

Vergaderjaar 2008–2009

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 51

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2009

Met deze brief informeert het Kabinet uw Kamer over de wijze waarop een tweetal beleidsontwikkelingen zal doorwerken in onderzoek en besluitvorming in het kader van planstudies voor hoofdinfrastructuurprojecten. De brief gaat achtereenvolgens in op de beleidsontwikkelingen rond Natura 2000 en gezondheid.

1. Natura2000

Bij de begrotingsbehandeling VenW 2009 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de invloed van Natura 2000 op besluitvorming met betrekking tot Rijksinfrastructuur en mogelijke risico's in beeld te brengen. Inmiddels zijn in de besluitvormingstrajecten van wegenprojecten vragen opgeworpen over stikstofdepositie door verkeer.

Middels deze brief informeer ik u hierover mede namens mijn collega van LNV. Hiernavolgend ga ik eerst in op de relatie tussen Natura 2000 en de besluitvorming van Rijksinfrastructuur. Vervolgens ga ik in op het huidige inzicht in de risico's voor Rijksinfrastructurele projecten en de beheersing van de risico's. Tenslotte ga ik in het bijzonder in op de toetsing van de stikstofdepositie als gevolg van de uitstoot door het gemotoriseerde verkeer.

1.1 Relatie Natura 2000 en besluitvorming Rijksinfrastructuur op hoofdlijnen

Natura 2000 is een Europees netwerk van natuurgebieden. Aan de basis van het initiatief staan de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn¹. De Europese richtlijnen zijn m.b.t. gebiedsbescherming in Nederland geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998. In Nederland zijn in het kader van Natura 2000 162 gebieden aangemeld bij de Europese Commissie als Natura 2000-gebied. Het proces om deze gebieden formeel aan te wijzen door de Minister van LNV loopt nog. Bij deze aanwijzing worden ook de instandhoudingsdoelen voor het betreffende gebied vast-

¹ Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG.

gesteld. Hoewel het proces van aanwijzing nog loopt, stelt dit nu al eisen aan het onderhoud, het gebruik en de wijziging of aanleg van rijksinfrastructuur, voor zover dit effect kan hebben voor de habitats en soorten waarvoor de Natura 2000 gebieden zijn aangewezen. Rijksinfrastructuur maakt zelf geen deel uit van N2000-gebieden, maar beheer en onderhoud dan wel projecten op Rijksinfrastructuur kunnen wel effecten hebben op N2000-gebieden (de zo genoemde externe werking). Een voorbeeld van deze externe werking is het verkeersgeluid vanaf een verbrede snelweg.

Voor ieder Natura 2000 gebied moet op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een beheerplan worden opgesteld waarin wordt aangegeven hoe de instandhoudingdoelen voor het onderhavige gebied zullen worden gehaald. In beheerplannen zullen zowel effecten van bestaand gebruik, als de projecten worden opgenomen. Voor activiteiten die zijn opgenomen in het beheerplan is geen vergunning vereist. Het beheerplan bevat maatregelen om ervoor te zorgen dat het bereiken van de instandhoudingsdoelen te niet in gevaar komt.

Voor de uitvoering van Rijksinfrastructuurprojecten die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, een verslechterend of significant verstorend effect op een Natura 2000-gebied kunnen hebben, is een Natuurbeschermingsvergunning (verder: Nb-wet vergunning) vereist¹. Wanneer op voorhand significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten moet een zogenaamde passende beoordeling worden uitgevoerd. In deze beoordeling wordt aandacht besteed aan alle mogelijk relevante effecten. In de praktijk zijn het bij de VenW projecten vooral de negatieve effecten van stikstofdepositie (NO_x en NH_y), geluid en licht die een rol kunnen spelen. Het is mogelijk in de passende beoordeling mitigerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidmaatregelen, te betrekken die de significante negatieve effecten tenietdoen. Als het project in een Natura 2000 beheerplan is opgenomen, hoeft er geen (aparte) Nb-wet vergunning te worden aangevraagd.

