

Vergaderjaar 2005–2006

30 489

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

Nr. 7

**VERSLAG**

Vastgesteld 2 mei 2006

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag volgt de opbouw van de memorie van toelichting en behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

**Inhoudsopgave**

1. Algemeen	2
2. Inleiding (§ 1 memorie van toelichting)	3
3. De Europese richtlijnen luchtkwaliteit (§ 2 memorie van toelichting)	5
4. Werkingssfeer (§ 2.2 memorie van toelichting)	6
5. Plannen en Programma's (§ 2.3 memorie van toelichting)	8
6. Implementatie van EG-richtlijnen in andere Europese landen (§ 3 memorie van toelichting)	8
7. Implementatie in de Wet Milieubeheer (§ 4 memorie van toelichting)	8
8. Een nationaal programma om de grenswaarden te bereiken (§ 5.2 memorie van toelichting)	8
9. Gebieden (§ 5.23 memorie van toelichting)	12
10. Relatie met andere plannen (§ 5.2.5 memorie van toelichting)	12
11. Projecten (§ 5.2.6 memorie van toelichting)	13
12. Naleving, Monitoring en Verslaglegging (§ 5.2.7 memorie van toelichting)	13
13. In betekenende mate (§ 5.3 memorie van toelichting)	14
14. De Saldobenadering (§ 5.4 memorie van toelichting)	17
15. Overige aspecten (§ 5.6 memorie van toelichting)	19
16. Grenswaarden (§ 6.1 memorie van toelichting)	19
17. Grenswaarden en ruimtelijke besluiten (§ 6.2 memorie van toelichting)	19
18. Luchtkwaliteitseisen voor de verschillende stoffen (§ 8 memorie van toelichting)	20
19. Financiële aspecten (§ 11 memorie van toelichting)	20
20. Artikelsgewijs (§ 13 memorie van toelichting)	21

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GL), Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van Bochove (CDA), Duyvendak (GL), Huizinga-Heringa (CU), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Fierens (PvdA), ondervoorzitter, Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijssen (PvdA), Samsom (PvdA), Hermans (LPF), Veenendaal (VVD) en Lenards (VVD).

Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GL), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Van den Brink (LPF), Knops (CDA), Vos (GL), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Vergeer (SP), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer Kaya (D66), Vacature (SP), Boelhouwer (PvdA), Verbeet (PvdA), Baemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Roefs (PvdA), Varela (LPF), Oplaat (VVD) en Van der Sande (VVD).

## 1. Algemeen

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Vooropgesteld moet worden gesteld dat deze leden moeite hebben met de ingewikkelde en bureaucratische aard van de voorgestelde wetswijziging. Wat deze leden betreft was het een betere oplossing geweest om een ambitieus maatregelenpakket voor te leggen, zowel door de Rijksoverheden als door de lagere overheden, met ingrijpende keuzes voor onder meer de brandstofmix in Nederland met als doel de Europese normen te halen. Wanneer dit zelfs met het ambitieuze pakket niet gehaald wordt, kan Nederland met opgeheven hoofd naar Brussel om het beleid te verdedigen. Het wetsvoorstel ademt nu de sfeer uit van het juridisch voldoen aan de norm, zonder de echte problemen aan te pakken. De leden van de PvdA-fractie hebben wel waardering voor de inspanning die verricht is door de landelijke en lokale overheden om gezamenlijk tot een stelsel van maatregelen te komen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en onderschrijven de doelstelling van het wetsvoorstel. Naar het oordeel van deze leden is een balans gevonden tussen het zodanig implementeren van de richtlijnen dat aan de inhoud daarvan recht wordt gedaan, terwijl tegelijkertijd voorkomen wordt dat juridische belemmeringen worden opgeworpen die niet strikt het gevolg van de richtlijnen zijn.

De leden van de CDA-fractie steunen eveneens de ambitie die gericht is op het realiseren van normen die gesteld zijn ter bescherming van de gezondheid van mensen en van het milieu. Dat neemt niet weg dat er bij deze leden nog een groot aantal vragen leven over het wetsvoorstel alvorens deze leden tot een eindoordeel over het wetsvoorstel komen.

De leden van de VVD-fractie betreuren het dat dit wetsvoorstel pas na jaren bij de Kamer is ingediend. Daarmee is kostbare tijd verloren gegaan. Deze leden hadden graag gezien dat de regering voortvarend had gereageerd op het verzoek van de Kamer om het wetsvoorstel in te dienen. Niettemin hebben de leden van de VVD-fractie met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben bezorgd kennis genomen van de wetswijziging. Het wetsvoorstel wekt de indruk onder grote druk en in grote haast te zijn opgesteld. De juridische kaders, het probleemoplossend karakter en de voorgestelde uitvoeringsmaatregelen leiden tot veel vragen en onduidelijkheden. De leden van de SP-fractie juichen het aan de andere kant wel toe dat de regering een oplossing zoekt voor de vastgelopen woningbouw. De wetswijziging biedt meer ruimte voor maatschappelijk gewenste ontwikkelingen dan tot dusverre het geval was. Het wetsvoorstel is duidelijk een poging om uit de strikte kaders te treden en met een actieplan in te zetten op verbetering van algehele luchtkwaliteit. Deze leden zijn daarbij net als de regering van mening dat we creatief moeten zijn met een programmatische brongerichte aanpak van de luchtkwaliteitsproblematiek.

De leden van de LPF-fractie hebben met grote belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wetswijziging en hebben met betrekking tot het voorstel nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennis genomen van het wetsvoorstel. Deze leden ondersteunen de doelstelling van de wet omdat zij het belangrijk vinden door middel van een programmatische aanpak de luchtkwaliteit in Nederland (alsnog) in overeenstemming te

brengen met de grenswaarden uit de EG richtlijnen luchtkwaliteit. De leden hechten zeer aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland en vragen een nadere duiding van de maatregelen die het kabinet wil nemen en al genomen heeft om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennis genomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn met de regering van mening dat overeenkomstig de richtlijnen luchtverontreiniging moet worden tegengegaan en dat met andere woorden de bescherming van de gezondheid van mensen en van het milieu absolute prioriteit heeft. Voorts zijn deze leden tegelijkertijd met de regering van mening dat projecten met een groot maatschappelijk belang, zoals de herstructureringsopgave in de steden, spoedig weer in gang gezet zouden moeten worden. De regering is naar de mening van deze leden derhalve een flinke uitdaging aangegaan om enerzijds de richtlijnen zodanig te implementeren dat aan de inhoud daarvan volledig recht wordt gedaan en anderzijds er voor te waken dat juridische belemmeringen worden opgeworpen die niet strikt het gevolg van de richtlijnen zijn.

