Wel kan (en zal) Nederland nog trachten voor ons essentiële punten mee te geven aan het EP. Nederland zal zich hierbij vooral richten op het tegengaan van aanscherpingen van de PM<sub>2,5</sub> norm, het niet verder aanscherpen van de PM<sub>10</sub> norm en het verkrijgen van iets langer uitstel voor het halen van de NO<sub>2</sub> norm.

De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat de kans op het binnenhalen hiervan niet als groot moet worden beschouwd. Realistischer is het om het huidige Voorstel als uitgangspunt te beschouwen en elke wijziging die voor ons tot een versoepeling leidt, mee te nemen.

#### **Vraag SP**

De regering pleit volgens de stukken voor gedegen bronbeleid en heeft het dan vooral over emissienormen voor voertuigen en industrie en vraagt om gedegen vooronderzoek. Is dat onderzoek nog niet voorhanden? Bekend is in ieder geval dat roetfilters vervuiling door dieselauto's tegengaan. Wanneer worden deze verplicht gesteld en wat is de reden dat Nederland dat niet eenzijdig aan eigen onderdanen op kan leggen? Is dat een gevolg het principe van subsidiariteit of van proportionaliteit?

#### **Antwoord:**

Een wetenschappelijke onderbouwing van de hoogte van de normen voor luchtkwaliteit is nog altijd niet voorhanden. Nederland stemde onder andere daarom tegen met het voorstel van de Europese Commissie voor de normen van PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en NO<sub>2</sub>. Nederland dringt er bij Europese Commissie op aan om hier zo snel mogelijk een onderzoek naar te doen. In afwachting van het Europees onderzoek voert het MNP hierover momenteel een studie uit. De doorlooptijd van deze studie is twee jaar. Nederland heeft een voorstel bij de Europese Commissie ingediend door middel waarvan strengere emissiegrenswaarden voor nieuwe voertuigen met een dieselmotor verplicht worden gesteld dan door de Europese Unie worden voorgeschreven.

De door de Europese Unie voorgeschreven emissiegrenswaarden voor voertuigen met een dieselmotor zijn neergelegd in richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij richtlijn 98/69/EG. Op basis van richtlijn 70/156/EG moet een type voertuig voor het verkrijgen van een zogenaamde typegoedkeuring voldoen aan de emissiegrenswaarden opgenomen in de genoemde richtlijn 98/69/EG. Zonder typegoedkeuring mag een lidstaat een voertuig behorende tot het desbetreffende type niet toelaten tot de openbare weg en is de verkoop, de registratie en het in het verkeer brengen van het voertuig verboden.

Deze genoemde richtlijnen zijn gebaseerd op artikel 95 van het EG-verdrag. Het betreft volledig harmoniserende richtlijnen waarvan Nederland niet eenzijdig kan afwijken. Als een lidstaat wil afwijken, in dit geval door strengere emissiegrenswaarden voor voertuigen met een dieselmotor te stellen, dan voorziet het EG-Verdrag in een goedkeuringsprocedure. De Europese Commissie toetst in een dergelijk geval het voornemen van de lidstaat aan de eisen die artikel 95 EG stelt. De Europese Commissie heeft bij beschikking van 3 mei 2006 (Pb L 142/16) negatief beslist op het verzoek van Nederland om voor nieuwe dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's strengere emissiegrenswaarden te stellen. Redenen voor die afwijzing zijn dat «Nederland niet heeft aangetoond dat er een specifiek probleem ten aanzien van richtlijn 98/69/EG bestaat. En dat zelfs in het hypothetische geval dat Nederland een specifiek probleem met deze richtlijn heeft aangetoond, de Commissie van oordeel is dat de aangemelde maatregel niet evenredig is met de beoogde doelen». De Commissie is van mening dat Nederland met andere minder handelsbelemmerende maatregelen eenzelfde zo niet een grotere reductie van fijn stof zou kunnen bereiken. De Commissie heeft dus inderdaad de proportionaliteit van de Nederlandse maatregel getoetst.

Tegen deze beschikking is door Nederland een verzoekschrift tot nietigverklaring ingediend bij de Europese rechter. Deze zaak ligt nu bij het Gerecht van Eerste Aanleg. Medio 2007 zal het Gerecht naar verwachting met een uitspraak komen op de vraag of de Commissie het Nederlandse verzoek om strengere emissiegrenswaarden te stellen dan door de Europese Unie

worden voorgeschreven terecht heeft afgewezen. Indien deze uitspraak gunstig voor Nederland uitpakt, zal de Commissie een nieuw besluit moeten nemen waarvoor zij in beginsel zes maanden de tijd krijgt. Een eventuele invoering van de verplichting is in dat geval op z'n vroegst in 2008 aan de orde. Europese verplichtstelling wordt eerst voorzien in september 2009. Op die datum moeten nieuwe typen personenvoertuigen voldoen aan de Euro-5 norm. Een Euro-5 voertuig zal met een roetfilter uitgerust moeten worden om de roetnorm te halen. Vanaf januari 2011 geldt de Euro-5 norm voor alle nieuw verkochte personenvoertuigen.

## **10. Effecten voor milieu en volksgezondheid**

### **Vraag PvdA**

De leden van de PvdA-fractie vernemen graag via welke informatie-infrastructuur gegevens over milieu- en gezondheidseffecten op project-niveau worden verzameld en beschikbaar gesteld voor het maken van afwegingen op programmaniveau? In het in de Tweede Kamer aangenomen amendement Huizinga-Heringa is aangegeven dat de wijzigingen in deze benodigde maatregelen up-to-date moeten worden bijgehouden in lijsten van maatregelen en projecten, bijvoorbeeld op het internet. Op welke wijze wordt hieraan invulling gegeven?

### **Antwoord:**

Alle ruimtelijk economische projecten die worden voorzien zijn opgenomen in de WLO scenario's van de planbureaus. Deze worden net als de daarbij behorende verkeerseffecten meegenomen in de GCN-kaarten. In het NSL worden de projecten die onder de nieuwe richtlijn in betekenende mate bijdragen toegevoegd aan de concentraties zoals deze in de GCN kaarten zijn berekend. Op basis van de beschikbare kennis over de projecten (huidige voorgenomen locatie, projectomvang, verwachte verkeerseffecten, sociaal-economische variabelen) worden de effecten van de projecten doorgerekend in de salderingstool (effect van projecten op het achtergrondniveau of te wel 1 x 1 km) en in de saneringstool (effect van projecten op het straatniveau). De informatie over projecten wordt geïnventariseerd door de provincies.

De voortgang van het NSL zal frequent worden gemonitord. Zie in dit verband het hiervoor, onder 4, gegeven antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie inzake de wijze waarop de effecten van maatregelen en projecten worden gemonitord.

### **Vraag PvdA**

Kan de regering een reactie geven op het advies van de commissie MER over het NSL, d.d. 14 september 2006, om aan te geven op welke wijze de uitvoering en doelbereiking van het NSL wordt gemonitord?

### **Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de betreffende vraag van de SP, hierna onder 12.

### **Vraag PvdA**

Kan de regering voorts aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht wordt om de voorspelde effecten van het NSL te vergelijken met de daadwerkelijk optredende effecten voor de luchtkwaliteit, leefkwaliteit en volksgezondheid en zo nodig aanvullende maatregelen te treffen? Is daartoe een landelijk meet- en monitoringsysteem voorhanden of in ontwikkeling? Zo nee, heeft de regering voornemens in die richting? Waarom wel/niet?

**Antwoord:**

In belangrijke mate zal monitoring van de effecten van het bestrijdingsbeleid op de luchtkwaliteit plaats vinden op basis van een combinatie van metingen in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en modelberekeningen, zoals dat ook thans reeds gebeurt. Op basis van landelijk beschikbare gegevens over gemeten concentraties en over emissies worden voor heel Nederland modelmatig de achtergrondconcentraties vastgesteld. De lokale concentratieniveaus worden berekend door bij de achtergrondconcentratie de concentratiebijdrage van lokale bronnen op te tellen. Thans zijn de gemeenten primair verantwoordelijk voor het jaarlijks vaststellen van de lokale concentraties, van eventuele normoverschrijdingen en van ontwikkelingen daarin. Momenteel wordt in het kader van het NSL bezien in hoeverre via aanvullend landelijk modelinstrumentarium deze gemeentelijke rapportages over de luchtkwaliteit kunnen worden ondersteund.

Rechtstreekse monitoring van effecten van het beleid op de gezondheid van de Nederlandse burgers is niet mogelijk. De mensen die de gezondheidseffecten ondervinden, zijn niet gericht aan te wijzen. Het gaat om gezondheidseffecten die veel voorkomen: luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten. Het verband tussen luchtverontreiniging en gezondheidseffecten kon in epidemiologisch onderzoek met behulp van statistische technieken duidelijk worden vastgesteld. Dit verband is in vele internationale studies waargenomen en ook door de Wereldgezondheidsorganisatie in kwantitatieve relaties vastgelegd. Op basis daarvan zijn uitgaande van de concentraties in de buitenlucht de gezondheidsrisico's te kwantificeren. Met andere woorden: de concentraties van luchtverontreiniging vormen de best hanteerbare monitoringsparameter. Eventueel kan dit worden aangevuld met schattingen van het aantal mensen dat aan bepaalde concentraties wordt blootgesteld. Periodiek zal worden getoetst in een epidemiologische analyse of de eerder in Nederland gevonden associatie tussen de mate van blootstelling en het aantal dagelijkse sterfgevallen, de thans aangenomen blootstelling-effect relatie voor met name fijn stof en ozon nog steeds van kracht is.

**Vraag PvdA**

Kan de regering tevens al aangeven welke extra maatregelen zo mogelijk voorhanden zijn indien de beoogde resultaten met het NSL, zoals ook door de Raad van State verwacht, niet geheel gehaald worden?

**Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag wordt korthedshalve verwezen naar het antwoord op de betreffende vraag van de leden van de GroenLinks fractie, aan het slot van paragraaf 12.

**Vraag PvdA**

Tenslotte vroegen deze leden zich af op welke wijze de bevolking wordt geïnformeerd omtrent de overschrijdingen van grenswaarden en over compenserende maatregelen die daarop volgen. Uit vele praktijkvoorbeelden blijkt immers een grote mate van betrokkenheid van burgers bij hun leefomgeving en de gevolgen van beleid voor de volksgezondheid. Minstens zo belangrijk, zo meent de PvdA-fractie, is daarom dat burgers al vroegtijdig over informatie en inspraakmogelijkheden beschikken bij afwegingen tussen ruimtelijke, infrastructurele, milieu- en volksgezondheidsbelangen. Op welke wijze zorgt de regering ervoor dat de informatie-infrastructuur en de inspraakprocedures hier adequaat op inspelen?

**Antwoord:**

Met het oog op hun betrokkenheid bij de problematiek van slechte luchtkwaliteit is het uiteraard van groot belang dat burgers op passende wijze geïnformeerd worden. Om deze reden is in artikel 5.12, achtste lid, van de

Wm, als opgenomen in het wetsvoorstel, bepaald dat op de voorbereiding van het NSL afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Zienwijzen kunnen naar voren worden gebracht door een ieder. De regering zal er zorg voor dragen dat het ontwerp van het NSL tijdig en op adequate wijze, onder meer via publicatie op het internet, beschikbaar wordt gesteld. Waar het gaat om eventuele lokale programma's is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht eveneens van toepassing. Het is daarbij in principe de verantwoordelijkheid van het betreffende overheidsorgaan om te bezien op welke wijze de informatievoorziening aan de burger praktisch vorm wordt gegeven. Tenslotte is waar het gaat om meldingen van wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde NSL en de daaraan verleende instemming, in artikel 5.12, veertiende lid, vastgelegd dat deze in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huis blad, dan wel op een andere geschikte wijze bekend gemaakt zullen worden. Daarnaast zullen rijk, provincies en gemeenten in de komende periode verder werken aan nadere afspraken over zowel monitoring van de luchtkwaliteit als van de uitvoering van het NSL. De wijze waarop de verkregen gegevens voor het publiek beschikbaar gemaakt worden zal een belangrijk onderdeel van deze afspraken vormen. Het kabinet is voornemens in het voorjaar een beleidsvoornemen rond het NSL vast te stellen. Hierin zijn de maatregelen en projecten opgenomen. Dit ontwerp van het NSL zal door de diverse overheden worden besproken met burgers. Het kabinet zal eind 2007 een kabinetsstandpunt rond het NSL vaststellen.

#### **Vraag SP**

Wat voor mogelijkheden heeft de individuele burger om zich te weer te stellen tegen geleden of te verwachten schade ten gevolge van luchtvervuiling, vragen de leden van de SP-fractie? Hoe reëel is het te vrezen dat gezondheidsschade door fijn stof in de toekomst minstens zoveel claims zal opleveren als er nu al zijn ten gevolge van schade door asbestverontreiniging. Stemt deze gedachte de bewindslieden tot nederigheid of optimisme gezien in het kader van het voorliggende wetsvoorstel?