In gevallen waar na de passende beoordeling blijkt dat negatieve significante effecten niet kunnen worden uitgesloten is vergunningverlening alleen mogelijk wanneer de zogenaamde ADC toets met succes doorlopen kan worden. Dit houdt in dat er geen alternatieven zijn voor het project (A), dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn voor het project (D) en dat compenserende maatregelen moeten worden getroffen om te waarborgen dat natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast (C)².

1.2 Huidig inzicht in de risico's voor Rijksinfrastructurele projecten

De wetgeving rond Natura 2000 brengt een grote onderzoekslast voor infrastructuurprojecten met zich en kan daarmee ook effecten hebben op de planning. Omdat ik – zoals u weet – zeer sterk hecht aan het op tempo houden van de projecten, doe ik er met mijn collega van LNV alles aan om de risico's in dat opzicht te minimaliseren. Ik moet daarbij opmerken dat de onzekerheid daarmee niet geheel kan worden weggenomen, omdat de jurisprudentie nog in beweging is.

In de eerste plaats bevatten de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet 1998 het vage begrip «significante effecten». Wordt er door de uitvoering van het project een mogelijk significant effect verwacht, dan moet een passende beoordeling worden gemaakt. Daarnaast blijkt uit jurisprudentie en de leidraad van de Europese Commissie dat aan de hand van de best beschikbare wetenschappelijke kennis moet worden aangetoond dat de natuurlijke kenmerken van een gebied door een project niet duurzaam worden aangetast³. In combinatie met een nog

¹ Natuurbeschermingswet 1998, art. 19d.

² Artikel 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

³ Bij aantasting van de natuurlijke kenmerken gaat het om de (onomkeerbare) aantasting van de coherentie van de ecologische structuur en functies van een gebied, ten aanzien van de habitats, systemen van habitats en/of populaties van de soorten ter bescherming waarvan het gebied werd of wordt aangewezen. Het gaat dan ook om aantasting van het herstellend vermogen van het betrokken ecosysteem [Zie de leidraad van de Europese Commissie voor de interpretatie van artikel 6 van de Habitatrichtlijn van april 2000]. Een en ander op zodanige wijze dat de mogelijkheid van behoud of herstel van de habitat in gevaar komt [Kamerstukken II 2008/09, bijlage bij 31 700 XIV, nr. 142; Juridische aspecten Invulling stikstofparagraaf Natura 2000 in relatie tot het beheerplan De Peel].

sterk in beweging zijnde jurisprudentie is niet duidelijk wanneer gesteld kan worden dat effecten niet significant zijn. Het gevolg voor de besluitvorming van projecten is de onzekerheid over de vraag of het uitgevoerde onderzoek uiteindelijk adequaat genoeg aantoont dat er geen verslechtering optreedt.

Op dit moment speelt er vooral een risico en een toename van de onderzoekslast bij wegenprojecten waarbij een mogelijke toename is van stikstofdepositie op een daarvoor gevoelig Natura2000-gebied. Op dit moment is dat relevant bij de N18, de A2 Leenderheide–Valkenswaard en de A74.

Een volledig overzicht van mogelijke gevolgen van Natura 2000 voor rijksinfrastructuur komt in alle gevallen beschikbaar wanneer in het kader van de planstudie de habitattoets wordt uitgevoerd bij een project of bij het opnemen van de effecten van projecten in de beheerplannen.

1.3 Beheersing risico's

Het kabinet wil genoemde risico's op de navolgende wijze beheersen:

1. Bronbeleid

In Nederland is de uitstoot door verkeer de afgelopen jaren door generieke voertuigbronmaatregelen sterk gedaald en deze trend zal zich de komende jaren naar verwachting doorzetten. De exacte afname door reeds vastgestelde bronmaatregelen voor voertuigen is afhankelijk van de samenstelling van het verkeer en het verkeersbeeld, maar een conservatieve inschatting is een reductie van ongeveer 30% in 2020¹. Op plaatsen waar relatief meer vrachtverkeer rijdt zal deze daling sterker zijn. Deze afname overtreft de verwachte gemiddelde verkeersgroei (+/- 2% per jaar).