Deze leden maken graag van de gelegenheid gebruik om een aantal vragen aan de regering voor te leggen. Zij zullen daarin niet uitputtend zijn. Er is door vele experts, overheden en belangenorganisaties commentaar op het wetsvoorstel geleverd en deze leden gaan er «gemakshalve» van uit dat al deze inzichten, vragen en op- en aanmerkingen bij de regering bekend zijn.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling, maar ook met de nodige reserves kennisgenomen van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel moet bewerkstelligen dat er een verantwoorde balans wordt gevonden tussen het nemen van maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren enerzijds, en het realiseren van de noodzakelijke bouwopgaven anderzijds. De hamvraag blijft vooralsnog of het wetsvoorstel daadwerkelijk een correcte implementatie van de EG-richtlijn luchtkwaliteit is. Dat blijft voorlopig gissen.

## **2. Inleiding**

Om tot een grondig oordeel te kunnen komen van de gevolgen voor het milieu en de problemen rond de ontwikkeling van plannen van dit wetsvoorstel, zijn de leden van de PvdA-fractie van mening dat duidelijkheid over de invulling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en van het begrip «in betekende mate» cruciaal is, zoals ook door de Raad van State en door deskundigen in het Rondetafelgesprek in de Tweede Kamer op 20 april jl. is opgemerkt. Zij verzoeken de regering dan ook om zowel de conceptregeling die gaat over het NSL (volgend uit artikel 5.12, lid 1), als de AMvB die het begrip «in betekende mate» uitwerkt (volgend uit art. 15.6), als de voorlichting van de Raad van State over beide conceptregelingen tijdig naar de Kamer te sturen, zodat de Kamer in staat gesteld kan worden om de wet gelijktijdig met de regelingen te behandelen. Vanwege de cruciale rol van het NSL en het begrip «in betekende mate» kunnen de leden van de PvdA-fractie nog geen finaal oordeel geven over de voorliggende wetswijziging.

De leden van de CDA-fractie betreuren het zeer dat de afgelopen twee jaar grote onduidelijkheid is ontstaan over de strekking van de Europese richtlijnen en de wijze van implementatie door Nederland. Mede door een erg strikte interpretatie en toepassing van de regels door de Raad van State is onzekerheid ontstaan over de mogelijkheid om gewenste bouwprojecten doorgang te laten vinden en zijn enkele projecten (tijdelijk) stil gelegd. Dit leidt tot grote maatschappelijke schade, bijvoorbeeld voor al die mensen die hun nieuwe woning nu later opgeleverd zien dan was voorzien. Met

het Besluit luchtkwaliteit is door de aftrek van fijn stof van natuurlijke oorsprong en met de introductie van de mogelijkheid tot salderen meer ruimte ontstaan voor gewenste ontwikkelingen. Naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie is het noodzakelijk dat met het wetsvoorstel in elk geval een einde komt aan de onzekerheid over het al dan niet kunnen uitvoeren van projecten. Toch lijkt dit niet op alle punten het geval. Bepalend voor het realiseren van het doel van het wetsvoorstel is de inhoud van het nationale programma en de uitwerking in diverse AMvB's en ministeriele regelingen. Die zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Dat maakt een oordeel over het wetsvoorstel lastig. Daarom vragen de leden van de CDA-fractie de regering een overzicht te geven van eventuele risico's en discussiepunten in het nog te volgen traject alsmede een voorlopig idee over hoe de regering deze punten denkt aan te pakken. Op deze wijze kan dit overzicht betrokken worden bij de verdere behandeling van het wetsvoorstel. Zoals ook namens de vaste commissie reeds verzocht is in haar brief van eind april 2006 verzoeken de leden van de CDA-fractie de regering om aan te geven wanneer het eerste nationale programma en de benodigde uitwerking van de wet in een of meer AMvB's beschikbaar zullen zijn? En klopt het dat de regering voornemens is de Raad van State om een voorlichting over beide producten te vragen?

De leden van de CDA-fractie complimenteren het kabinet met het proces dat is gevolgd om tot dit wetsvoorstel te komen. Getracht is een wetsvoorstel te maken dat op een breed maatschappelijk draagvlak kan rekenen en dat op een pragmatische wijze invulling geeft aan de implementatie van de richtlijnen. Velen hebben aangegeven zich in de hoofdlijnen van het wetsvoorstel te kunnen vinden. Daarbij geven VNG, IPO maar ook VNO/NCW en de Neprom aan dat dit wetsvoorstel naar hun oordeel misschien niet het mooiste, maar wel het best haalbare is en dringen zij aan op snelle implementatie. Anderen wijzen op risico's in het wetsvoorstel of wijzen het wetsvoorstel af.

Een stevig maatschappelijk draagvlak is naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie cruciaal voor de verdere uitvoering van de werkzaamheden die uit het wetsvoorstel voortvloeien. Zonder de medewerking van maatschappelijke partners en andere overheden lukt het niet een nationaal programma op te stellen, uit te voeren en te handhaven. Om die reden hechten de leden van de CDA-fractie zeer aan het draagvlak voor dit wetsvoorstel.

Ook de leden van de VVD-fractie vragen of de regering voornemens is om in het vervolgtraject niet alleen over de AMvB, maar ook over het Nationaal Programma voorlichting te vragen aan de Raad van State. Zo nee waarom niet en zo ja, op welke termijn? Stelt de regering de Kamer in de gelegenheid (de resultaten van) deze voorlichting in te zien?<sup>1</sup> Op welk moment kan de regering met zekerheid aangeven of het wetsvoorstel en de uitwerking daarvan (AMvB's, Nationaal Programma) kunnen rekenen op steun van de Europese Commissie?