#### **Antwoord:**

Individuele burgers hebben de normale mogelijkheden tot beïnvloeding van het bestuur, en voor zover ze belanghebbende zijn hebben zij ook toegang tot de rechtsbescherming ter zake van genomen besluiten. Voorts zijn verschillende acties van burgers bij de burgerlijke rechter denkbaar. Een vergelijking met schade door asbestverontreiniging is niet goed te maken omdat het daar ging om blootstelling van specifieke groepen en verwijtbare nalatigheid, bijvoorbeeld werknemers van een bedrijf waar met asbest werd gewerkt maar onvoldoende maatregelen ter bescherming werden genomen. Met dit wetsvoorstel en het anderszins gevoerde beleid, rekening houdend met andere legitieme belangen, wordt voldoende gedaan om de schade wegens luchtvervuiling tot aanvaardbare proporties terug te brengen, waardoor tevens elke basis aan claims ter zake komt te ontvallen.

#### **Vraag SP**

Is voorkomen van eventuele gezondheidsschade het leidende principe of is versterken van de economie dat? Welke positie heeft de minister van VWS bij de beleidsvoorbereiding en bepaling?

#### **Antwoord:**

Het leidende principe is het zodanig verbeteren van de luchtkwaliteit dat de grenswaarden worden gehaald. Dit is vereist uit het oogpunt van volksgezondheid, maar is ook nodig om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Bij de beleidsvoorbereiding en -bepaling is het kabinet in het algemeen en zijn de ministeries van AZ, FIN, EZ, VenW, LNV, VWS, BZK en VROM in het bijzonder betrokken.



### **Vraag SP**

Als het gaat om de gevolgen van slechte luchtkwaliteit worden aantallen van 18 000–20 000 doden per jaar genoemd. Hoe komt men aan deze getallen, hoe zijn ze onderbouwd en wat is de voornaamste doodsoorzaak? De discussie over luchtkwaliteit is volgens deze fractie gebaat bij kwalitatief hoogstaand onderzoek dat duidelijk maakt wat de grootste problemen zijn. Het is dan beter mogelijk om beslissingen te nemen ook al zou dat schade voor de economie betekenen. Graag reactie van de bewindslieden. In dat zelfde kader ook antwoord op de vraag of de doden inderdaad vallen in de groep met de laagste sociaal economische status?

### **Antwoord:**

Blootstelling aan fijn stof is internationaal in vele studies verbonden met voortijdig overlijden. Wetenschappelijk gezien wordt een onderscheid gemaakt in voortijdig overlijden samenhangend met kortdurende en met langdurende blootstelling aan fijn stof. Geschat wordt dat in Nederland jaarlijks ca. 3000 mensen voortijdig overlijden ten gevolge van korte termijn blootstelling. Een dergelijke relatie is in onderzoek in vele landen over de wereld bevestigd.

Het effect van langdurende blootstelling wordt als nog groter ingeschat met ca. 18 000 voortijdige sterfgevallen per jaar in Nederland. De onzekerheid in dit getal is nog groot; het kan variëren van 12 000 tot 24 000 voortijdige sterfgevallen. Deze schatting is met name gebaseerd op enkele omvangrijke Amerikaanse studies. Betrouwbare Nederlandse en Europese gegevens om dit risico te schatten ontbreken vooralsnog. Voorlopige resultaten uit lopend Nederlands onderzoek lijken dit beeld wel te ondersteunen.

Het Amerikaanse onderzoek wijst in de richting dat sterfgevallen relatief minder plaats vinden in de hoger opgeleide milieus. Naast de vaak ongelijke woonomgeving en blootstelling, zouden ook voeding en leefstijl daarin een rol kunnen spelen. Uit de resultaten van een verkennende studie in Nederland komt een vergelijkbaar beeld naar voren. Opvallend in deze Nederlandse studie was echter wel dat de hoger opgeleiden (waarvoor sprake was van minder overgewicht en minder roken) juist bleken te wonen aan de relatief drukke straten. Resultaten uit een uitgebreider vervolgonderzoek worden eind dit jaar verwacht.

Het biologische mechanisme achter de sterfgevallen is nog niet volledig opgehelderd. Duidelijk is wel dat het met name mensen betreft met harten vaatziekten en met ernstige luchtwegaandoeningen. Het is aannemelijk dat fijn stof in de longen leidt tot ontstekingsreacties waardoor stoffen vrijkomen die schadelijk zijn voor de hartfunctie en dus ook voor hartpatiënten. Er zijn ook aanwijzingen dat fijn stof de stollingsbalans in het bloed beïnvloedt, waardoor de kans op een hartinfarct groter wordt. Andere mechanismen worden niet uitgesloten.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft op basis van uitgebreide internationale wetenschappelijke evaluaties het effect van voortijdige sterfte onderschreven. Periodiek maakt de WHO opnieuw de balans op van de resultaten uit het vele onderzoek dat internationaal wordt uitgevoerd en gepubliceerd. De adviezen van de WHO zijn het uitgangspunt geweest voor de normstelling aangaande de luchtverontreiniging met fijn stof.

### **Vraag Groen Links**

De motie Van der Ham/Duyvendak poogt te voorkomen dat kwetsbare groepen onnodig blootgesteld worden aan verslechterde luchtkwaliteit. Dus: bouw geen scholen aan de snelweg. De leden van de fractie van GroenLinks zijn nieuwsgierig naar de praktische reikwijdte van deze motie. Zo biedt de motie soulaas voor een school die gepland is aan de A4 bij Leiderdorp, omdat de normen daar overschreden worden. Voor een andere school bij de A58 bij Roosendaal is dat niet het geval. Toch zeggen

gezondheidswetenschappers dat je ook dáár geen school moet willen bouwen, ook al zit je onder de norm. Meent de regering niet met de leden van de fractie van GroenLinks dat als het gaat om scholen hogere eisen gesteld zouden mogen worden?

**Antwoord:**

Het door de Tweede Kamer aangenomen amendement van der Ham/Duyvendak (Kamerstukken II 2005/2006, 30 489, nr. 33) richt zich op het stellen van regels bij AMvB ten aanzien van de locatie van gevoelige bestemmingen in overschrijdingssituaties. Dit brengt met zich mee dat op grond van de luchtkwaliteitsregelgeving nadere eisen gesteld kunnen worden voor overschrijdingssituaties, maar niet voor situaties waar geen sprake is van normoverschrijding. Bij de afwegingen van een gemeente in het kader van een goede ruimtelijke ordening ligt het uiteraard wel voor de hand om het aspect van mogelijke gezondheidsrisico's nadrukkelijk mee te nemen.

**11. Verlenging/wijziging**

**Vraag CDA**

In art. 5.12 lid 1 is voorzien dat het nationaal programma betrekking heeft op een daarbij aan te geven periode van vijf jaar. Indien het programma na vijf jaar met enige jaren verlengd zou moeten worden, dient zulks dan aangemerkt te worden als een wijziging zoals bedoeld in lid 10, weshalve het achtste lid van bedoeld artikel van overeenkomstige toepassing is, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

**Antwoord:**

Het is juist dat afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is op een dergelijke wijziging.

**Vraag CDA**

De leden van deze fractie hebben kennis genomen van het voorgestelde art. 5.12 lid 4, waaruit volgt dat het gesommeerde effect van alle projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit wordt meegenomen bij de vaststelling van de te verwachten ontwikkelingen van luchtkwaliteit. Is er op voorhand iets te zeggen over de relatieve omvang van bedoelde cumulatie?

**Antwoord:**

Het is lastig om hier een goede inschatting van te geven. De berekeningen van het NSL zijn gebaseerd op de «Welvaart en Leef Omgeving scenario's» van het CPB, MNP en RPB. In deze scenario's is een bepaalde woningbouwontwikkeling, kantoorontwikkeling en dergelijke verondersteld. De scenario's zijn niet beschikbaar zonder deze ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor de berekeningen van het NSL is het overigens ook niet zo relevant om het gecumuleerde effect van de projecten niet in betekenende mate afzonderlijk te weten. De kernvraag is om na uitvoering van alle projecten de grenswaarden te halen.

Het is wel mogelijk een inschatting te geven van het effect van de projecten die «niet in betekenende mate» bijdragen. De uiteindelijke aantallen projecten hangen af van het aantal ontsluitende wegen. Op basis van berekeningen van DHV/TNO kan worden gesteld dat met een grens van 1 500 woningen per ontsluitende weg 65 tot 75% van het aantal woningen en ruim 99% van het aantal plannen «niet in betekenende mate» zal bijdragen. Ongeveer 30% van het aantal projecten rond bedrijventerreinen draagt in ieder geval niet «in betekenende mate» bij. Voor kantoorlocaties is op basis van beschikbare informatie geen inschatting te geven.

### **Vraag CDA**

Brengt het gestelde in lid 11 van het voorgestelde art. 5.12 met zich mee dat voor iedere maatregel die niet langer uitgevoerd behoeft te worden in de omvang of op de wijze zoals aanvankelijk voorzien, een apart besluit genomen moet worden waarover de Tweede Kamer vooraf moet worden gehoord. Uit het gestelde in art. 15.13 lid 3 volgt dat ook in die situatie bij niet verdere uitvoering van enige maatregel de Tweede Kamer vooraf gehoord moet worden. Vormt dat niet enigszins een overkill aangaande het waarborgen van betrokkenheid van de Tweede Kamer bij een en ander?

### **Antwoord:**

De in artikel 5.12, elfde lid, opgenomen verplichting om voorafgaand aan een besluit om de uitvoeringsplicht ten aanzien van een maatregel op te heffen de Tweede Kamer te horen is bij vierde nota van wijziging in het wetsvoorstel opgenomen, na een daartoe strekkende toezegging van mijn kant bij het plenair afrondend debat over het wetsvoorstel met de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 18 oktober 2006. Deze toezegging hield in dat door mij nagegaan zou worden of de in het voorgestelde artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer vastgelegde medebetrokkenheid van de Kamer bij de vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zou kunnen worden uitgebreid tot wijziging van het NSL of beëindiging van de uitvoeringsplicht voor daarin opgenomen maatregelen. Uitkomst was dat deze uitbreiding kon worden ingepast in het wetsvoorstel. Doordat in artikel 5.13, derde lid, ook het elfde lid van artikel 5.12 van overeenkomstige toepassing is verklaard op de in dat artikel bedoelde programma's van decentrale overheden kan inderdaad (onbedoeld) de indruk ontstaan dat de Tweede Kamer ook gehoord zou moeten worden over het opheffen van een uitvoeringsplicht van een in een dergelijk programma opgenomen maatregel. Het wetsvoorstel is op dat punt niet expliciet. Het ligt evenwel voor de hand om er niet van uit te gaan dat de Tweede Kamer daarover gehoord zou moeten worden, net zo min als dat de minister van VROM of de ministerraad daarbij een rol zou spelen. Dit volgt uit het gebruik van de uitdrukking: van *overeenkomstige* toepassing waaruit volgt dat in dergelijke gevallen er sprake moet zijn van een overeenstemming met het gevoel van burgemeester en wethouders of gedeputeerde staten, gehoord de gemeenteraad, respectievelijk provinciale staten. Van een overkill als bedoeld is naar mijn mening dan ook geen sprake.

### **Vraag CDA**

Gaan wijzigingen terzake waarvan een melding is gedaan, bedoeld in het twaalfde lid, formeel in op het moment van melding of op het moment waarop de Minister instemming heeft gegeven ingevolge het gestelde in lid 13 van art. 5.12?

### **Antwoord:**

De bedoelde wijzigingen zijn afhankelijk van de instemming. Zonder instemming kan de wijziging nog niet op het NSL worden gebaseerd. Het verdient daarom aanbeveling om de instemming van de minister af te wachten alvorens het besluit te nemen waarop de melding betrekking heeft. Overigens geldt voor de instemming een termijn van zes weken.

### **Vraag CU/SGP**

De leden van de fracties van de ChristenUnie en de SGP vragen of ook de regering van mening is dat het hier gaat om een legislatieve noodgreep, die vooral gerechtvaardigd wordt door de noodzaak om snel ingrijpende maatregelen te kunnen nemen om aan EG-richtlijnen te voldoen. Een noodgreep verplicht echter tot een streven naar een zodanig maatregelenpakket dat de tijdelijkheid ervan zo goed mogelijk gegarandeerd is. Het

nationaal programma ex artikel 5.12 geldt voor een periode van vijf jaar, echter met de mogelijkheid van verlenging. Alleen om bestuurlijke redenen verdient het aanbeveling te streven aan een eenmalig beroep op genoemd artikel.

**Antwoord:**

Voor een deel is hier inderdaad sprake van een «legislatieve noodgreep» die voortvloeit uit zowel de wenselijkheid van het snel treffen van aanvullend maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, maar ook uit de wens om onnodige blokkades voor maatschappelijk gewenste ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen weg te nemen. Het bijzondere en eenmalige karakter van het NSL zoals dat in het wetsvoorstel is neergelegd, is overigens naar aanleiding van het amendement Spies (Kamerstukken II 2005/2006, 30 489, nr. 16) in het wetsvoorstel benadrukt.