Ik zie hierin een bevestiging dat bronbeleid voor voertuigen ook bij de hier beschreven problematiek, net als bij luchtkwaliteit de meest doelmatige en kosteneffectieve maatregel is. Het beleid van het kabinet is er dan ook op gericht om in beginsel langs deze weg de aanwezige problemen aan te pakken.

2. Vereenvoudiging en verheldering regelgeving

Er kan winst worden behaald door de vage begrippen te verhelderen en de wetgeving zo eenvoudig mogelijk te maken. Hiermee neemt het juridisch afbreukrisico af en daalt de onderzoekslast. In vervolg op de kabinetsevaluatie van de natuurwetgeving² is mijn collega, minister Verburg van LNV, inmiddels bezig met een project om te komen tot integratie van drie natuurwetten (Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet), waarover zij u nader zal informeren. Hierbij staat het streven naar verduidelijking, vereenvoudiging en verlaging van onderzoekslasten centraal. Ik ben hierbij actief betrokken. Dit is nadrukkelijk een kans om de natuurwetgeving beter hanteerbaar en uitvoerbaar te maken.

De minister van LNV is in de zogenoemde «Rek- en ruimtebrief» die u onlangs ontving reeds nader ingegaan op concrete punten voor de vereenvoudiging en verheldering van regelgeving in de Natuurbeschermingswet 1998. Daarbij is zij tevens ingegaan op de mogelijkheden om bij de Europese Commissie en bij overige lidstaten steun te verkrijgen voor verheldering van het juridisch kader op dat niveau, in het bijzonder de Habitatrichtlijn.

¹ Bij 85 000 lichte voertuigen, 5000 middelzware voertuigen en 10 000 zware voertuigen, bij een doorstroomsnelheid van 100km/u voor lichte voertuigen en 90km/u voor overige verkeer.

² Kamerstukken II 2007/08, 31 536, nr. 1.

3. Integratie «natuurtoets» in tracé- en wegaanpassingsbesluit

Ik zal samen met de minister van LNV een voorstel voorbereiden om de plicht om een passende beoordeling of een verslecheringtoets uit te voeren, te integreren in de besluitvorming voor een tracébesluit of een wegaanpassingsbesluit, en de vergunningplicht van de Natuurbeschermingswet 1998 niet meer van toepassing te laten zijn.

Deze voorstellen zullen tot gevolg hebben dat voor een project waarop een tracébesluit of een wegaanpassingsbesluit betrekking heeft een kortere procedure kan worden doorlopen, voordat het project kan worden uitgevoerd, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de natuurbelangen.

4. Ontwikkelen methoden zinvolle effectbepaling

Het kabinet wil de risico's beheersen door vuistregels te ontwikkelen waarmee het effect van projecten eenvoudiger kan worden bepaald en de onderzoekslast kan dalen. Eerder heeft de Commissie Elverding (Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten) aanbevelingen gedaan om de besluitvorming van infrastructuurprojecten te versnellen¹ en heeft de Commissie Verheijen² geadviseerd over zinvolle methoden van effectbepaling. Zoals ik u vorig jaar in het kader van het actieplan Sneller en Beter heb bericht werkt het kabinet aan eenvoudiger wijzen om de effecten van infrastructuurprojecten te bepalen. Daarbij wordt ook gekeken naar wet- en regelgeving op het gebied van natuur en landschap en met name de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet 1998³. Naar verwachting zal ik u later dit jaar kunnen informeren over eenvoudiger methoden tot berekening van effecten op natuurwaarden in planstudies.

5. Beheerplannen

Met de beheerplannen wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak, waardoor er op efficiëntere wijze met de natuur omgegaan kan worden. Risico's en de onderzoekslast worden beperkt door projecten in beheerplannen op te nemen. Rijkswaterstaat, ProRail en andere partijen zitten bij de totstandkoming van deze beheerplannen met elkaar aan tafel. Zoals gezegd is voor activiteiten die opgenomen zijn in beheerplannen geen Natuurbeschermingswet vergunning vereist. Dit bevordert ook de voortgang van projecten. Deze aanpak biedt de effectiefste wijze om zowel natuurdoelstellingen als de voortgang van projecten te borgen. Voorwaarde is vanzelfsprekend dat de beheerplannen binnen afzienbare tijd vastgesteld moeten zijn. Dat is niet voor alle Natura 2000 gebieden het geval. Deze aanpak biedt daarom vooral voor de iets langere termijn een goede oplossing voor projecten omdat de geplande besluitvorming voor die projecten aansluit bij de planning van het vaststellen van de beheerplannen.