De leden van de D66-fractie hechten eraan dat zowel de luchtkwaliteit in Nederland verbetert *en* dat mensen prettig kunnen wonen en werken. De huidige regelingen rond luchtkwaliteit maakt soms dat er onbedoelde effecten optreden en grote woningbouwprojecten niet doorgang kunnen vinden, of weg en waterbouwprojecten worden geblokkeerd die juist tot doel hadden de leefbaarheid te verbeteren. Deze leden stemmen op hoofdlijnen in op een doelgerichte benadering door leefbaarheidbevorderende projecten niet langer in de weg te zitten. Ook stemmen de leden in hoofdlijnen in met een vorm van saldering, zodat noodzakelijke projecten die mogelijk extra uitstoot veroorzaken elders worden gecompenseerd. Daartoe worden de mogelijkheden van saldering in vergaande mate opgerekt.

<sup>1</sup> In brief van 28 april 2006 aan de Kamer geeft de staatssecretaris van VROM aan dat de Raad van State om voorlichting gevraagd is over de opzet en systematiek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Zodra die voorlichting ontvangen is zal het naar de Kamer zal worden gestuurd.

De leden van de D66-fractie staan echter wel kritisch tegenover enkele concrete invullingen van deze veranderingen ten opzichte van het besluit Luchtkwaliteit 2005.

Het wetsvoorstel geeft enig inzicht in de programma-aanpak, maar er zijn nog tal van open einden, zo constateren de leden van de ChristenUnie-fractie. Voor een goede beoordeling van de wet achten deze leden het van groot belang dat inzicht wordt gegeven in het hoe en het wat van het NSL. Wanneer komt er meer duidelijkheid over het NSL?

Het is niet ondenkbaar dat de invoering van het wetsvoorstel nog enige tijd op zich laat wachten. Er zijn immers nog veel hobbels in de uitvoering te nemen. Daarom vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of de regering een plan B heeft, gezien het feit dat op dit moment tal van ruimtelijke en economische ontwikkelingen vertraagd, dan wel onmogelijk worden gemaakt. Is het huidige ruimtelijke en economische beleid te handhaven?

De leden vragen de regering voorts of aannemelijk gemaakt kan worden dat met dit wetsvoorstel op enig moment – na de derogatie – aan de normen zal worden voldaan?

De leden van de SGP-fractie concluderen, dat aan de hand van het wetsvoorstel niet bij voorbaat de vraag kan worden beantwoord of de beoogde aanpak volstrekt spoort met de europees-rechtelijke criteria. Het antwoord op die vraag is immers sterk afhankelijk van de programmatische invulling. Deze leden constateren derhalve dat er voorlopig nog geen volledige duidelijkheid kan worden geschonken over de voortgang van een aantal bouwprojecten. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat deze duidelijkheid er nu wel zo snel mogelijk komt?

De leden van de SGP-fractie constateren voorts dat het wetsvoorstel in die zin nog veel onzekere einden kent. Een belangrijk element van het wetsvoorstel bestaat bijvoorbeeld uit het slechts rekening houden met activiteiten die «in betekenende mate» bijdragen tot luchtverontreiniging. Het opereren met dergelijke significantiedrempels is echter uitsluitend mogelijk binnen de programmatische aanpak. Zo zal in het programma moeten worden aangetoond dat de niet betekenende bijdragen, ook cumulatief, geen wezenlijke consequenties zullen hebben op het tijdstip waarop de grenswaarden geheel in acht zullen kunnen worden genomen. Of dit praktisch en juridisch uitvoerbaar zal blijken te zijn, is niet bij voorbaat te voorspellen.

### **3. De Europese richtlijnen luchtkwaliteit**

De leden van de CDA-fractie vragen naar de toekomst toe een andere inzet van het kabinet dan in het verleden het geval is geweest. In 1999 heeft Nederland ingestemd met normen zonder dat die normen een harde wetenschappelijke onderbouwing hadden, zonder dat zicht bestond op haalbaarheid en de consequenties van die normen en zonder dat in Europees verband afspraken werden gemaakt over een bronbeleid dat lidstaten in staat zouden moeten stellen de normen te halen. De leden van de CDA-fractie zijn van oordeel dat elk nieuw voorstel in Europees verband aan de vier genoemde voorwaarden moet zijn voldaan voordat er sprake zou kunnen zijn van instemming met een nieuwe richtlijn. Zij gaan ervan uit dat de inzet van het kabinet hierop ook is gericht.

De leden van de CDA-fractie zijn tevens van oordeel dat alleen met een ambitieus Europees wederkerig bronbeleid uiteindelijk een forse stap gezet kan worden in het halen van luchtkwaliteitsdoelstellingen. Zij betreuren het dat er zo weinig voortgang wordt geboekt met het behalen van resultaten op dit gebied. Ziet de regering mogelijkheden om de traagheid bij het tot stand komen van Europees bronbeleid te doorbreken?

De leden van de SP-fractie hebben ernstige twijfels over de juridische houdbaarheid van het voorstel. De wetswijziging gaat uit van een termijn tot 2015 waarop Nederland aan de luchtkwaliteitsnormen moet voldoen. Dit is in strijd met de Europese richtlijn Luchtkwaliteit die 2010 als termijn stelt. Daarnaast is er voor gekozen om overschrijdingen op lokaal niveau te salderen. Daarmee is het stand-still-principe, bedoeld om geen nieuwe overschrijdingen van luchtverontreiniging toe te staan, losgelaten en valt de wetswijziging buiten de kaders luchtkwaliteitsrichtlijnen. De leden zijn tegen verdere verslechtering en vinden de ruimte die wordt gecreëerd voor het opvullen tot de norm in schonere gebieden een ongewenst neven-effect. Het is de vraag of de Europese Commissie deze afwijkingen zal accepteren. De leden vragen aan de regering op welke wijze wordt voorkomen dat we in de volgende juridische fuik verstrikt raken?