**Vraag CU/SGP**

Daar komt nog bij dat, zoals vermeld in de toelichting op blz. 3, Nederland een andere wijze van normering van fijn stof voorstaat. Moet echter niet gevreesd worden dat het niet bij een eenmalig beroep zal kunnen blijven. En dat het hier dus gaat om een semi-permanente regeling. Dwingt alleen al het feit dat tal van op te nemen projecten een veel langere looptijd zullen hebben dan vijf jaar niet tot een langere termijn?

**Antwoord:**

Het NSL is in beginsel bedoeld als een éénmalig instrument. In het NSL worden alleen projecten opgenomen die in betekenende mate bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht en waar de komende vijf jaar besluitvorming over wordt verwacht. Aangezien de projecten een langere looptijd hebben, wordt niet alleen het effect aangegeven van het project na afronding, maar ook in 2015 en 2020.

**Vraag CU/SGP**

Welke rechtstoestand treedt in na beëindiging van een planperiode? Is het nog wel mogelijk om, wanneer eenmaal is begonnen met een nationaal programma, weer afscheid te nemen van het daarbij passende bestuurlijk regiem? Hoe verhoudt zich het statische karakter van het nationaal programma tot de maatschappelijke dynamiek van voortdurend weer nieuwe projecten? Het kan toch niet zo zijn dat eerst het nationaal programma moet zijn uitgewerkt alvorens weer nieuwe projecten kunnen worden geformuleerd? Ook stellen zij de vraag of het de bedoeling is om in de toekomst de regels van de nieuwe titel 5.2 te laten vervallen, zodat het regiem van titel 5.1 weer van toepassing zullen zijn.

Deze leden constateren dat de termijn van vijf jaar is gekozen om een balans te vinden tussen de verwachte duur van effecten en besluitvormingstermijnen. Zij veronderstellen dat saldering daadwerkelijk dient plaats te vinden in de planperiode van vijf jaar. Het programma is immers ex artikel 5.12, eerste lid, gericht op het bereiken van de grenswaarde. Betekent dit dat een project of andere maatregelen, die kunnen worden benut als middel van saldering voor vervuilende projecten, pas dan een reële betekenis voor het nationaal programma kunnen hebben als binnen de termijn de gewenste effecten daadwerkelijk zullen plaatsvinden? Hoe moet dan worden omgegaan met grote projecten, waarvoor al gauw een voorbereidingstijd van ongeveer vijf jaar mag worden verwacht? Zullen zij om die reden niet op een zinvolle wijze kunnen worden opgenomen in het programma? Moet dan gewacht worden tot de volgende programma-periode van vijf jaar? In feite gaat het hier om de vraag welk moment zal gelden ter bepaling van het al dan niet voldoen aan de grenswaarde van het programma. Is dat uitsluitend de einddatum van het programma?

**Antwoord:**

Buiten de periode waarop een plan als bedoeld in artikel 5.12 betrekking heeft kan van de plansystematiek geen gebruik worden gemaakt als basis voor het nemen van projectbesluiten (behalve voor gevallen die reeds waren opgenomen in het NSL). Concreet betekent dit dat nieuwe projectbesluiten dan niet kunnen worden genomen met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d. Dit volgt uit het zesde lid van dat artikel 5.16. Dat lid is bij nota van wijziging ingevoegd naar aanleiding van het eerdergenoemde amendement terzake van het lid mw Spies (CDA). De inzet van het kabinet is dat er geen overschrijdingen meer zijn na afloop van de periode waarop het NSL betrekking heeft. Indien die periode verstreken is, is de programmasystematiek niet langer van kracht en kunnen projecten op de reguliere wijze doorgang vinden. Dit is geregeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a. De bepalingen inzake het programma gaan dan als het ware een slapend bestaan leiden. Het programma is niet statisch maar juist zeer flexibel, door de vervangings- en wijzigingsmogelijkheden en de mogelijkheid om nieuwe projecten toe te voegen, dit alles juist ook gedurende de periode waarop het programma betrekking heeft. Dit is geregeld in artikel 5.12, tiende tot en met veertiende lid. Het is dus allerminst zo dat het programma eerst moet zijn uitgewerkt voordat nieuwe projecten kunnen worden toegevoegd. Het is niet de bedoeling titel 5.2 in de toekomst weer te laten vervallen en de huidige regels dan weer te laten gelden voor luchtkwaliteit, temeer daar enige vorm van koppeling niet vereist is op het moment dat aan de grenswaarden wordt voldaan.

Naar aanleiding van de vragen over het rekenen in het kader van het NSL, het volgende.

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt er gerekend op het gebied van een programma (saldering) en op het gebied van de straathoek (saneren). Voor het salderen is een rekenmiddel ontwikkeld onder regie van het MNP («Salderingsmodel Luchtkwaliteit», Folkert RJM ; Wesseling JP ; Ven H van de ; Korver W ; Wieringa K – Folkert RJM (eds), 2006). Voor het saneren is een tool in ontwikkeling onder regie van Goudappel Coffeng. Deze tool wordt gereviewd door het MNP. De tool en de review worden – als deze gereed zijn – via het internet beschikbaar gesteld.

De wijze waarop wordt gerekend is in lijn met de nieuwe Europese ontwerprichtlijn.

De overheden hebben eind november 2006 de uitgangspunten voor de berekeningen vastgesteld. Deze zijn in bijlage 3 opgenomen.

**12. Tenslotte****Vraag SP**

Op Prinsjesdag is 150 miljoen extra toegezegd ter verbetering van de luchtkwaliteit. Wat is de relatie van dit geld, bedoeld om maatregelen te stimuleren om luchtkwaliteit te verbeteren, met geld dat is bedoeld om beleid vorm te geven (zoals bijvoorbeeld aanleggen van meer asfalt) dat juist luchtkwaliteit zal verslechteren. Wie coördineert en wat prevaleert, vragen de leden van de SP-fractie?

**Antwoord:**

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit worden de (inter)nationale, regionale en lokale maatregelen en nationale, regionale en lokale projecten (nieuw beleid) opgenomen. Door deze integrale aanpak wordt het mogelijk zowel de grenswaarden te halen als nieuw beleid mogelijk te maken. De inzet van het kabinet is om alle voorgenomen investeringen uit te voeren, maar het uitgangspunt is dat overal de grenswaarden worden gehaald. Indien nadere keuzen nodig zijn, zal het kabinet een nieuwe afweging maken.

De versterking van de economie en de verbetering van het milieu wordt op het terrein van de mobiliteit vormgegeven door enerzijds een emissie-beperkende strategie te volgen en anderzijds te zorgen voor een zodanig op peil gehouden wegennet dat congestie wordt voorkomen en dat daardoor geen extra vervuilende emissies ontstaan. Op deze wijze kunnen luchtkwaliteitsknelpunten op het hoofdwegennet worden aangepakt. De € 150 mln. die op Prinsjesdag is toegezegd, is bedoeld om de lokale luchtkwaliteitsknelpunten aan te pakken. Het kabinet denkt hierbij aan ondermeer een stimulering van luchtwassers en extra gelden voor decentrale overheden om lokale maatregelen te treffen.

Het kabinet heeft daarnaast aangegeven (Kamerstukken II 2006/2007, 30 800 A, nr. 45) dat de € 300 mln. die in de Nota Mobiliteit is opgenomen voor het nemen van maatregelen langs snelwegen wordt gebruikt om er voor te zorgen dat de aanleg en uitbreiding van infrastructuur hand in hand gaat met het halen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

#### **Vraag SP**

Is de 150 miljoen onderdeel van of een extraatje bij de toegezegde 1 miljard? Er worden her en der getallen genoemd, mogelijk kan het ministerie beknopt op een rij zetten welke bedragen gemoeid zijn met, casu quo geoormerkt zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit tot 2010?

#### **Antwoord:**

#### **RIJKSMAATREGELEN LUCHTKWALITEIT PERIODE 2005–2015**

1. Extra FES-maatregelen:	400 mln.
• voor o.a. stimulering Euro-4/5 vanaf 2006, roetfilters, schone OV-bussen, etc.	
• waarvan 100 mln. voor programma van maatregelen (incl. luchtwassers ad 10 mln.)	
2. Roetfilters personenauto's (fiscaal)	116 mln.
3. Stimulering Euro-4/5 in 2005 (VROM-begroting)	23 mln.
4. Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (V&W)	20 mln.
5. Subsidie schone binnenvaart (VROM & V&W)	20 mln.
6. Bijdrage ISV luchtkwaliteit (VROM)	32 mln.
7. Reservering in Nota Mobiliteit luchtkwaliteitsmaatregelen 2011–2014 (V&W)	300 mln.
8. Toekenning FES 2006 Prinsjesdag 2006	150 mln.
9. Besluitvorming FES voorjaar 2007	PM
<hr/>	
Totaal	1 061 mln. + PM

#### **Vraag SP**

Bronbeleid kan ook rechtstreeks op de vervuilende burger gericht zijn met een appèl op zijn/haar verantwoordelijkheid voor medeburger en toekomstige burgers. De fractie van de SP verneemt graag welke maatregelen het kabinet voor ogen heeft ter bevordering van milieuvriendelijk gedrag met name in dit kader gericht op verbetering van de luchtkwaliteit?

#### **Antwoord:**

Het kabinet stimuleert burgers middels informatieverstrekking en campagnes, zoals «Een schonere lucht komt niet uit de hemel vallen», om de eigen verantwoordelijkheid te nemen. Andere voorbeelden zijn de aandacht voor «Het Nieuwe Rijden» waarbij automobilisten worden aangemoedigd zuinig en zo milieuvriendelijk mogelijk te rijden, de subsidie op roetfilters en de oproep om verstandig te stoken met openhaard en houtkachels. Verder worden burgerinitiatieven van harte ondersteund. Zo is er bijvoorbeeld op verzoek van het Burgerplatform van

VROM onderzoek gedaan naar de milieuwinst die is te behalen met het terugdringen van onnodig stationair draaien van automotoren.

**Vraag SP**

In het kader van pas aangenomen WRO dienen alle bestemmingsplannen geactualiseerd te worden. Gaat het ministerie van VROM bevorderen dat luchtkwaliteit een meewegend principe wordt bij de afweging om de plannen goed te keuren?

**Antwoord:**

Uit het voorliggende wetsvoorstel volgt logischerwijs dat luchtkwaliteit één van de relevante aspecten is die bij de besluitvorming over nieuwe bestemmingsplannen, of wijziging van bestemmingsplannen betrokken zal dienen te worden. Dat geldt evenzo voor nieuwe projectbesluiten die vooruitlopend op aanpassing van bestemmingsplannen kunnen worden genomen. Het Ministerie van VROM zal bij de invoering van de nieuwe Wro niet specifiek het aspect luchtkwaliteit benadrukken. Bij nieuwe bestemmingsplannen, projectbesluiten of actualisering van bestemmingsplannen moeten immers alle relevante aspecten – en niet specifiek alleen of met name luchtkwaliteit – betrokken worden. Voor bestemmingsplannen als zodanig is overigens op grond van de nieuwe Wro geen goedkeuring (meer) vereist.

**Vraag SP**

De commissie voor de milieueffectrapportage wijst er in haar advies over de milieubeoordeling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op dat inzicht in de milieueffecten van maatregelen het NSL en onderbouwing van gemaakte keuzes de discussie kunnen faciliteren. Zij geeft in haar rapport met bijlagen van 14 september 2006 een beknopte analyse en aanbevelingen ten aanzien van de materie. Wij verzoeken de bewindslieden om een reactie op het in het rapport gestelde.

**Antwoord:**

In september 2006 heeft de Commissie MER een advies uitgebracht over de milieubeoordeling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. In dit advies geeft de Commissie aan dat de strategische milieubeoordeling een goed kader zou kunnen bieden voor het inzichtelijk maken van alle relevante (milieu-) effecten van het NSL, voor het onderbouwen van het gekozen maatregelenpakket en de in het NSL gemaakte keuzen. Ook kan zichtbaar gemaakt worden wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit als bepaalde maatregelen niet (tijdig) uitgevoerd zouden worden.

Met de Commissie is het kabinet van mening dat het inzichtelijk maken van de milieueffecten van de in het NSL opgenomen maatregelen en projecten belangrijk is. Niet alleen om aannemelijk te maken in Europa dat het NSL voldoet aan de eisen om derogatie te verkrijgen, maar ook voor de politieke discussies op landelijk, regionaal en gemeentelijk niveau. Het kabinet is echter van mening dat het zeer wel mogelijk is de milieueffecten in kaart te brengen zonder de SMB procedure te doorlopen. Daarnaast is door de Europese Commissie aangegeven dat zij het overbodig achten dat bij de vaststelling van nationale luchtkwaliteitsplannen de SMB-procedure wordt doorlopen.