6. Verduidelijking wijze van toetsing stikstofdepositie wegenprojecten

Bovengenoemde beheersmaatregelen hebben vooral betrekking op de korte en iets langere termijn. Maar er moet ook helderheid zijn voor projecten waarvoor op dit moment de milieueffectrapportage wordt gemaakt en besluiten in voorbereiding zijn. Om deze reden wordt in deze brief (in onderstaande paragraaf) de wijze van toetsing beschreven van de effecten van verkeer op stikstofgevoelige habitattypen. Hiermee zet ik een heldere koers uit voor de lopende projecten. Overigens is het zo dat de stikstofdepositie door wegprojecten ten opzichte van de kritische depositiewaarde en de algemene achtergrondwaarde in Nederland zeer klein is.

¹ Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, April 2008.

² De luchtkwaliteit centraal, advies van de commissie meten en berekenen luchtkwaliteit (advies «commissie Verheijen»), september 2008, p. 8.

³ Kamerstukken II 2007/08, 29 385, nr. 19, Actieplan Sneller en Beter, 2 oktober 2008.

1.4 Werkwijze toetsing stikstofdepositie door verkeer

Uitgangspunten

Bij de beoordeling van stikstofdepositie op afzonderlijke Natura 2000 gebieden door infrastructurele projecten hanteert het Rijk de volgende algemene uitgangspunten.

In de eerste plaats moet het onderzoek, conform adviezen van de Commissies Verheijen¹ en Elverding² zijn toegesneden op de informatiebehoefte die speelt in de fase waarin de besluitvorming zich bevindt (globaal waar het kan gedetailleerd waar het moet). In het algemeen betekent dit dat onderzoek «van grof naar fijn» en van «kwalitatief naar kwantitatief» verloopt.

In de tweede plaats moet in het geval van de toetsing van een besluit op grond van objectieve gegevens worden uitgesloten dat een project tot significante negatieve effecten kan leiden³. Dit onderzoek wordt conform kabinetsbeleid uitgevoerd op grond van een zinvolle effectbepaling. Dit betekent onder andere dat onderzoek plaatsvindt op een zo transparante en eenvoudig mogelijke wijze. Zoals ik hierboven al aangaf, zal de onderstaande werkwijze worden aangepast indien aanpassingen in de wet, of het beschikbaar komen van vuistregels een eenvoudiger werkwijze mogelijk maken.

Dit betekent het volgende voor de toetsing.

Toetsing bij tracé/merfase

In de fasen van de besluitvorming waarin nog geen selectie van een alternatief heeft plaatsgevonden wordt zo veel mogelijk op kwalitatieve wijze de effecten op de Natura 2000 gebieden in beeld gebracht die in het onderzoek een rol moeten spelen. In de tracé/merfase staat de onderlinge vergelijking van alternatieven centraal⁴.

Toetsing bij (Ontwerp)-Tracébesluit en -ontwerp-wegaanpassingsbesluit

Bij de voorbereiding van een besluit moet worden nagegaan of ten gevolge van het project significante negatieve gevolgen kunnen optreden. Of de geconstateerde gevolgen van een plan als significant zijn aan te merken is afhankelijk van de mate waarin ten tijde van de planvaststelling aan de instandhoudingsdoelstellingen wordt voldaan en van de verhouding tussen de reeds aanwezige belasting van het gebied en de bijdrage van het plan daaraan.⁵

Concreet betekent dit:

- A. Dat de situatie ten tijde van planvaststelling moet worden vergeleken met de situatie met project. Daartoe wordt op basis van verkeerscijfers en emissiekentallen bekeken of een project leidt tot toe- of afname van uitstoot. De uitstoot wordt berekend op het moment van planvaststelling en vergeleken met de uitstoot die ontstaat met het project op moment van grootste impact. Indien een afname of gelijkblijvende uitstoot wordt vastgesteld is aannemelijk gemaakt dat het project niet kan leiden tot een toename van de depositie. Bij het vaststellen hiervan wordt de cumulatie met effecten van andere projecten in beschouwing genomen.
- B. Dat met het oog op een zinvolle effectbepaling alleen onderzoek wordt uitgevoerd waar een project een mogelijke impact op een Natura 2000 gebied kan hebben. In gebieden waar grond van effecten op objectieve gegevens kunnen worden uitgesloten kan een passende beoordeling worden overgeslagen⁶. Op basis hiervan kan de volgende afbakening

¹ De luchtkwaliteit centraal, advies van de commissie meten en berekenen luchtkwaliteit (advies «commissie Verheijen»), september 2008, p. 8.

² Sneller en beter, advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, April 2008.

³ HvJ-EG 7 september 2004, C-127/02 (Kokkelvisserij-arrest).

⁴ Artikel 7.10 van de Wet milieubeheer.

⁵ Zie AABRvS 23 augustus 2006, 200507002/1.

⁶ Een passende beoordeling mag – ook in het licht van het hier toepasselijke voorzorgsbeginsel – alleen worden overgeslagen, als op voorhand op basis van objectieve wetenschappelijke gegevens kan worden uitgesloten, dat het project afzonderlijk of in combinatie met andere projecten significante gevolgen heeft voor het gebied, Hof van Justitie, arrest van 7 september 2004, C-127/02, Kokkelvisserijarrest, r.o. 44 e.v.

worden gehanteerd. Het onderzoeksgebied aan weerszijden van de weg is begrensd tot in beginsel 1 km. In situaties waarbij een project mogelijk effect kan hebben op stikstofgevoelige habitats, wordt per project gekeken naar effecten in een zone tot 3 km. Dit omdat op basis van meest recent onderzoek buiten dit gebied geen projecteffecten zijn waar te nemen.

- C. Dat bij wegverbreding/realisatie spitsstroken het onderzoeksgebied – vergelijkbaar met de werkwijze voor luchtkwaliteit onder de Wet versnelling besluitvorming wegaanlegprojecten – in de lengte afgebakend wordt.
- D. Dat bij de aanleg van nieuwe wegen, in verband met de potentieel grotere omvang van de hierbij optredende effecten, het onderzoeksgebied per project in de lengte wordt afgebakend tot het gebied waar de omvang van de verkeersaantrekkende werking (netwerkeffecten) van het project in alle gevallen door de afname van uitstoot van voertuigen aan de bron wordt overtroffen.

Samen met mijn collega van LNV oriënteer ik mij op de vraag of door het vastleggen van (aspecten van) de werkwijze in regelgeving risico's verder kunnen worden gereduceerd. Nadrukkelijk wil ik opmerken dat de in ontwikkeling zijnde methoden voor zinvolle effectbepaling waar ik samen met mijn collega van LNV aan werk later dit jaar een verdere invulling van de werkwijze kunnen geven. Vanzelfsprekend wordt de werkwijze aangepast op het moment dat de wetgeving verandert.

2. Gezondheid

Verschillende beleidsdocumenten¹ en een recent advies van de Algemene Rekenkamer² benadrukken het belang van gezondheid bij de besluitvorming over infrastructurele projecten aan hoofdwegen. Hierbij geef ik mede namens de minister van VROM aan hoe het gezondheidsbelang wordt geborgd. Daarbij is relevant het kabinetsbeleid voor een reële onderzoekslast en zinvolle effectbepaling, het voorkomen van mogelijke nieuwe (nationale) normen en het tegengaan van vertraging voor lopende projecten.

2.1 Verkenningen

Bij de besluitvorming over alternatieven zoals verschillende tracés voor een wegvak, geldt dat de keuze een bestuurlijke afweging is waarbij diverse aspecten, waaronder gezondheid, een rol spelen. Juist in het verkenningsproces wil ik nader inzicht geven in de gezondheidseffecten van de verschillende alternatieven vanwege het vroegtijdig signaleren van knelpunten en het meewegen van gezondheidsbelangen. De Gezondheidseffectscreening (GES) methode biedt daarvoor het instrument. Ik ben voornemens deze methode toe te gaan passen in de plan-m.e.r. zoals deze bij verkenningen zal worden gemaakt. Overigens wordt de gezondheid niet alleen via de m.e.r. inzichtelijk gemaakt op het niveau van individuele projecten. De belangen van de burger worden ook geborgd met de nationale programma's voor luchtkwaliteit (NSL), geluid (SWUNG) en externe veiligheid (basisnet). Deze programma's voorzien in regelmatige monitoring, in verplichte naleving van de vigerende normen en in de realisatie van maatregelen voor lucht en geluid.