Graag horen ook de leden van de D66-fractie meer uitleg over het loslaten van het standstill-beginsel. Dit beginsel ziet er in regelingen op toe dat het stellen van grenswaarden niet leidt tot een verslechtering van de milieukwaliteit in gebieden waarin de feitelijke milieukwaliteit gunstiger is dan op grond van de grenswaarden wordt vereist. In «onderschrijdingsgebieden» kan dus «vervuilingsruimte» worden benut. In de memorie van toelichting wordt deze verandering in systematiek niet breed gemotiveerd. In nieuwe Europese voorstellen gaan stemmen op om de concentratie fijnstof geleidelijk te verminderen ook daar waar al aan de huidige normen wordt voldaan. Hoe verhoudt dit zich tot het «salderen» zoals in het wetsvoorstel voorgesteld staat?

De leden van de SGP-fractie constateren eveneens, dat in het wetsvoorstel het stand-stillbeginsel voor de luchtkwaliteit wordt losgelaten. Deze leden vragen of hiermee niet direct in strijd wordt gehandeld met artikel 9 van de kaderrichtlijn luchtkwaliteit.

#### **4. Werkingsfeer (§ 2.2. memorie van toelichting)**

De leden van de CDA-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de richtlijnen gelden voor het gehele grondgebied van de lidstaten. Ook de Raad van State heeft er blijk van gegeven de richtlijnen op deze manier te interpreteren. Kennelijk is er toch enige ruimte in de vraag of de luchtkwaliteitsdoelstellingen overal gerealiseerd moeten worden of in elk geval op die plaatsen waar sprake is van blootstelling van mensen. Dit blijkt uit het feit dat de Raad van State aanvankelijk wel onderscheid maakte tussen gevoelige bestemmingen en plaatsen zonder menselijke blootstelling. Ook het Milieu Natuur Planbureau constateerde dat de richtlijnen niet eenduidig zijn over de werkingssfeer. Kan de regering ingaan op die analyse (Koelemeijer, Backes e.a. 2005, p. 19/20/29)? Heeft de regering met de Europese Commissie gesproken over dit punt? Hoe is de interpretatie van de Europese Commissie? Is overwogen het Europese Hof een uitspraak hierover te vragen? Wordt bij eventuele herziening van richtlijnen overwogen om dit onderscheid te maken en kan worden aangegeven wat het standpunt van de Nederlandse regering hierbij is. Naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie zou het in elk geval te overwegen zijn om de zogenoemde «gevoelige bestemmingen» met voorrang aan te pakken, terwijl nu niet geheel duidelijk is of de richtlijnen die mogelijkheid bieden.

De leden van de CDA-fractie constateren ook dat de maatregelen in het programma er uiteindelijk toe moeten leiden dat Nederland aan de Europese normen voldoet. Toch bestaat hier een zekere spanning. Hoewel Nederland netto-exporteur van bijvoorbeeld fijn stof is, zoals blijkt uit gegevens van het Milieu Natuur Planbureau, is tweederde van de problematiek in Nederland afkomstig van bronnen van buiten Nederland. Dat betekent dat Nederland om de normen te kunnen halen in sterke mate

afhankelijk is van inspanningen uit andere landen. Is deze waarneming juist en op welke wijze betreft de Europese Commissie dit gegeven bij het beoordelen van de Nederlandse inspanningen? Kan dit ertoe leiden dat Nederland, als zou blijken dat de maatregelen niet het gewenste effect sorteren, onevenredig zware maatregelen moet treffen omdat andere landen (de veroorzakers van een deel van de Nederlandse problemen) dat onvoldoende doen?

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering om te reageren op de opvatting, dat de richtlijn slechts een uitzondering maakt voor die concentraties van natuurlijke stoffen, die de normale achtergrondconcentraties overschrijden? Dat zou betekenen dat alleen tijdelijk verhoogde concentraties zeezout buiten beschouwing gelaten mogen worden. De normale achtergrondconcentratie van zeezout zou wel meegenomen moeten. Kan de regering in het verlengde hiervan tevens reageren op de tegenovergestelde opvatting, dat de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen alleen betrekking hebben op «door de mens in de lucht gebrachte stoffen», waardoor zeezout wél geheel buiten beschouwing mag worden gelaten?

De leden van de SP-fractie willen graag uitsluitel over het al dan niet mee wegen van de 55% natuurlijk stof bij de Nederlandse normstelling. De gezondheidsrisico's van de natuurlijke stoffen als zeezout is nog niet onomstreden. Het aandeel natuurlijke stof is 55%. Van de overige 45% is tweederde afkomstig uit het buitenland. Wat overblijft, is 15% verontreiniging waar we zelf invloed op hebben. Daarnaast scheidt het weglaten van natuurlijk stof extra ruimte voor de juist extra ongewenste luchtverontreiniging door auto's, scheepvaart en fabrieken. Kan de regering aangeven hoe bij eventueel uitsluiten van natuurlijke stof voorkomen wordt dat de norm voor andere luchtvervuiling worden opgerekt?

Binnen die 15% is verkeersemisatie de grootste bron van de gezondheids-schadende stofdeeltjes. De leden van de SP-fractie staan er dan ook op dat de regering daar ingrijpt. Deze leden hebben grote zorg over de waardebepaling en saldering van schadelijke uitstoot door wegverkeer en scheepvaart. Wegen strekken zich kilometers uit over meerdere gemeenten. Op welke wijze zorgt de regering voor saldering waar aanleg of uitbreiding noodzakelijk en gewenst is?

Deze leden adviseren nadrukkelijk om ook de normen voor de nog fijnere stofdeeltjes (PM<sub>2,5</sub>) en SO<sub>2</sub> over te nemen in de wet, omdat de relatie met ernstige ziekten beter aantoonbaar lijkt. Vooral roetdeeltjes uit dieselmotoren vallen in deze categorie. Ook de SO<sub>2</sub> werd door de criticasters als goede meetbare indicator genoemd.

Uit het rapport «fijnstof nader bekeken» van het Milieu Natuur Planbureau maken de leden van de SP-fractie op dat we netto exporteur zijn van luchtverontreiniging. We exporteren zelfs drie keer zoveel als we importeren. Als Nederland wil dat andere landen onze luchtkwaliteit verbeteren zullen ze dat andersom van ons verwachten. Hoe gaat de regering voorkomen dat Nederland haar buurlanden als Duitsland, Denemarken, Zweden en Finland met onze fijnstof opscheept?