Dit laat onverlet dat het kabinet het advies van de Commissie MER zeer ter harte heeft genomen. Puntsgewijs worden hierbij de adviezen en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan toegelicht.

De Commissie beveelt aan een beschrijving te geven van het gehanteerde model, de zogenaamde saneringstool, voor de doorrekening van de luchtkwaliteit. Het model wordt op dit moment beoordeeld door het Milieu- en Natuurplanbureau. Zowel de saneringstool als de review door het MNP zullen aan het Parlement worden gepresenteerd. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de modelinvoergegevens (de WLO-scenario's van het CPB), de rijks, regionale, lokale en projectspecifieke maatregelen (zoals deze in het NSL worden opgenomen) en de projecten die in betekenende mate bijdragen. Hierbij wordt ook een gevoeligheidsanalyse opgenomen. Deze gevoeligheidsanalyse zal betrekking hebben op zowel toekomstverwachtingen als op het effect van enkele – qua effect belangrijke – maatregelen.

Met de Commissie MER is het kabinet van mening dat er grote onzekerheden in de berekeningen zijn. Met genoemde gevoeligheidsanalyse denkt het kabinet afdoende aan te geven wat de robuustheid is van de berekeningen. Daarnaast zal het kabinet de voortgang van het NSL frequent monitoren zodat bijsturing kan plaatsvinden als de effecten veel groter of kleiner zijn dan verwacht. De Commissie MER beveelt aan de uitvoering van monitor duidelijk aan te geven. Het kabinet zal met de definitieve vaststelling van het NSL aangeven op welke wijze de monitor wordt vormgegeven.

De Commissie adviseert de concentratieniveaus en de blootstelling te presenteren voor de bestaande situatie, bij autonome ontwikkelingen en na uitvoering van het NSL en om de resultaten per gebied en per 1x1 km grid aan te geven. Het kabinet zal dit doen, met daarbij aangevuld dat de resultaten weliswaar gepresenteerd worden per 1x1 km grid maar gebaseerd zijn op berekeningen op straatniveau.

In tegenstelling tot het advies van de Commissie zal de effecten op volksgezondheid in DALY's worden aangegeven voor heel Nederland en per programmagebied. Het zal niet per grid worden aangegeven omdat dit detailniveau niet is vereist. Heel Nederland komt bijvoorbeeld neer op 35 000 grids.

De Commissie MER geeft aan dat gezondheidswinst sterk mee moet wegen bij locatiekeuzes en bij de te kiezen maatregelen en bij de beoordeling van de effectiviteit van de maatregelen. Gezondheidseffecten spelen een grote rol bij de beoordeling van de kosteneffectiviteit van de in het NSL opgenomen maatregelen door het CPB en het MNP. Bij de locatiekeuzes speelt ook gezondheid, vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening een rol. In de voorgestelde wet is, na amendering door de Tweede Kamer, de mogelijkheid opgenomen bij algemene maatregel van bestuur regels te stellen ten aanzien van de locatie van gevoelige bestemmingen in overschrijdingssituaties. Het doel is te voorkomen dat het aantal personen met een verhoogde gevoeligheid, zoals kinderen, zieken en ouderen, toeneemt. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het voorkomen dat scholen langs een snelweg worden gebouwd. Het kabinet zal te zijner tijd met een voorstel voor deze AMvB komen.

De Commissie beveelt verder aan per programmagebied een strategische verkenning op te nemen van de mogelijke problemen en belemmeringen bij uitvoering van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De voorgenomen rijks, regionale, lokale en projectspecifieke maatregelen worden opgenomen in het beleidsvoornemen van het NSL dat in het voorjaar 2007 verschijnt. Dit stuk zal besproken worden met Tweede Kamer, provinciale staten, gemeenteraden, belangenorganisaties en burgers. Op deze wijze is naar de mening van het kabinet een integrale afweging op het voorgenomen maatregelenpakket ingebouwd.



### **Vraag Groen Links**

De Wet luchtkwaliteit zou naar de mening van de leden van de fractie van GroenLinks aan legitimiteit winnen als zij in de flank begeleid zou worden door een pakket aanvullende nuttige maatregelen. Zoals:

- verhogen dieselaccijns
- verlagen maximum snelheid op stadssnelwegen
- verschuiving investeringen van snelwegen naar openbaar vervoer;
- vergroten van de mogelijkheden van gemeenten om vieze, oude auto's te weren

kan de regering nog eens uitleggen waarom deze maatregelen niet genomen worden?

### **Antwoord:**

De maatregelen waarmee uitvoering wordt gegeven aan de voorgestelde wet worden opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het doel van het NSL is om overal de grenswaarden te halen binnen de te verkrijgen derogatietermijn. Ik ben het dus ook niet eens met de verwachting «dat de grenswaarden niet geheel gehaald worden».

Om de grenswaarden overal te bereiken moeten aanvullende maatregelen worden getroffen, zowel nationale, regionale en lokale maatregelen. In samenspraak met decentrale overheden wordt daar op dit moment aan gewerkt. Hierbij worden allerlei soorten maatregelen in ogenschouw genomen waaronder prijsprikkels (zoals het verhogen van de dieselaccijns, differentiëren van de parkeertarieven op basis van milieukenmerken, of verdere differentiatie van de MRB op basis van milieukenmerken), doorstromingsmaatregelen, het instellen van milieuzonering voor vrachtwagens, bestelauto's en personenauto's en het verbeteren van fiets en OV-infrastructuur. Ook kan gedacht worden aan verspreidingsmaatregelen (zoals overkappingen of schermen), snelheidsmaatregelen, stimuleringsregeling voor luchtwassers, het afsluiten van (lokale) wegen en stimulering van zware voertuigen en lichte voertuigen die vervroegd voldoen aan de Euro 6 norm. Die maatregelen die kosteneffectief bijdragen aan het overal halen van de grenswaarden én die maatschappelijk acceptabel zijn, worden in het NSL opgenomen.

Op dit moment is nog niet duidelijk of genoemde maatregelen die nu worden onderzocht wel of niet in het NSL worden genomen. Dit zal duidelijk worden met het concept van het NSL in het voorjaar.

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

**Definitie**

1. Het criterium of een project wel of niet in betekenende mate is, wordt vergelijkbaar met de benadering in Duitsland: maximale toename van de concentratie 3% van de norm voor de jaargemiddelde concentratie. Dit geldt in principe voor alle stoffen (dus zowel voor NO<sub>2</sub> als voor fijn stof)
2. Dit criterium is een «of-benadering». Indien een project voor één stof deze grens overschrijdt (NO<sub>2</sub> of fijn stof), dan is het project als geheel «in betekenende mate» en dienen effecten op zowel NO<sub>2</sub> als fijn stof in beeld te worden gebracht.
3. De 3% norm is omgezet in concrete aantallen. Dit betekent dat de navolgende projecten waarschijnlijk niet in betekenende mate zijn
  - woningbouw: minder dan 2 000 woningen netto
  - infrastructuur: minder dan 3% concentratiebijdrage (verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie)
  - bedrijventerreinen: netto oppervlak van minder dan 40 hectare. Daarnaast bij vergunningverlening per bedrijf beoordeling emissie op concentratietoename
  - kantoorlocaties: minder dan 40 000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak
4. Als uit nadere analyse blijkt dat individuele projecten weliswaar groter zijn dan genoemde concrete aantallen, maar door de specifieke uitwerking of door projectspecifieke maatregelen toch tot minder dan 3% toename leiden van de norm voor de jaargemiddelde concentratie, dan is het project ook «niet in betekenende mate»

Nota bene:

Bijgaande lijst is een inschatting van de projecten die op dit moment als «in betekenende mate» worden gezien. Er kunnen verschillen zijn tussen bijgaande lijst en de overzichten zoals die in de provincies worden gehanteerd. Pas met vaststelling van het programma (1 september) wordt de lijst projecten definitief. In de komende periode wordt nagegaan of de projecten daadwerkelijk boven de 3% norm uitkomen en voor besluitvorming in de komende 5 jaar op de rol staan.

In het overzicht is Project Mainport Rotterdam (PMR) als PM post opgenomen. Mocht blijken dat saldering op projectniveau volgens het Besluit Luchtkwaliteit 2005 onvoldoende perspectief biedt, dan zal saldering van PMR plaatsvinden binnen de kaders van het wetsvoorstel.

## CONCLUSIES

### N.B.: AANTALLEN PROJECTEN ONJUIST I.V.M. AANPASSING IBM-PROJECTEN RIJKSINFRA

#### Zuid Holland

Aantal projecten	68	(+2 +Maasvlakte II)
Aantal woningen	57 000–63 700	
Aantal ha bedrijventerrein	913–1 088	(+Maasvlakte II)
Aantal km rijstrook rijksinfra		
Aantal m <sup>2</sup> kantoor	2 553 000	

#### Noord Vleugel

	Noord-Holland	Utrecht	Flevoland	Totaal
Aantal projecten	79 (+16)	24	28	131 (+16)
Aantal woningen	55 280	29 100	51 000	135 380
Aantal ha bedrijventerrein	1 605	757 (max)	2 161	4 523
Aantal km rijstrook rijksinfra	323	270	?	593
Aantal m <sup>2</sup> kantoor	3 173 600	1 345 000	728 388	5 246 988

#### Limburg

Aantal projecten	16 (+8)
Aantal woningen	> 5 500
Aantal ha bedrijventerrein	> 455
Aantal km rijstrook rijksinfra	112
Aantal m <sup>2</sup> kantoor	40–50 000

#### Noord Brabant

Aantal projecten	63 (+ 15)
Aantal woningen	> 34 407
Aantal ha bedrijventerrein	1 792
Aantal km rijstrook rijksinfra	40
Aantal m <sup>2</sup> kantoor	> 788 000

#### Gelderland

Aantal projecten	23
Aantal woningen	nog onbekend
Aantal ha bedrijventerrein	nog onbekend
Aantal km rijstrook rijksinfra	0
Aantal m <sup>2</sup> kantoor	nog onbekend

#### Overijssel

Aantal projecten	4 (+2)
Aantal woningen	–
Aantal ha bedrijventerrein	50
Aantal km rijstrook rijksinfra	0
Aantal m <sup>2</sup> kantoor	–

#### Zuid-Holland

##### Woningbouw

	omvang
1. Rijnmond Boterdorpsepolder	2 100–3 000
2. Maassluis Rijnmond Dijkpolder	2 000
3. Den Haag Haaglanden Binckhorst	4 600
4. Pijnacker Nootdorp Haaglanden	2 300
5. Drechtsteden Volgerlanden	4 800
6. Valkenburg regio Holland Rijnland	10 000
7. Gouda Zuid Holland Oost: Westergouwe	3 200–4 000
8. Waddinxveen Zuid Holland Oost:Triangel	3 000
9. Stedenbaan Zuidvleugel	10 000
10. Zuidplaspolder	15 000–20 000

### Rijks- en regionale infrastructuur in km

11. Rijnmond A13/A16 verbinding
12. Haaglanden A4 Delft Schiedam
13. N209 A13-Doenkade (nog onzeker)
14. Rijnmond N470 2e fase (nog onzeker)
15. Rijnmond Oostelijke ontsluiting Voorne Putten (=Verlengde N217, Hekelingseweg-Plank over Spui)
16. Rijnmond Alexander Hoofdpleinweg (=kruispunt Hoofdweg Nesselande?)
17. Haaglanden Trekvliettracé
18. Haaglanden Westland 3in1 (verlengde Veilingroute 2e wegverbinding HvH en kp Westerlee)
19. Zoetermeer/Zoetermeer Centrum
20. Leidse regio Rijnlandroute
21. Holland Rijnland verbinding N205-N206
22. Zuidwestelijke randweg Gouda
23. Rijnmond Kralingse Knoop fase 1 (nog onzeker)
24. Rijnmond Kralingse Knoop fase 2
25. Hartelcorridor, combinatie met A15
26. Verdubbeling Boterdorpseweg (nog onzeker)
27. Ontsluitingsweg Kickersbloem Hellevoetsluis
28. Nieuwe verbindingsweg Hellevoetsluis
29. Ontsluiting centrum Ridderkerk

### Bedrijventerrein in ha

	<i>omvang</i>
Rijnmond Project Mainport Rotterdam	1 000 ha <sup>1</sup>
30. Rijnmond Binnenstedelijk	100 twijfel
31. Rijnmond Ridderster Reijerwaard	50
32. Rijnmond Schieveen	70
33. Rijnmond Kickersbloem 3	60
34. Rijnmond Hoeksche Waard	120
35. Rijnmond Stadshavens Waalhaven Zuid	50
36. Rijnmond Voorne Putten Opties	70
37. Rijnmond Berkel Roderijs Oudeland	70
38. Rijnmond Rotterdam Botlek Vondelingenplaat	100
39. Haaglanden Westland Westerlee	40
40. Drechtsteden Dordrecht Zeehavens	58
41. Zuidplaspolder	125–300

### Kantoorlocaties in m<sup>2</sup>

	<i>omvang</i>
42. Rijnmond Rotterdam Centrum	500 000
43. Rijnmond Rotterdam Kralingsezoom brainpark	150 000
44. Rijnmond Rotterdam Airport	75 000
45. Rijnmond Schiedam Schieveste	125 000
46. Rijnmond Alexander	75 000
47. Rijnmond Vlaardingen Vijfsluizen	50 000
48. Rijnmond IJsselmonde Noorderhelling	64 000
49. Rijnmond MCRZ	120 000
50. Rijnmond Vierhavenstraat	55 000
51. Rijnmond Overschiepark zestienhoven	183 000
52. Haaglanden LeidschendamVoorb Overgoo	40 000
53. Haaglanden Zoetermeer Parkeerlus A12	75 000
54. Haaglanden Zoetermeer Boerhavelaan	95 000
55. Haaglanden Den Haag Wijnhavenkwartier	190 000
56. Leidsche regio Leiden Stationsgeb deel II	51 000
57. Leidsche regio Leiden Haagse Schouwweg	60 000

<sup>1</sup> Mocht blijken dat saldering op projectniveau volgens het Besluit Luchtqualiteit 2005 onvoldoende perspectief biedt, dan zal saldering van PMR plaatsvinden binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtqualiteit (NSL).