2.2 Toepassing van GES

De GES methodiek wordt toegepast in de plan-m.e.r. in de verkennende fase in het planproces indien er sprake is van een vergelijking tussen

¹ Brief aan de Tweede Kamer: Nationale aanpak milieu en gezondheid 2008–2012, 9 april 2008, kenmerk SAS/wjk2008030789 en Nota van antwoord NSL.

² Kamerstukken 2008–2009, 31 895, nrs. 1–2.

verschillende tracé alternatieven, voor zover die in dichtbevolkte gebieden liggen. Met GES wordt de informatie over bijvoorbeeld luchtkwaliteit, geluidsbelasting en externe veiligheid op kaart weergegeven in kleur van groen naar rood (zie bijlage 1).¹ De GES methode kan het draagvlak voor een besluit vergroten door het gezondheidsaspect inzichtelijk maken. Door gebruik te maken van informatie die reeds wordt ingewonnen voor het MER leidt de toepassing van GES tot een acceptabel niveau van onderzoekslast. Hiermee wordt tevens aangesloten op het kabinetsbeleid voor een reële onderzoekslast en zinvolle effectbepaling, conform de adviezen van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur (VBI) (Commissie Elverding)² en de Commissie Meten en Berekenen Luchtkwaliteit³ (Commissie Verheijen). Het kabinet gaat er vanuit dat ook de toepassing van GES in de plan-m.e.r. zich verhoudt tot de uitwerking van de adviezen van deze commissies. GES wordt toegepast op basis van bestaand beleid en bestaande normstelling.

2.3 Overgangsfase voor lopende projecten in 2009

De wettelijke besluitvormingsprocedures voorzien op dit moment nog niet in een verkenningsfase met plan-m.e.r.. De wetgeving daarvoor is in ontwikkeling. Tot het moment waarop het besluitvormingsproces over hoofdwegen in wetgeving is herzien en de toepassing van de plan-m.e.r. is opgenomen bij verkenningen, is voor lopende projecten sprake van een overgangsregime. De toepassing van GES daarin vindt plaats in lijn met de beoogde werkwijze in de plan-m.e.r., dus bij een vergelijking tussen verschillende alternatieven voor zover die in dichtbevolkte gebieden liggen in de verkennende fase in het planproces. In de huidige werkwijze is dit veelal onderdeel van de (eerste fase) MER tijdens de planstudiefase. Per project zal worden nagegaan wat de consequenties zijn voor de planning. In 2009 wordt op beperkte schaal ervaring opgedaan met de toepassing van GES. Voor de projecten waarvan het MER verschijnt in 2009 wordt GES in ieder geval toegepast wanneer op het moment van vaststelling van deze brief door de Commissie voor de m.e.r. bij het richtlijnen advies expliciet is geadviseerd om inzicht in gezondheidseffecten te geven. Waar niet expliciet bij de richtlijnen om dit inzicht is gevraagd kan worden besloten tot afzien van de toepassing van GES, ook om vertragingen te voorkomen. De projecten die deel uitmaken van de dertig spoedaanpak projecten waarvan de uitvoering in deze kabinetsperiode start, worden uitgezonderd⁴ van de toepassing van GES.

Tot slot

In deze brief heeft het kabinet beleidskaders neergezet voor de werkwijze rond de effecten van Natura2000 en gezondheid in onderzoek en besluitvorming over hoofdinfrastructuur.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Kamerstukken II 2007–2008, 29 385, nr. 19.

³ Kamerstukken 2008–2009, 30 175, nr. 32.

⁴ Kamerstukken 2008–2009, 31 721, nr. 16.