Het wetsvoorstel gaat uit van de huidige normen. De nieuwe Europese strategie als ook het bestaande Europese beleid gaan uit van aangescherpte normen. Zo ligt er nu een concreet voorstel voor aanpassing van de fijnstofnorm naar 30 µg/m<sup>3</sup>. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de betekenis hiervan voor Nederland, voor de programma-aanpak. Wordt hierop geanticipeerd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?

## **5. Plannen en Programma's (§ 2.3 memorie van toelichting)**

De leden van de CDA-fractie willen graag een nadere onderbouwing van de keuze voor een programmaperiode van vijf jaar. Bekend is dat de luchtkwaliteitsdoelstellingen op zijn vroegst in 2015 gehaald worden. Waarom is niet voor een langere programmaperiode gekozen?

## **6. Implementatie van EG-richtlijnen in andere Europese Landen (§ 3 memorie van toelichting)**

De leden van de CDA-fractie zijn keer op keer verrast door de grote verschillen tussen lidstaten op het gebied van de implementatie van de Europese richtlijnen. Zoals uit de memorie van toelichting blijkt houdt het aantal landen dat voor een meer stringente implementatie kiest het aantal landen dat voor een minder precieze implementatie kiest elkaar redelijk in evenwicht. Deze leden willen graag weten op welke wijze de Europese Commissie met deze verschillen omgaat en welke consequenties dit heeft voor eventuele toekomstige richtlijnen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat naar aanleiding van een vergelijking die is gemaakt naar de wijze van implementatie en uitvoering in de diverse EU-lidstaten, een aantal elementen in het wetsvoorstel is opgenomen dat is ontleend aan wetgeving in andere lidstaten. Hierbij gaat het om een differentiatie tussen grenswaarden, de centrale rol voor planen programmaverplichtingen en de introductie van het begrip «in betekenende mate». Andere elementen, waarvan wel gebruik wordt gemaakt in andere landen, zijn niet toegepast in het wetsvoorstel. Uit de memorie van toelichting is af te leiden dat deze keuzes zijn gemaakt op basis van een «quick scan» door Infomil. Worden de conclusies van deze studie gedeeld door juristen/wetenschappers uit andere EU-lidstaten en door de Europese Commissie? Hoe weet de regering zeker dat zij geen kansen laat liggen bij de implementatie van de EU-richtlijnen?

De leden van de D66-fractie vragen een uiteenzetting van de situatie in andere landen van de Europese Unie. De leden willen weten hoe gelijksoortige, verstedelijkte gebieden omgaan met de Europese richtlijn en welke maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren? Zijn er andere landen in de EU die een salderingssysteem kennen of waar een dergelijk systeem in discussie is?

## **7. Implementatie in de Wet Milieubeheer (§ 4 memorie van toelichting)**

De leden van de VVD-fractie vragen de regering welke alternatieve aanpakken zijn overwogen om de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit te implementeren? Waarom verdient juist dit wetsvoorstel volgens de regering de voorkeur boven deze alternatieve oplossingsrichtingen?

## **8. Een nationaal programma om de grenswaarde te bereiken (§ 5.2 memorie van toelichting)**

De leden van de PvdA-fractie staan achter het idee om een nationaal programma op te stellen en uit te voeren waarin Rijk en lagere overheden de verplichting op zich nemen om maatregelen te nemen met als doel om de grenswaarden zo spoedig mogelijk te bereiken. Deze leden hebben echter een aantal kanttekeningen ten aanzien van het I. het ultieme doel van het programma, II. de juridische status, III. de zekerheid van maatregelen en IV. de noodzakelijkheid van het ingewikkelde karakter van het programma.



### *I. Het ultieme doel van het programma*

Wat de leden van de PvdA-fractie betreft moet het programma gericht zijn op het schoner maken van de luchtkwaliteit, om de gezondheid van mensen te beschermen, en knelpunten voor ontwikkelingen op te lossen. Het is echter niet de bedoeling om via juridische formuleringen en trucs een papieren werkelijkheid te creëren waarbij er juridisch aan de Europese normen wordt voldaan, maar in werkelijkheid dit niet het geval is. In het verlengde hiervan is het dan ook niet noodzakelijkerwijs in alle gevallen mogelijk om elk gewenst project uit te voeren. Afgezien van dat dit EG-rechterlijk niet geaccepteerd zal worden, is dit voor de luchtkwaliteit ongewenst. Kan de regering daarom reageren op de stelling van professor Chris Backes dat «een wet of een programma waarbij bij voorbaat vaststaat dat alle gewenste projecten doorgang moeten kunnen vinden EG-rechterlijk niet mogelijk is»? De regering zal dus de Kamer, maar ook de Europese Commissie en uiteindelijk het Europese Hof, moeten overtuigen dat het plan erop gericht is om de luchtkwaliteit te verbeteren, en niet op het mogelijk maken van elk gewenst plan. Deze leden vragen de regering dan ook of zij bereid is door het Milieu Natuur Planbureau te laten doorberekenen wat het effect is op de luchtkwaliteit en de knelpunten van het resultaat van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?

Ook de leden van de VVD-fractie verzoeken de regering om een reactie op de stelling van professor Backes dat een wet of programma waarbij bij voorbaat vaststaat dat alle gewenste projecten doorgang (moeten) kunnen vinden, EU-rechterlijk niet mogelijk is. Met andere woorden, het zou juridisch niet mogelijk zijn om op voorhand te stellen dat alle projecten die zijn opgenomen in het Nationaal Programma, uitgevoerd kunnen worden, omdat niet al vooraf waterdicht gesteld kan worden dat er voldoende compenserende maatregelen worden genomen voor de negatieve gevolgen van de projecten.

Bij de leden van de LPF-fractie is enige twijfel gerezen over de juridische mogelijkheden om een limitatief stelsel van bevoegdheden waarbij grenswaarden een rol spelen op te stellen. Hier wordt in de memorie van toelichting niet op in gegaan. Graag hoort de LPF-fractie wat de juridische (on)mogelijkheden hiertoe zijn, mede in het licht van EU-richtlijnen.