	<i>omvang</i>
58. Leidsche regio Lammerschans	60 000
59. Leidsche regio Zoeterwoude Meerbrug	73 000
60. Drechtsteden Dordrecht spoorzone	90 000
61. Drechtsteden Zwijndrecht spoorzone	140 000
62. Drechtsteden Dordrecht gezondheidspark	100 000
63. Leidsche regio Leeuwenhoek	62 400
64. Gouda Goudse poort	120 000

#### **Overige projecten, nog te onderzoeken**

- Haaglanden Den Haag Laakhaven 30 000 m<sup>2</sup> kant. + 1350 woningen
- Gouda Spoorzone 10 000 m<sup>2</sup> kant. + 30 000 m<sup>2</sup> scholen + 600–1800 woningen
- nevenbestemmingen van de projecten 62, 63, 67, 68 en 69

#### **Noordvleugel – Noord-Holland**

<b>Woningbouw</b>	<b>omvang</b>
65. Bloemendalerpolder/KNSF	4 500
66. Inverdan Zaanstad	2 000
67. Bollenstreek/H'meer-west Haarlemmermeer	5 000
68. De Draai, Heerhugowaard	3 000
69. Bangert en Oosterpolder, Hoorn	2 420
70. Zuid-As	3 362
71. Ijburg 1	3 273
72. Ijburg 2	2 625
73. Ijburg 3	2 200
74. Ijburg 4	2 000
75. Zeeburgereiland	5 000
76. Overamstel (werkgebied)	4 000
77. De Hallen (Oud-West)	pm
78. Overhoeks (vroeger Buiksloterham)	2 200
79. Buiksloterham	4 000
80. Parkstad Delflandpleinbuurt	2 200
81. Shell terrein	2 200
82. NDSM terrein	2 000
83. CAN gebied stedelijk wonen Noord	3 300

#### **Rijks- en regionale infrastructuur in km**

- Schoterbrug/Oostwegverbinding te Haarlem
- N197 westelijke Randweg Beverwijk
- Oostelijke randweg, Beverwijk
- A 10, Zuidas (Hoofdweggedeelte)
- Verbreding/verlegging N244
- Tweede Coentunnel/Westrandweg
- N201 plus gebiedsontwikkeling
- Verbinding A6-A9 (Schiphol–Amsterdam–Almere)
- Spitsstrook A 4/A10 Badhoevedorp – knpt Nieuwe Meer – knpt Amstel
- N525 mediapark
- N023 Westfrisiaweg
- Omlegging A9 Badhoevedorp
- Buffer Watergraafsmeer (knooppunt Diemen)
- Zuidtangent Oosttak

*Bedrijventerrein in ha**omvang*

98. Tweede Terminal Schiphol	75 ha
99. Badhoevedorp-zuid/A9-omlegging	75 ha
100. Afrikahaven	172 ha
101. Amerikahaven Noord Oost	90 ha
102. Atlas Park West	63 ha
103. Westhaven West	59 ha
104. Sloterdijk III Noord	45 ha
105. Airport Businesspark A'dam Osdorp	45 ha
106. Werkstad A4	235 ha
107. Zwanenburg Zuid	300 ha
108. Lijnden West	68 ha
109. Schiphol logistics park	63 ha
110. De Groene Hoek	40 ha
111. Kanaalzone Zuid Achtersluispolder	200 ha
112. Greenpark Aalsmeer	75 ha

*Kantoorlocaties in m<sup>2</sup>**omvang*

113. A'dam teleport	337 500 m <sup>2</sup>
114. A'dam Zuidas Dok	288 800 m <sup>2</sup>
115. Sciense park A'dam	219 500 m <sup>2</sup>
116. A'dam Zuid As Vivaldi	203 000 m <sup>2</sup>
117. Centrum A'damNoord	183 900 m <sup>2</sup>
118. A'dam Zuid As overig zuidkant	167 000 m <sup>2</sup>
119. A'dam Zuid As Gustav Mahlerlaan	161 000 m <sup>2</sup>
120. A'dam Overamstel	152 000 m <sup>2</sup>
121. A'dam Amstel III A-strook Noord	138 300 m <sup>2</sup>
122. A'dam Riekerpolder	111 100 m <sup>2</sup>
123. A'dam Amstel III A-strook zuid	111 000 m <sup>2</sup>
124. A'dam Alfadriok	92 600 m <sup>2</sup>
125. A'dam Oude Haagseweg West	73 600 m <sup>2</sup>
126. A'dam Riekerhaven	70 000 m <sup>2</sup>
127. A'dam Centrumgebied A'dam Zuid Oost	64 300 m <sup>2</sup>
128. A'dam Zuid As overig noordkant	57 000 m <sup>2</sup>
129. A'dam Cornelis Lelylaan A10	55 500 m <sup>2</sup>
130. A'dam Shell terrein	55 000 m <sup>2</sup>
131. A'dam oostelijke Handelskade	54 900 m <sup>2</sup>
132. A'dam Wibautstraat	53 600 m <sup>2</sup>
133. A'dam Zuid As VU/ VU MC	50 000 m <sup>2</sup>
134. A'dam Zuid As Kop rivierenbuurt	50 000 m <sup>2</sup>
135. A'dam Zuidelijke IJ-oever Oosterdokseiland zuid	48 900 m <sup>2</sup>
136. A'dam Zuid As Gershwin	45 000 m <sup>2</sup>
137. A'dam Radarweg/ Donauweg	43 100 m <sup>2</sup>
138. A'dam Delflandpleinbuurt	40 000 m <sup>2</sup>
139. A'dam IJ-burg Centruimeiland Pampuslaan	100 000 m <sup>2</sup>
140. A'dam Shellterrein (bedrijfsruimte?)	82 000 m <sup>2</sup>
141. A'dam Overamstel Amstel I (bedrijfsruimte?)	65 000 m <sup>2</sup>

**Noordvleugel – Utrecht****Woningbouw****omvang**

142. Leidsche Rijn (totaal meerdere deelplannen)	20 000
143. Rijnenburg (minimale omvang)	5 000
144. Sationsgebied Utrecht	2 100
145. Merwedekanaalzone	2 000

## Rijks- en regionale infrastructuur in km

- 146. Ontsluiting Utrecht West
- 147. Nieuwe ontsluiting Utrecht west Rondweg 1 en 2 Noordelijke Ring Utrecht
- 148. Bereikbaarheid stationsgebied Weg Verenigde Naties etc
- 149. A12 Woerden – knpt. Oudenrijn (Utrecht West benutting)
- 150. A27 Lunetten Rijnsweerd SWWV
- 151. A27 Lunetten Hooipolder (project ligt ook in Zuid-Holland en Noord-Brabant)
- 152. OV-terminal stationsgebied Utrecht (onderdeel van herontwikkeling stationsgebied)

### Bedrijventerrein in ha

omvang

153. Kop van Isselt Amersfoort	(bruto hectare)	
		200 ha
154. Nieuwegein Het Klooster (bruto hectare, deels goedgekeurd)		73–105 ha
155. Strijkviertel		52 ha
156. Rijnenburg		100 ha
157. Woerden		30 ha
158. Leidsche Rijn bedrijventerrein		170 ha
159. Rijnenburg bedrijven en kantoren		100 ha

### Kantoorlocaties in m<sup>2</sup>

omvang

160. Stationsgebied Utrecht	240 000 m <sup>2</sup>
161. Leidsche Rijn (kantorenpark)	700 000 m <sup>2</sup>
162. Leidsche Rijn Centrum	130 000 m <sup>2</sup>
163. Doorontwikkeling Uithof Utrecht	125 000 m <sup>2</sup>
164. Woerden Snellerspoor	70 000 m <sup>2</sup>
165. Nieuwegein binnenstad	80 000 m <sup>2</sup>

## Noordvleugel-Flevoland

### Woningbouw

omvang

166. Almere Poort	realisatie 2007–2012:	6 500
167. Almere Poort	realisatie 2012–2020	5 500
168. Almere Hout	realisatie 2007–2012	2 200
169. Almere Hout	realisatie 2012–2020	7 800
170. Almere overig (inbreiding)	realisatie 2007–2012	5 450
171. Almere overig (inbreiding)	realisatie 2012–2020	3 550
172. Lelystad–Warande	realisatie 2007–2020	10 000
173. Lelystad–Buitendijks	realisatie 2012–2020	5 000
174. Lelystad–Masterplan	realisatie 2007–2020	5 000

### Rijks- en regionale infrastructuur

- 175. Aansluiting Almere-Poort op Hoge ring
- 176. Nieuwe infrastructuur ter ontsluiting van Almere-Poort, – Haven, – Hout en -Buiten/Oostvaarders
- 177. Extra rijstrook op de Larserweg
- 178. Aanleg N23 (Alkmaar–Zwolle. Waaronder aanleg van nieuw tracé tussen Houtribdijk en A6-Lelystad-Noord)

<i>Bedrijventerrein<sup>1</sup></i>		<i>omvang</i>
179. A6/A27	(beoogd startjaar 2008, in fasen)	400 ha
180. A27/Vogelweg	(beoogd startjaar 2008 e.v.)	40 ha
181. Verschillende kleinere bedrijventerreinen in Almere Poort	(beoogd startjaar 2007)	55,8 ha
182. Megapark Larserpoort <sup>2</sup>	(beoogd startjaar na 2012)	400 ha
183. Flevopoort	(beoogd startjaar 2008 e.v.)	80 ha
184. Flevokust	(beoogd startjaar 2008 e.v.)	150 ha

<i>Kantoorlocaties</i>		<i>omvang (m<sup>2</sup> bvo)</i>
185. Almere Poort	(beoogde realisatie 2007–2012)	200 000 m <sup>2</sup>
186. Almere Poort	(beoogde realisatie 2012–2020)	300 000 m <sup>2</sup>
187. Almere Stad Centrum	(beoogde realisatie 2007–2012)	157 388 m <sup>2</sup>
188. Lelystad Stadscentrum/ Schouw-Oost	(beoogde realisatie 2007–2012)	21 000 m <sup>2</sup>
189. Lelystad Stadscentrum/ Schouw-Oost	(beoogde realisatie 2012–2020)	50 000 m <sup>2</sup>

## **Overige projecten, nog te onderzoeken**

### **Noord-Holland**

#### **Overige**

- Chocoladefabriek
- A'dam Stedelijk museum
- A'dam Rijksmuseum
- Project Stadsdeelhart Schalkwijk te Haarlem (won, bios,sport,horeca)
- A'dam stadschouwburg
- A'dam rioolwaterzuiveringsinstallatie
- Parkeergarage Haarlem 800 plaatsen
- Blaricummeent 129 500 m<sup>2</sup>
- A'dam ZuidAs Composer 115 000 m<sup>2</sup> A'dam AMC medisch 100 000 m<sup>2</sup>
- A'dam VU 92 500 m<sup>2</sup>
- A'dam WTCW 77 700 m<sup>2</sup>
- A'dam hotel teleport 70 000 m<sup>2</sup>
- A'dam Centrumgebied zuid oost GETZ 60 000 m<sup>2</sup>
- A'dam Centrum A'dam noord indoor topsportcentrum 50 000 m<sup>2</sup>
- A'dam Zuid As Noordzone 42 000 m<sup>2</sup>

#### *Flevoland*

- Ontwikkeling van luchthaven Lelystad
- Ontwikkeling Stadshart Lelystad (combinatie van kantoren, winkels, woningen)
- Bedrijventerrein Stichtse Kant (135 ha)

### **Limburg**

#### **Woningbouw**

	<b>omvang</b>
190. Maastricht Belvedere	3 500–4 000
191. Maastricht Zinkwit Tegra	>2 000

<sup>1</sup> Ingebruikname: fase 1, 2003–2010; fase 2, 2010–2020; fase 3, 2020–2030.

<sup>2</sup> Realisatie is mede afhankelijk van ontwikkeling rond Zuiderzeelijn.



**Rijks- en regionale infrastructuur in km** **omvang**

- 192. A2 Maastricht
- 193. A74 Venlo
- 194. N280-Oost Roermond
- 195. Buitenring Parkstad
- 196. Project Maaskruisend verkeer Maastricht

**Bedrijventerreinen in ha** **omvang**

- 197. Echt Susteren St Joost 90 ha
- 198. MAA > 100 ha
- 199. Weert Kempershoek 40 ha
- 200. Maastricht Lanakerveld 40 ha (+400 wo)
- 201. Venlo Businesspark/Floriade 45 ha
- 202. Venlo Trade Port Noord 140 ha

**Kantoorlocaties in m<sup>2</sup>**

- 203. Sittard-Geleen Zitterd Revisited 40–50 000 ha

**Overige projecten, nog te onderzoeken**

- Venlo Maasboulevard + Q4 155 woningen, 21 500 m<sup>2</sup> winkels, parkeren en theater
- Venlo e.o. Glastuinbouw: Siberië (200 ha) en Californië (250 ha)
- Grubbenvorst: A73 afslag
- Roermond stadsrandzone detailhandel, retail, kantoren
- Maastricht Tapijnkazerne 35 000 m<sup>2</sup> + 300 woningen
- Wm-vergunning Centrale zandverwerkingsinstallatie
- Barge terminal Venlo/Blerick
- Landbouwontwikkelingsgebieden Noord en Midden Limburg (onderdeel van Reconstructiegebied) en Heerlen (intensieve veehouderijbedrijven)

**Noord Brabant****Woningbouw****omvang**

- 204. Bergen op Zoom, Bergse haven 2 600
- 205. Breda, Teteringen 2 700
- 206. Berkel Enschoot Overhoeken 2 000
- 207. Helmond, Brandevoort II 2 500
- 208. Eindhoven, Meerhoven 2 800
- 209. Regio Helmond, Lungendonk 2 500
- 210. Veldhoven, West 2 710
- 211. 's-Hertogenbosch Groote Wielen. 2 000
- 212. Son en Breugel Soniuswijk 3 000
- 213. 's Hertogenbosch Boschveld 3 000
- 214. 's Hertogenbosch Avenue 2 2 000
- 215. Tilburg Koolhoven (deels al gebouwd) 2 000
- 216. Tilburg Piushaven 2 597
- 217. Uden Uden centrum ?
- 218. Uden Oost ?
- 219. Veghel Zuid Oost 2 000

**Rijks- en regionale infrastructuur in km**

- 220. Zevenbergen, Randweg langs kern Oostrand Zevenbergen
- 221. Rucphen-Zundert, Omlegging
- 222. Schijndel, omlegging randweg Wijbosch
- 223. N279 Veghel Den Bosch
- 224. N279 Veghel Helmond

- 225. NW tangent Tilburg
- 226. Dongen-Oosterhout
- 227. Baarle, Omlegging
- 228. N284, Reusel–Eindhoven
- 229. N329 Oss
- 230. N603, Heesch–Oss
- 231. Bose, Randweg Eindhoven NO
- 232. Halderberge omlegging Oudenbosch
- 233. Roosendaal omlegging Noordoost
- 234. 's Hertogenbosch omlegging Zuid West
- 235. Schijndel omlegging Zuid
- 236. Valkenswaard omlegging Zuid
- 237. Deurne Zuidelijke omleiding
- 238. Deurne Zuidoostelijke rondweg
- 239. Helmond Cartenbachtracé
- 240. Uden oostelijke rondweg
- 241. Veghel Nieuwe rondweg de Stad

*Bedrijventerreinen in ha* *omvang*

242. Heesch, heesch-west	125 ha
243. Moerdijk	450 ha
244. Roosendaal, Borghwerf II	190 ha
245. Cranendonck	90 ha
246. Bladel, Kempisch bedrijvenpark	75 ha
247. Helmond / Someren / Asten Diesdonk	200 ha
248. Helmond/Someren/Asten Brandevoort	40 ha
249. Helmond/Someren/Asten Scheepstal	50 ha
250. Tilburg, bedrijventerrein Vossenbergh West II	100 ha
251. Roosendaal, factory outlet center	100 ha
252. Deurne Centrum Groene Peelvallei	120 ha
253. Mill Revitalisering 't spoor	45 ha
254. Boxmeer Sterckwijk	57 ha
255. Veghel Doornhoek uitbreiding	40 ha
256. Veghel Amer/Dorshout, actualiseren	70 ha
257. Haps Regionaal bedrijventerrein	> 40 ha

*Kantoorlocaties in m<sup>2</sup>* *omvang*

258. 's-Hertogenbosch Spoorzone	124 000 m <sup>2</sup>
259. 's-Hertogenbosch Boschveld	???
260. 's-Hertogenbosch Avenue2	300 000 m <sup>2</sup>
261. 's Hertogenbosch Station Oost	52 000 m <sup>2</sup>
262. Tilburg	pm
263. Breda	pm
264. Eindhoven	pm
265. Helmond Spoorzone	82 000 m <sup>2</sup>

**Overige projecten, nog te onderzoeken**

*Landbouw (intensieve veeteelt)* *omvang*

- Reconstructieplan Peel en Maas
- Reconstructieplan De Peel
- Reconstructieplan Boven Dommel
- Reconstructieplan Maas en de Meijerij
- Reconstructieplan De meijerij
- Reconstructieplan Beerze Reusel
- Reconstructieplan De Baronie

### **Glastuinbouw**

- DEURNE 75 HA
- Someren 70 ha
- DAS gemeenten 50 ha
- West Brabant 250–300 ha
- Steenbergem 60 ha
- Etten Leur 50 ha
- Dongen Loon op Zand 60 ha
- 2 à 3 nieuwe lokaties 150 ha
- nevenfuncties (= publiekfuncties) project 59

### **Gelderland**

#### **Woningbouw** **omvang > 2000 woningen**

- 266. Bloemendalerpolder/KNSF - Schuytgraaf (Arnhem)
- 267. Uitbreiding Ewijk
- 268. Dorpsingel-Oost Bemmelen (Lingewaard)
- 269. Aansluiting Kattenlegger, A325 Elst (Overbetuwe)
- 270. Waalsprong (Nijmegen)
- 271. Waalfront (Nijmegen)
- 272. De Pas in Elst (Overbetuwe)
- 273. Groot Holthuizen
- 274. woonwijk de Passewaaij (Tiel)
- 275. woonwijk Ede Oost (Ede)
- 276. woonwijk Kernhem (Ede)
- 277. woningbouw Barneveld (Barneveld)

#### **Rijks- en regionale infrastructuur**

Geen rijksinfrastructuur «in betekende mate»

#### **Bedrijventerreinen**

**omvang > 40 ha**

- 278. Kleefsewaard-Koningspley (Arnhem)
- 279. IJsseloord (Arnhem)
- 280. Het Broek (Arnhem)
- 281. A-12 zone Duiven (Duiven)
- 282. De Grift (Nijmegen)
- 283. De Merm (Elst/Overbetuwe)
- 284. A15 zone (Overbetuwe/Nijmegen)
- 285. Zevenaar Oost/Hengelder2 (Zevenaar)
- 286. bedrijfsterrein de Wildeman (Zaltbommel)
- 287. bedrijfsterrein A15 (Tiel)
- 288. bedrijfsterrein de Hasselaar (Barneveld)

#### *Kantoorlocaties*

*omvang > 2000 m<sup>2</sup>*

Nog geen opgave

### **Overijssel**

#### **Woningbouw**

–

#### **Rijks- en regionale infrastructuur**

- 289. verbreding Siemelinksweg/routing gevaarlijke stoffen over N348, Deventer
- 290. reconstructie Amstellaan, Deventer
- 291. doorstart Vliegveld Twente

#### **Bedrijventerreinen**

- 292. Bedrijvenpark A1, Deventer 50 ha

## Kantoorlocaties

–

## Overige projecten, nog te onderzoeken

- Waterrijk, Almelo 4 000 woningen
- Usseleres, Enschede 60 ha

1. De in het NSL gebruikte rekenmethoden zullen door VROM van een juridische onderbouwing worden voorzien. MNP staat garant voor het wetenschappelijke niveau van de salderingstool en zal door middel van een review een oordeel vellen over het wetenschappelijke gehalte van de saneringstool.
2. Door gemeenten wordt gerekend met modellen die in het concept meet- en rekenvoorschrift zijn voorgeschreven. Voor afwijkende modellen is toestemming van VROM nodig.
3. In het NSL wordt direct gerekend aan PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>, omdat voor deze stoffen problemen worden verwacht met betrekking tot het halen van grenswaarden. Daarnaast wordt met behulp van een door MNP vastgestelde conversiefactor PM<sub>10</sub> concentraties omgezet in PM<sub>2,5</sub> concentraties.
4. In het NSL wordt geanticipeerd op de nieuwe EU richtlijn, dat wil zeggen dat uitgegaan wordt van het voorstel van de Europese Raad dat besproken is op de council meeting van 27 juni. Dit betekent het volgende:
  - Concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> worden berekend op een afstand van 10 meter van de rand van de weg en vanaf de wal (een vergelijkbare zone langs vaarwegen) en daar waar de gevel dichterbij ligt is die ligging bepalend (ook conform amendement parlement).
  - De berekeningen bij wegen zijn representatief voor ten minste 100 meter weg. Dit betekent dat op straatniveau gekozen zal worden voor het representatieve CAR wegtype en dat berekeningen worden gemiddeld voor 100 meter weglengte.
  - De berekeningen bij inrichtingen (industrie, landbouw, e.d.) zijn representatief voor een vak van ten minste 250 x 250 meter in de directe omgeving. Bij berekeningen aan inrichtingen wordt het gemiddelde effect van de wind in beschouwing genomen.
  - Het NSL zal gebruikmaken van de mogelijkheden tot derogatie
  - Doordat het NSL anticipeert op de nieuwe EU richtlijn zijn de berekeningen nog niet bruikbaar totdat de richtlijn is geïmplementeerd. Tot dan geldt het huidige Meet en Rekenvoorschrift die gebaseerd is op de vigerende richtlijn
5. Bij de bepaling van de IBM projecten is overigens voorlopig nog uitgegaan van de concept AmvB die is gemaakt op basis van de vigerende richtlijn. Zodra de nieuwe richtlijn vigeert en leidt tot een andere manier van meten en rekenen kan dit leiden tot hogere grenzen voor IBM projecten. Medio oktober is dit duidelijk.
6. In het NSL wordt gerekend met het zogenaamde GE-scenario, zoals dat tot nu toe gebruikelijk is bij het rekenen aan milieukwesties. Gemeentelijke verkeersprognoses die als input worden gebruikt moeten dus hiermee consistent zijn. Uiterlijk begin 2007 zal op rijksniveau een beslissing worden genomen over de vraag of een ander scenario van het WLO (bijvoorbeeld SE) beter als uitgangspunt kan dienen zodat – indien hiertoe wordt besloten – het verwerkt kan worden in de nieuwe GCN-kaarten (maart 2007). Dit is in feite alleen van belang voor de saneringsopgave.
7. In het NSL wordt bij de saldering gerekend met rijksmaatregelen (vanaf nu nationaal maatregelenpakket te noemen voorheen heette dit prinsjesdagpluspakket) en regionale/lokale maatregelen, vanuit de gedachte dat nieuwe Nederlandse projecten die leiden tot een grotere

saneringsopgave moeten worden gecompenseerd met nieuwe Nederlandse maatregelen. Bij het rekenen aan de saneringsopgave worden ook de internationale maatregelen meegenomen vanuit de gedachte dat afgesproken Europees beleid doorwerkt in de bestaande Nederlandse saneringsopgave. Dit heet vanaf nu nationaal en internationaal maatregelenpakket (voorheen het beleidsrijke pakket) en is dan ook gebaseerd op de volledige uitvoering van de thematische strategie van de EU inclusief het prinsjesdagpluspakket. Het Prinsjesdag plus pakket staat in bijlage 1. Het nationale en internationale maatregelenpakket staat beschreven in het MNP rapport 500093002/2006 (Velders et al) «Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland»