### *II. De juridische status van het programma*

Omdat het advies van de Raad van State om het programma niet open te stellen voor beroep is opgevolgd (Advies en nader rapport, p. 14) heeft dit een aantal gevolgen voor de uitwerking van de wet, vervolgende leden van de PvdA-fractie. Zo is de bedoelde werking om in één keer het programma aan beroeps- en bezwaarprocedures te onderwerpen, zodat individuele toetsing aan de luchtkwaliteit niet meer nodig is, niet meer mogelijk. Hierdoor lijkt het wettelijk vastleggen van alle plannen in Nederland voor de aankomende 5 jaar (voor zover die in betekende mate bijdragen) minder relevant geworden. Kan de regering aangeven wat de wenselijkheid en de noodzakelijkheid is van het wettelijk vastleggen van het programma, gegeven het feit dat individuele toetsing nog steeds noodzakelijk is? Wat zijn de voor- en nadelen van het omzetten van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit van een wettelijke status in een «normaal» uitvoeringsprogramma? Ondanks het feit dat het bezwaar en beroep niet op het hele programma zal worden gevolgd, zal waarschijnlijk bij de eerste bezwaar en beroepsprocedure van een individueel project dat deel uitmaakt van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit in het geheel door de Raad van State getoetst worden. Wat

is het risico voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit wanneer deze toetsing negatief uitvalt?

De leden van de CDA-fractie constateren eveneens dat tegen het programma geen beroep openstaat, maar dat gekozen is voor een bezwaar en beroepsmogelijkheid tegen de individuele projecten uit het programma. Hiermee wordt in elk geval een dubbele rechtsgang voorkomen. Begrijpen deze leden het goed dat opname van een project in het programma aan het project een stevige basis verleent en dat individuele projecten die onderdeel zijn van het programma naar verwachting niet of nauwelijks meer getoetst zullen hoeven te worden aan luchtkwaliteits-eisen?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering toe te lichten, wie in welke situatie bezwaar rond het onderwerp luchtkwaliteit kan aantekenen tegen projecten? Mag bijvoorbeeld een inwoner van Venlo, waar het vrachtverkeer toeneemt als gevolg van de aanleg van de Tweede Maasvlakte (door grotere aan- en afvoerstromen tussen Rotterdam en Duitsland), bezwaar aantekenen tegen die Tweede Maasvlakte? Kan tegen elk afzonderlijk lokaal of regionaal plan bezwaar en beroep worden aangetekend voor het onderwerp luchtkwaliteit? In welke gevallen kan men ook tegen projecten die zijn opgenomen in het Nationaal Programma bezwaar aantekenen? Kan de regering daarbij onderscheid maken tussen bezwaren rond het onderwerp luchtkwaliteit en bezwaren over andere aspecten?

De leden van de ChristenUnie-fractie bewerkstelligen dat het wetsvoorstel zekerheid beoogt te bieden, zowel wat betreft de volksgezondheid als de ruimtelijke ontwikkeling. Welke mogelijkheden van beroep en bezwaar hebben burgers en partijen met betrekking tot projecten die niet/wel in betekenende mate bijdragen? Hoe gaat dit eigenlijk werken? En wat is de opinie van de Raad van State hierover?

### *III. De zekerheid van de maatregelen*

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering, constaterende dat bestuursorganen een uitvoeringsverplichting hebben voor de maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, welke sanctie ligt op het niet uitvoeren van deze maatregelen?

De gedachte van een nationaal programma waarin een balans wordt gezocht tussen projecten die bijdragen aan vergroting van de luchtverontreiniging en maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren spreekt de leden van de CDA-fractie aan. Wel hebben deze leden een aantal vragen over het programma. Klopt het dat het Europees rechtelijk onmogelijk is om het programma zo op te stellen dat alle projecten die zijn opgenomen in het programma per definitie doorgang kunnen vinden? Het programma is erop gericht zichtbaar te maken op welke wijze de grenswaarden gehaald worden en om meer zekerheid te geven over de vraag welke projecten wel en niet door kunnen gaan. Als echter toch onzeker blijft of een project uitgevoerd kan worden wat is dan de meerwaarde van het programma? Kan preciezer worden aangegeven wat wordt bedoeld als in de memorie van toelichting wordt gesteld dat het programma in het onderbouwen en toetsen van besluiten over projecten voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit een centrale rol speelt?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering ook om aan te geven welke, met name locatiespecifieke maatregelen wel of niet in het programma moeten worden opgenomen. Wezenlijk onderdeel van het programma zijn immers de generieke en locatiespecifieke maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de luchtkwaliteitdoelstellingen worden gehaald.

Deze leden kunnen zich niet voorstellen dat bijvoorbeeld elke verkeersaanpassing of elke gemeente die een fietsvriendelijk beleid voert die maatregelen moet laten opnemen in het programma.

Voor maatregelen geldt daarnaast een wettelijke uitvoeringsplicht. Betekent dit bijvoorbeeld ook dat de Kamer een eenmaal voorgestelde maatregel van het kabinet zoals de invoering van een snelheidsregulering op een bepaald traject niet meer kan veranderen als deze is opgenomen in het programma? Wat als bijvoorbeeld een locatiespecifieke maatregel niet uitgevoerd wordt door een gemeente vanwege een onvoldoende financiële reservering? De leden van de CDA-fractie hebben twijfels bij de handhaafbaarheid van de uitvoeringsplicht.

De leden van de VVD-fractie vragen indien de situatie zich voordoet dat de maatregelen in het Nationaal Programma onvoldoende «luchtkwaliteitsgebruiksruimte» opleveren voor alle projecten die in het Programma zijn opgenomen, en indien het (om welke reden dan ook) niet mogelijk is om aanvullende maatregelen te treffen, welke projecten uit het Nationaal Programma hebben dan voorrang om uitgevoerd te worden? Op basis van welke criteria worden projecten binnen het Nationaal Programma geprioriteerd?

Wat is de visie van de regering op de mogelijkheid en wenselijkheid van het toepassen van een bestuurlijke lus voor projecten in het Nationaal Programma? (De rechter constateert dat het Nationaal Programma niet voldoet en draagt vervolgens het bestuur in een tussenuitspraak op om extra maatregelen te onderzoeken. Lukt het het bestuur additionele maatregelen te nemen, dan kan het project voor wat betreft luchtkwaliteit doorgaan.)