8. Omstreeks 25 oktober zal een aangepaste versie van het CAR-model beschikbaar komen waarin het beleidsrijke scenario is opgenomen. Om tot die tijd de effecten van het nationale en internationale maatregelenpakket ten opzichte van het referentie scenario te kunnen inschatten, kan de volgende aanpak gehanteerd worden: Bepaal met het saneringstool voor uw regio/gemeente de verhouding van het aantal knelpuntkilometers in een bepaald jaar voor beide scenario's. Dit verhoudingsgetal geeft een indicatie van de reductie van de achtergrondconcentraties als gevolg van het scenario Beleidsrijk. Deze reductie kan dan gebruikt worden in de berekening met CAR2.
9. Met MNP heeft rekenregels voor de saldobenadering opgesteld die zijn verantwoord in een rapport dat eind september beschikbaar komt. Het model is een zogenaamde delta benadering. Alleen veranderingen van concentraties ten gevolge van alle projecten in betekenende mate en het nationale maatregelenpakket (voorheen prinsjesdagpluspakket) worden in beeld gebracht. Er worden dus geen absolute concentraties in kaart gebracht. Dit is niet relevant voor de saldo benadering en biedt ook uit oogpunt van volksgezondheid geen toegevoegde waarde. Referentie is het zogenaamde GCN-referentiescenario (waarin alleen maatregelen voor 1.1.2005 zijn verwerkt). In het referentiescenario is ook de autonome ontwikkeling (incl alle ruimtelijke projecten begrepen). Het laatste leidt overigens niet tot dubbeltellingen. Concentraties worden berekend met het OPS verspreidingsmodel. Blootstelling wordt in beeld gebracht als zinvolle aanvullende informatie.
10. Alleen projecten waarover in de periode 2007 t/m 2011 besluiten worden genomen worden in de saldoberekening meegenomen. De uitvoering kan zich uiteraard over een langere periode uitstrekken. De invoer zal dus gebaseerd moeten zijn op deze verwachte uitfasering. Er wordt alleen gerekend aan woningbouwprojecten, bedrijventerreinen, kantorenlocaties, wegen en kassen. Voor overige projecten (en voor extra flexibiliteit in de toekomst) onderzoekt het rijk de mogelijkheid van het opnemen van een stelpost van bijvoorbeeld 10%. Voor projecten wordt gerekend met netto-effecten van projecten (vervangende woningbouw levert geen extra vervuiling op; alleen nieuw verkeer als gevolg van nieuwe weg wordt meegerekend). Maatregelen worden meegenomen die getroffen zijn of worden na 1 januari 2005 door rijks(prinsjesdag plus) en lokale overheid.

Saldomatige effecten worden in beeld gebracht voor alle jaren tussen 2010 en 2020.

Als resolutie is gekozen voor blokken van 1 x 1 km.

De gebieden waar de saldo's voor worden bepaald kunnen door de regio's in het model worden ingevoerd.

11. De saneringsberekeningen in het NSL zijn gebaseerd op het GE-scenario en het beleidsrijke maatregelenpakket. De achtergrondconcentratie is door MNP in de vorm van een GCN-kaart op basis van het GE scenario aangeleverd. Bovenop deze achtergrondconcentratie zullen lokale concentratieverhogingen voorkomen, die getoetst worden aan de grenswaarden. Hieraan wordt op drie manieren gerekend. In de eerste plaats is er de saneringstool van Goudappel Coffeng, die vooral geschikt is voor het rekenen aan verkeersgerelateerde problemen op het onderliggend wegennet. Regionale overheden kunnen hiermee zelf rekenen en lokale maatregelen en locatiespecifieke kennis invoeren. In de tweede plaats heeft ECN gerekend aan de intensieve veehouderij. In opdracht van VenW heeft ECN tenslotte gerekend snelwegen. Dit alles zal uiteindelijk worden geïntegreerd in één tool. Deze tool levert per km vak van 1 x 1 km de hoogste daarin voorkomende waarde plus aanvullende informatie over de overige overschrijdingen in dit vak. Indien er dus meerdere overschrijdingslocaties in een grid van 1 x 1 km zijn, dan zijn dus alle overschrijdingen zichtbaar en worden alle overschrijdingen aangepakt.

In opdracht van VROM zal TNO rekenregels maken voor kassen op basis waarvan regio's in deze tool aanvullende informatie kunnen inbrengen. Voor op- en overslag kunnen regio's op basis van eigen informatie in goed overleg met MNP/VROM dat eveneens doen. VenW gaat aanvullende informatie over scheepvaart verstrekken.

Effecten van op- en overslag, kassen, scheepvaart (rekenen op 10 m van rand vaarweg), luchtvaart en intensieve veehouderij zullen in onderling overleg met VROM worden ingevoerd.

12. Voor de saneringstool van Goudappel/Coffeng voor verkeersgerelateerde situaties in zijn huidige vorm is een verantwoording/toelichting beschikbaar. De tool geeft naast de uitkomsten voor het in 6 genoemde GE-scenario/beleidsrijke pakket ook aanvullende informatie voor andere scenario's/pakketten. Die informatie dient alleen voor het kunnen maken van vergelijkingen met eerder uitgevoerde berekeningen. Dit levert dus de mogelijkheid om de uitkomsten te verifiëren op juistheid en speelt geen rol bij het toetsen aan de grenswaarde. Uitgangspunten voor de verkeerskundige input zijn: consistentie op macroniveau met nota mobiliteit (op microniveau dienen in overleg met V&W afspraken gemaakt te worden over gebruik van eventuele specifieke lokale data), verdeling op basis NRM's en zogenaamde alles of niets toedeling op lokaal niveau. Beprijzingsvariant 5 uit het rapport Nouwen. Voor de saneringsopgave rond wegen wordt uitgegaan van het toetsen aan de grenswaarde op 10 m van de buitenste wegrand voor zowel  $PM_{10}$  als  $NO_2$ . Daar waar de gevel dichterbij ligt is de gevel bepalend. Gerekend wordt op 1,5 m hoogte. De bomenfactor is standaard op één gesteld, maar gemeenten kunnen deze, waar relevant, ophogen (zie ook het meet- en rekenvoorschrift). De doorstromingsfactor wordt voor de vier grote steden bepaald op basis van gemeentelijke informatie. Voor alle andere gemeentelijke en provinciale wegen is een relatie gelegd tussen bebouwingsdichtheid en doorstromingsfactor. Dit heeft tot gevolg dat alleen in uitzonderingsgevallen stagnatieklasse Vd is gehanteerd. Er wordt vanaf versie 1.0 gerekend met representatieve straten in plaats van korte wegvakken (zie ook onder 3). Voor wegen is gerekend met de emissiefactoren van april 2006. Het onderliggend wegennet is doorgerekend met CAR (versie 5.0).

Binnen één grid van 1 x 1 km zijn verschillende saneringspieken berekend op basis van verschillen in de ruimtelijke omgeving. Als er

binnen een grid sprake is van een overschrijding (achtergrondconcentraties opgehoogd met verkeersemisies) wordt het volledige grid beschouwd als overschrijdingsgebied.

Regio's kunnen met de tool tot op gemeenteniveau resultaten uitdraaien. Binnen de vier grote steden kan ook binnengemeentelijk uitgesplitst worden.

In de volgende versie (2.0) die over enige weken beschikbaar komt zullen de niet-knelpunten alsnog zichtbaar worden gemaakt als achtergrondinformatie. Onderzocht wordt nog of in de tool een mogelijkheid kan worden ingebouwd waarmee regio's zelf kunnen rekenen aan deze straten die volgens de tool geen knelpunt opleveren. Afwijkende verkeerssituaties (bomenfactor, verkeersberekening) of aanwezigheid van bronnen (kassen, open overslag, scheepvaart etc.) waar in de tool nog geen rekening mee is gehouden kunnen aanleiding zijn voor het aanwezig zijn van meer knelpunten dan de tool aangeeft. Aan de provincies wordt gevraagd deze afwijkingen te inventariseren (voor kassen en scheepvaart zorgt VROM voor ondersteuning) en daarbij de vermoedelijke reden van de afwijking aan te geven. Als VROM daarmee kan instemmen kan dan Goudappel Coffeng in opdracht van VROM de tool aanpassen.

De integratie van de gegevens over intensieve veehouderij in de tool was in dit verband al voorzien en zal door VROM plaatsvinden.

13. Het rijkswegennet is doorgerekend met VLW. De verkeerskundige input is aangeleverd door AVV en gebaseerd op de nota mobiliteit. Beprijzingsvariant 5 uit het rapport Nouwen. De correctiefactoren voor de km-heffing zijn te vinden in de handleiding bij de saneringstool (versie 1.0), op pagina 48, tabel I.1 en I.2. Gerekend wordt op 1,5 m hoogte. Voor het snelwegennet zijn emissiefactoren van april 2006 gebruikt.
14. Over de berekeningen van ECN aan de intensieve veehouderij is een concept-rapport beschikbaar dat binnenkort definitief wordt. Het rapport beschrijft alleen de situatie in de provincies met reconstructiegebieden (Noord Brabant, Gelderland, Overijssel, Limburg en Utrecht). Aangenomen is dat de economische omvang intensieve veehouderij niet verandert tussen 2004 en 2016; dat het aantal locaties sterk daalt in de autonome ontwikkeling; het aantal IPPC bedrijven sterk toeneemt en dat de AmvB huisvesting zal worden geïmplementeerd.

De data uit het GIAB voor 2004 zijn uitgangspunt voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Er heeft een correctie plaatsgevonden op basis van de diertellingen van de Gezondheidsdienst voor dieren. Voor het schetsen van de autonome ontwikkeling in alle betrokken provincies zijn de in Noord Brabant ontwikkelde criteria gehanteerd. Emissiefactoren zijn afkomstig uit de emissieregistratie, waarop een correctie heeft plaatsgevonden. Modelleren vindt plaats op basis van OPS. Concentraties die getoetst worden aan de grenswaarde zijn bepaald op basis van de volgende uitgangspunten: Erfgrens ligt op 50 van de bron. Bronhoogte 5 m. Windeffect is gemiddelde effect van verschillende windrichtingen. Het naast een bedrijf gelegen blok van 250 x 250 m wordt beschouwd als representatief. Voor dit blok wordt de gemiddelde waarde berekend.

15. Het Ministerie van VROM staat het steden en regio's toe gebruik te maken van eigen gegevens indien deze de «toets der kritiek» kunnen doorstaan. Dat kan betrekking hebben op gegevens van eigen meet-



netten of meer gedetailleerde of actuele emissiegegevens. Deze gegevens worden dan gebruikt om te komen tot een verfijning van de GCN-kaart van het desbetreffende gebied. De procedure daarvoor is vastgelegd in het Meet- en rekenvoorschrift en komt er op neer dat het RIVM gevraagd wordt de voorstellen vanuit de regio op hun merites te bezien en als dat niet tot problemen aanleiding geeft, verleent de de Staatssecretaris van VROM formele goedkeuring.

#### NSL: OVERZICHT VAN (INTER)NATIONALE MAATREGELLEN

Het kabinet heeft sinds 2005 het besluit genomen om meer dan 20 extra generieke maatregelen in te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. De meeste van deze maatregelen zijn al geïmplementeerd en andere zullen voor 2012 ingevoerd worden. In bijgaand schema is een overzicht van deze maatregelen gegeven.

Maatregelen die nog ingevoerd moeten worden en waarmee gerekend is, zijn:

- 1) Kilometerprijs
- 2) Raffinaderijen van olie naar gas
- 3) Actieplan fijn stof industrie
- 4) Invoering gecombineerde «Luchtwassystemen»
- 5) Europese maatregelen

##### Ad 1) Kilometerprijs

In de Planologische Kern Beslissing van de Nota Mobiliteit is opgenomen dat invoering van een kilometerprijs geschiedt onder de voorwaarden dat de invoeringskosten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingskosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent. Uit de recent naar de Kamer gestuurde kostenmonitor blijkt een sterke afname van de kosten, waardoor invoering van de kilometerprijs in 2012 mogelijk lijkt.

In de berekeningen die het MNP heeft uitgevoerd (Beoordeling van het NSL; rapport 500 095 003/2006) is dan ook uitgegaan van invoering van de kilometerprijs per 1 januari 2012. In 2015 is pas een deel bereikt van het effect wat verwacht wordt in 2020. De effecten zijn door het MNP op dezelfde wijze berekend als de berekeningen voor de Nota Mobiliteit. Dit betekent dat er is gerekend conform variant vijf van het Platform Nouwen: een kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukenmerken. Welke effecten in het definitieve NSL uiteindelijk kunnen worden meegenomen, hangt af van de keuzen die het nieuwe kabinet maakt over de hoogte en de vormgeving van de tarieven van de kilometerprijs.

##### Ad 2) Raffinaderijen van olie naar gas

Hier is gerekend met het reductiepotentieel bij de raffinaderijen in het Botlekgebied en gedeeltelijk de raffinaderijen in het Sloegebied. Er zijn reeds afspraken gemaakt met de raffinaderijen die in de loop van 2007 in de vergunningen zullen worden vastgelegd.