De leden van de VVD-fractie vragen tevens wat de visie van de regering is op de «beleidsruimte» waarover gemeenten kunnen beschikken om (aanvullende) eisen te stellen aan bijvoorbeeld industrieën en woningbouwprojecten, om de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide te beperken? Over welk instrumentarium beschikken gemeenten en provincies om (aanvullende) eisen te stellen bij vergunningverlening? Op welke wijze is dit instrumentarium verankerd in de voorliggende wetswijziging van de Wet Milieubeheer, dan wel in andere wetten?

#### *IV. (De noodzakelijkheid van) het ingewikkelde karakter van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit*

Uit nieuwe indicatieve berekeningen van het Milieu Natuur Planbureau blijkt dat, in tegenstelling tot eerdere schattingen waarbij slechts een derde van de projecten doorgang kon vinden, vanwege de luchtkwaliteit, 80–90% van de projecten doorgang kan vinden. Het Milieu Natuur Planbureau geeft ook aan dat met aanvullend beleid dit percentage nog verder omhoog kan. Kan de regering aangeven welk gevolg dit heeft voor de noodzakelijkheid van de voorgestelde wetswijziging, dat volgens de Raad van State een «tamelijk gecompliceerd stelsel van projecten en programma's» (Advies en nader rapport, p. 1) behelst? Kan zij daarnaast aangeven wat het gevolg is van dit advies voor het begrip «in betekende mate» en de salderingsmogelijkheden. Uit deze berekeningen blijkt ook dat met aanvullend beleid oplossing van de knelpunten haalbaar is. Wordt dit «aanvullende beleid» opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit?

Recente publicaties van het Milieu Natuur Planbureau laten zien dat de problematiek voor met name fijn stof aanmerkelijk minder is dan tot op heden is aangenomen. Dat vinden de leden van de CDA-fractie goed nieuws. Evenals het gegeven dat de maatregelen die tot op heden door het kabinet zijn genomen en aangekondigd effectief blijken te zijn. Wel doet zich dan natuurlijk de vraag voor wat de omvang is van de knel-

punten die nog overblijven: waar en tot wanneer bestaan nog knelpunten en heeft dit nieuwe inzicht nog consequenties voor het wetsvoorstel, zo vragen de leden van de CDA-fractie?

De leden van de SGP-fractie wijzen er ook op dat onlangs door het Milieu en Natuur Planbureau is aangeduid, dat de huidige fijnstofconcentratie in Nederland 10–15% lager ligt dan eerder is aangenomen. Heeft deze constatering nog invloed van enige betekenis op de nu voorliggende voornemens?

### **9. Gebieden (§ 5.2.3 memorie van toelichting)**

Gesteld wordt dat het programma gebiedsgericht wordt uitgewerkt, zo merken de leden van de CDA-fractie op. Zij vragen of het mogelijk is dat de gebiedsaanwijzing plaats vindt zonder instemming van de betrokken decentrale overheden? Hoe verhoudt dit zich tot de wens van de VNG voor een nationaal programma. Wanneer is de gebiedsgerichte uitwerking, al dan niet in concept, beschikbaar?

Het programma bevat een doorrekening van effecten van projecten en maatregelen op de luchtkwaliteit, de effecten worden berekend voor grids van 1x1 kilometer. De leden van de CDA-fractie vragen hoe dit concreet vorm wordt gegeven? Is dit uitvoerbaar en hoe verhouden deze grids zich tot de meet- en rekenvoorschriften uit de Europese richtlijnen?

Gesteld wordt ook dat het voor de hand ligt dat het programma een financiële paragraaf bevat. Dit betekent dat de financiering van de maatregelen in het programma een plaats krijgt. Betreft het hier de financiering van de maatregelen op nationaal niveau of ook de locatiespecifieke maatregelen. Door IPO en VNG wordt nu al aangegeven dat met het bestaande pakket van 900 miljoen euro, waarvan circa 100 miljoen beschikbaar is voor locatiespecifieke maatregelen niet kan worden volstaan. Zij denken zeker 150 miljoen euro meer nodig te hebben. Deelt de regering deze opvatting? Is bekend welke bijdrage in financiële zin de andere overheden uit eigen middelen investeren in maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit? Kan preciezer worden aangegeven wanneer de minister het initiatief neemt tot het opstellen van een programma en wanneer dat wordt overgelaten aan andere overheden?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering nader in te gaan op haar keuze om het begrip «ter plaatse», zoals dat is geformuleerd in de Europese richtlijn, te vertalen naar een vierkante kilometer. Is deze interpretatie in overeenstemming met de annexes van de eerste dochterrichtlijn? Kan de regering hierbij tevens ingaan op de samenhang met de Europees afgesproken meetvoorschriften?

Kan de regering nader ingaan op de mogelijkheid dat er (ongewenste) cumulatie optreedt van meerdere projecten die elk «niet in betekenende mate» bijdragen, waardoor het totaal van projecten (binnen de vierkante kilometer) wél in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit?

### **10. Relatie met andere plannen (§ 5.2.5 memorie van toelichting)**

Gesproken wordt over de relatie met andere plannen, zoals het Actieplan geluid en andere nationale plannen op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer. De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre het mogelijk is om programma's en plannen samen te voegen en in elk geval te voorkomen dat bij of krachtens AMvB regels worden gesteld met betrekking tot de afstemming van plannen (artikel 5.15)?

## 11. Projecten (§ 5.2.6 memorie van toelichting)

De leden van de CDA-fractie vragen waarom niet is gekozen voor een vorm van overleg met de andere overheden, maar voor de vorm waarin de minister van VROM het programma in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad kan wijzigen. Is het niet juist ook de andere overheden te betrekken bij een eventuele wijziging van het programma? Temeer omdat de inhoud en uitvoering van het programma deels ook een verantwoordelijkheid van die andere overheden is?

Bestaat er een verplichting om projecten aan te melden voor het programma? Wat vormt de belangrijkste reden voor een gemeente of provincie om een project op te willen laten nemen in het programma? Wie besluit uiteindelijk over opname van een project in het programma?