##### Ad 3) Actieplan fijn stof industrie

Er wordt gewerkt aan een actieplan fijn stof industrie die medio 2007 gereed zal zijn. Het kabinet legt zich hierbij een taakstelling op van 1 kiloton emissiereductie te bereiken in 2010, en 1,5 c.q. 2 kiloton te bereiken in 2015 respectievelijk 2020. Op basis van de IPPC-richtlijn dienen bedrijven vanaf eind 2007 qua emissiebestrijding aan BBT te voldoen. Daar bovenop zullen naar verwachting door de vergunningverlener in individuele gevallen op lokaal niveau met bedrijven afspraken worden gemaakt die verder gaan dan BBT of die het nemen van BBT-maatregelen

in de tijd naar voren halen. In dergelijke situaties kan eventuele financiële ondersteuning plaats vinden op basis van de VAMIL/MIA regeling of gebruik makend van het budget voor lokale maatregelen dat in NSL-kader beschikbaar wordt gesteld. Daarnaast is onderzoek is gestart naar de bijdrage van de industrie aan de emissies van fijn stof en NO<sub>2</sub>. De studie dient een meer betrouwbaar beeld op te leveren van de industriële emissies en van bronnen die mogelijk ontbreken in de huidige emissie-registratie. Op grond daarvan wordt een beter inzicht verkregen in welke mate de industrie bijdraagt aan de overschrijding van de luchtkwaliteits-norm fijn stof en NO<sub>2</sub>. Het onderzoek richt zich in eerste instantie op het Rijnmond gebied, maar zal tevens als basis dienen voor een beter landelijk beeld van de industriële stofemissies. Het onderzoek zal medio 2007 worden afgerond. Op basis van deze resultaten zal het reductieplan «Luchtkwaliteit en Industrie» in 2007 vastgesteld worden.

#### Ad 4) Invoering gecombineerde «Luchtwassystemen»

Aan de Tweede Kamer is eerder toegezegd bij de begrotingsbehandeling 2006 voor het ministerie LNV dat er een subsidieregeling komt voor tenminste € 15 mln. Hiervan kan 5 procent van de IPPC-bedrijven voorzien worden van een luchtwasser. Daarbij is uitgegaan van volledige compensatie van de extra kosten die een boer moet maken vergeleken met de kosten die aan de orde zijn ten behoeve van stalaanpassingen waar men sowieso al toe verplicht is. Alleen voor deze bedrijven is hiermee in de salderingstool gerekend.

#### Ad 5) Europese maatregelen

Voor de analyse van de haalbaarheid van de grenswaarden in toekomstige jaren is het van belang de ontwikkeling van bestrijdingsbeleid in Europese Unie mee te kunnen nemen. Immers, het buitenland draagt substantieel bij aan de concentraties in ons land. Het mag verwacht worden dat nieuw communautair beleid wordt ontwikkeld en in de buurlanden aanvullende maatregelen worden genomen. In de scenario-analyses wordt er van uitgegaan dat de bestaande Europese afspraken worden uitgevoerd zodanig dat in 2010 wordt voldaan aan de emissie-plafonds uit de NEC-richtlijn. Het is realistisch te veronderstellen dat ook na 2010 internationaal nieuw beleid zal ontstaan. Voor de ontwikkeling in de EU-lidstaten wordt op dit moment de emissiereductie-doelstelling uit de Europese CAFE Thematische Strategie beschouwd als de best mogelijke schatting voor het verloop in de emissies tussen 2010 en 2020.

#### Nationale maatregelen

Als het gaat om de taakstelling voor wat betreft het eigen aandeel van Nederlandse emissies heeft het kabinet er vertrouwen in dat de gestelde emissieplafonds zullen worden gehaald. Momenteel wordt de implementatie van het uitvoeringsplan van de NEC-richtlijn geëvalueerd. Alle NEC-doelen komen in zicht, ook al zal er nog een aanzienlijke inzet nodig zijn om de plafonds tijdig te halen. Voorwaarde is dat al het beleid dat zich momenteel in de pijplijn bevindt ook daadwerkelijk uitgevoerd wordt, hetgeen nog een aanzienlijk inspanning van alle sectoren zal vergen. In dat verband zal het kabinet binnenkort een besluit nemen om het zwavelgehalte van rode diesel te verlagen tot het niveau van het wegverkeer. Hiermee wordt de toepassing van nabehandelingstechnieken mogelijk gemaakt.

Een aanvullende prikkel voor schone auto's is de differentiatie van de motorrijtuigenbelasting naar vervuilende emissies. Het onderzoek naar de kosteneffectiviteit en de uitvoeringsaspecten hiervan is afgerond. Uit dit onderzoek blijkt dat de maatregel goed uitvoerbaar en kosteneffectief is en budgettair neutraal kan worden vormgegeven. Een volgend kabinet

kan over de invoering van deze maatregel besluiten in het kader van het Belastingplan 2008.

Voor de periode na 2010 wordt het in deze fase moeilijker om concreet de maatregelen aan te geven waarmee invulling zal worden gegeven aan emissiereducties die tegemoet komen aan de ambitie uit de CAFE Thematische Strategie van de Europese Commissie. Technisch gesproken is er voldoende potentieel aan maatregelen. Voorwaarde is wel dat het nationale beleid wordt gesteund door een stringent communautair bestrijdingsbeleid. Immers, het nationale beleid kent steeds meer zijn beperkingen omdat sommige maatregelen alleen op EU-niveau mogen worden getroffen. Voorbeelden daarvan zijn aanscherping van emissie-eisen voor voertuigen, aanscherping van emissie-eisen voor industrie en landbouw via de IPPC-richtlijn en de LCP-richtlijn, en de regelgeving voor kachels, open haarden en CV-ketels bij consumenten.

Ten aanzien van fijn stof zal de het grootste aandeel van de emissie-reductie door nationale maatregelen worden bereikt door:

- verdergaande uitvoering van het reductieplan fijn stof bij de industrie (m.n. bij industriële bedrijven in de sectoren open overslag, voeding, chemie en basis-metaal)
- de inzet van gecombineerde luchtwassers in de intensieve veehouderij
- de invoering van de kilometerprijs.

Voor wat betreft  $\text{NO}_x$  zal verdergaande emissiereductie vooral in de sector verkeer moeten worden bereikt en via de  $\text{NO}_x$ -emissiehandel bij de industrie. Bij verkeer wordt een belangrijke reductie verwacht van de invoering van de kilometerprijs.

Om de onzekerheden rond het halen van het  $\text{NO}_x$ -plafond en de luchtkwaliteitsnormen te verkleinen en eventuele tegenvallers op te vangen, ziet het kabinet de onderstaande maatregelen als kansrijke opties. De effecten hiervan zijn echter nog niet meegenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit:

- Aanscherping van de «Performance Standard Rates» (PSR) bij emissiehandel in de industrie. Het vastleggen van de precieze hoogte van de PSR voor 2011, 2010 en verder, alsmede de bekrachtiging van het systeem waarmee de PSR worden bepaald, dient nog nader te worden vastgesteld.
- Stimuleren Euro 6 (vrachtauto's, personenauto's en bestelauto's) zodra normen zijn vastgesteld en de eerste voertuigen op de markt beschikbaar komen.
- Onderzoeken van maatregelen ter vermindering van  $\text{NO}_x$ -emissies van de visserijvloot. De omvang van de  $\text{NO}_x$ -emissies van de visserijvloot is met 12 kton aanzienlijk. Bezien zal worden op welke wijze deze emissies kunnen worden gereduceerd.
- Introductie van Het Nieuwe Varen voor de binnenvaart en andre maatregelen uit het Actieplan Binnenvaart. De maatregelen zijn gericht op besparen van brandstof maar resulteert ook in een verlaging van de  $\text{NO}_x$ -uitstoot.
- Ketenverantwoordelijkheid van industrie of grote verladers in de binnenvaart: onderzoeken of er mogelijkheden zijn om aanvullende milieueisen te stellen aan het vervoer per binnenvaart door afspraken tussen industrie en een deel van binnenvaartsector. Dit kan bovendien een aanvullende stimulans zijn om van de beschikbare subsidie uit de VERS-regeling voor schone binnenvaartmotoren of nageschakelde techniek gebruik te maken.
- Uitbreiding van de milieuzones naar bestelauto's en personenvoertuigen
- Walstroom voor de binnenvaart
- Onderzoek naar differentiatie van parkeerbelastingen naar milieukennmerken van voertuigen en naar differentiatie van havengelden. Het

kabinet heeft besloten om de Gemeentewet aan te passen zodanig dat gemeenten in staat zijn dit instrument te gebruiken, maar dit geldt alleen voor vergunningen. Eventuele uitbreiding naar de parkeermeter.

### Prinsjesdagpluspakket

Nr.	Maatregel	Implementatie-datum	Omschrijving
<b>Verkeer</b>			
1	Roetfilters voor nieuwe personenauto's	1 juli 2005	BPM korting (€ 600,-) bij de aankoop van een nieuwe personenauto met roetfilter.
2	Roetfilters voor nieuwe bestelauto's en taxi's	1 april 2006	Subsidie (€ 400,-) voor nieuwe bedrijfsmatig gebruikte bestelauto's en taxi's op diesel die af-fabriek van een roetfilter zijn voorzien.
3	Retrofit roetfilters (bestaande voertuigen)	1 juli 2006	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roetfilters in personenauto's, lichte bestelauto's en taxi's met een Euro 1 t/m 4 motor.
4		1 oktober 2006	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roetfilters en dNO <sub>x</sub> katalysatoren in zware bestelauto's, vrachtauto's en touringcars met Euro-2- en Euro-3-motor.
5		medio 2007	Subsidie of andere stimuleringsinstrument voor toepassing van roetfilters op binnenvaartschepen, diesellocomotieven en mobiele machines.
9	Stimulering Euro-4/5 voor vrachtauto's en bussen		1 jan 2005 Stimulering van de vervroegde introductie van Euro-4 en -5-vrachtauto's en bussen via de Milieu-Investeringsaftrek (bestaande regeling en wordt geëvalueerd). Vanaf 1 oktober 2006 zijn Euro 4 vrachtwagens verplicht. Vanaf die datum worden alleen Euro 5 vrachtwagens gestimuleerd via een subsidierегeling (€ 2 500,-). Beperving BPM- en MRB-voordeel grijs kenteken
10	Herziening fiscale behandeling van bestelauto's	1 juli 2005	
11	Subsidieregeling voor binnenvaarschepen	1 januari 2007	Subsidieregeling voor de toepassing van deNO <sub>x</sub> katalysatoren op motoren van bestaande en nieuwe schepen
12	Verlaging zwavelgehalte rode diesel	1 januari 2007	Aanscherping van de normen voor het zwavelgehalte van zgn. rode diesel tot het niveau van het wegverkeer.
13	Invoering kilometerbeprijzing	2 012	Het volgende kabinet zal in de komende jaren een beslissing maken over de wijze van uitvoering van deze maatregel.
14	Differentiatie BPM	1 juli 2006	Differentiatie Belasting Personenauto's en Motorrijwielen naar energiezuinigheid. Deze maatregelen heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
15	Aanscherping milieu eisen APK	medio 2007	Toepassing typespecifieke waarden bij roetmeting. Deze wijziging zal haar beslag krijgen in een wijziging van het Voertuigreglement. De aanscherping van de APK-eis heeft een positief effect op emissies van fijn stof en NO <sub>x</sub> .
16	BPM korting hybride auto's	1 juli 2006	BPM korting van 6000 Euro. Maatregel is met name op CO <sub>2</sub> -reductie gericht, maar heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
17	Het Nieuwe Rijden	wordt reeds uitgedragen	Positief voor luchtkwaliteit, maar effect is voorsnog niet te kwantificeren. Maatregel is met name op CO <sub>2</sub> -reductie gericht, maar heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
<b>Industrie</b>			
18	Raffinaderijen van olie naar gas		Betreft reductiepotentieel bij de raffinaderijen in het Botlekgebied en gedeeltelijk die in het Sloegebied Afspraken zijn inmiddels gemaakt en worden in de loop van 2007 in vergunningen vastgelegd.
19	NO <sub>x</sub> -emissiehandel	juni 2005	Handel in emissierechten, er van uitgaande dat in 2010 een gemiddelde prestatienorm van 40 g/GJ wordt bereikt.
20	Actieplan fijn stof industrie		Reductieplan fijnstof in de industrie. Onderzoek naar de bijdrage van de industrie aan de emissies van fijn stof en NO <sub>2</sub> -emissies. Deze studie moet medio 2007 zijn afgerond. Op grond van dit onderzoek wordt een beter inzicht verkregen in welke mate de industrie bijdraagt aan de overschrijding van de luchtkwaliteitsnorm fijn stof en NO <sub>2</sub> . Op basis van deze resultaten zal het reductieplan «Luchtkwaliteit en Industrie» in 2007 vastgesteld worden.
<b>Landbouw</b>			
21	Amvb huisvesting	december 2005	Beperving ammoniakemissies (van belang i.v.m. vorming secundair aerosol) via huisvestingsmaatregelen van de dieren in de intensieve veehouderij
22	Invoering gecombineerde «luchtwassystemen» intensieve veeteelt		Financiering beschikbaar (10 mln) voor innovatie en vergroten toepassingsmogelijkheden luchtwastechnieken in de intensieve veeteelt. Voor een subsidieregeling is qua financiering 15 mln. toegezegd.