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voor besluitvorming over (dan wel: een rechterlijke procedure over) een «in betekenende mate»-project van belang is om helder te hebben of het Nationaal Programma voldoende compensatie biedt. Het wetsvoorstel maakt niet duidelijk wat er gebeurt als, vanwege onvoldoende compensatie in het Nationaal Programma, een project niet door dreigt te gaan. Dat zou zich kunnen voordoen als een maatregel uit het Nationaal Programma onverhoopt niet kan worden uitgevoerd, dan wel niet het beoogde effect heeft. Heeft in dat geval de regering een inspanningsverplichting om het Nationaal Programma aan te passen? Of ligt deze inspanningsverplichting tot «slagen» van het Nationaal Programma in de ogen van de regering (ook) bij de betreffende provinciale of gemeentelijke overheid?

Kan de regering tevens nader toelichten welke procedure in gang treedt indien een project dat is opgenomen in het Nationaal Programma niet doorgaat (of drastisch wijzigt van opzet) om een reden die *niet* samenhangt met luchtkwaliteit?

Wat betreft het landelijke programma hebben de leden van de SP-fractie vooral bedenkingen bij de afstemming tussen de bestuurslagen. De minister van VROM heeft een aanwijsbevoegdheid voor projecten. Echter als gemeenten daar aanleiding toe zien kunnen ze er zelf de voorkeur aan geven wel of niet deel te nemen aan het landelijke programma. Daarmee is een hellend vlak gecreëerd, dat extra handhaving en controle vergt. Ook de keuzebepaling van locatiespecifieke maatregelen die opgenomen worden in het programma verdient nadere uitwerking. Zeker daar er geen beroepsmogelijkheid is tegen het programma. Dat laatste is voor de leden van de SP-fractie sowieso een ongewenste manier om de dubbele rechtsgang uit te sluiten. De regering zou er goed aan doen alleen projecten in zijn programma op te nemen die op basis van de WRO en de Wet Milieubeheer de toets van integrale afweging, waarin ook luchtkwaliteit is opgenomen, doorstaan.

## 12. Naleving, Monitoring en Verslaglegging (§ 5.2.7 memorie van toelichting)

De leden van de CDA-fractie hebben bij het programma enkele vragen over de monitoring en verslaglegging. In de eerste plaats constateren zij dat wordt gekozen voor een jaarlijkse voortgangsrapportage. Waarom is niet gekozen voor een periode van minimaal 2 jaar? Is voldoende duidelijk voor de andere overheden op welke wijze verslaglegging en monitoring plaats vindt? Uit de inbreng van de VNG bij de rondetafelgesprekken kan worden afgeleid dat hierover nog onduidelijkheid bestaat.

Ook de leden van de LPF-fractie hebben enige vragen aangaande een eventueel in te richten monitoringssysteem. Is het in het leven roepen van zo'n systeem een voornemen? Is het opstellen van een betrouwbaar

systeem haalbaar? Hoe zou zo'n systeem om moeten gaan met de variatie, die zich nu al voordoet in de huidige metingen?

In het voorstel is de mogelijkheid opgenomen dat bij de beoordeling van fijn stof, deeltjes worden afgetrokken die onschadelijk zijn voor de gezondheid van de mens en van nature in de lucht voorkomen. Op basis van de huidige informatie is dit nog niet mogelijk. Hoe gaat de regering dit mogelijk maken, op welke termijn zal aanvullend onderzoek worden verricht naar verbeterde meetmethoden?

De leden van de D66-fractie zien graag dat er een goed en transparant monitorsysteem komt zodat burgers landelijk en binnen hun regio kunnen zien of de luchtkwaliteit wordt gerealiseerd binnen de afgesproken termijn. Hierbij zou ook een goede bezwaarprocedure moeten worden gerealiseerd.

Er is naar de mening van de leden van de ChristenUnie-fractie terecht veel aandacht voor de luchtkwaliteit. De cijfers van de GG&GD over het aantal mensen dat eerder komt te overlijden als gevolg van de luchtverontreiniging liegen er immers niet om. Maar er zijn natuurlijk meer problemen dan het luchtkwaliteitsprobleem. Kan de regering inzicht geven, bijvoorbeeld door cijfers van de GG&GD's, hoe het luchtkwaliteitsprobleem zich verhoudt tot andere problemen die eveneens een grote impact hebben op de volksgezondheid?

De jongste cijfers van het Milieu Natuur Planbureau<sup>1</sup> laten zien dat de fijnstofproblematiek in Nederland kleiner is dan tot nu toe werd aangenomen. Naar aanleiding hiervan hebben de leden van de fractie van de ChristenUnie een aantal vragen aan de regering: allereerst de vraag hoe eigenlijk bepaald wordt wat de luchtkwaliteit is. Er is immers veel onduidelijkheid over het meet- en rekeninstrumentarium. Welke onzekerheden zijn er eigenlijk aan de orde (de samenstelling van fijn stof is voor een groot deel onbekend)? Hoe gaat de regering, alle belangen afwegend, hiermee om?

De cijfers van het Milieu Natuur Planbureau zijn onlangs bijgesteld, maar de afgelopen jaren zijn deze cijfers herhaaldelijk bijgesteld. Voor beleidsmakers werkt dit natuurlijk behoorlijk frustrerend. Is het naar het oordeel van de regering eigenlijk wel verstandig om wetgeving te baseren op sterk fluctuerende cijfers? Is dat goed voor het vertrouwen in een goede volksgezondheid en is dat tevens een goede basis voor het ruimtelijk beleid? Zou het niet verstandig zijn om het onderzoek naar de luchtkwaliteit een extra impuls te geven, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie?

Hoe groot is de problematiek rondom de grote steden met betrekking tot stikstofdioxide, zowel geredeneerd vanuit kwaliteit (toxicologisch) als vanuit concentraties (omvang problematiek)? Deze leden ontvangen graag informatie over het verwachte effect van het beoogde instrumentarium op stikstofdioxide voor de jaren 2012, 2015 en 2020.

### **13. In betekende mate (§ 5.3 memorie van toelichting)**

De leden van de PvdA-fractie hebben geen bezwaar tegen het principe van «in betekende mate», maar hebben een aantal kanttekeningen en vragen over de invulling van dit begrip. In de memorie van toelichting is aangegeven dat er gekozen zal worden voor de 3% norm, vergelijkbaar met de norm in Duitsland, omdat een m.e.r. systematiek niet erg bruikbaar was (memorie van toelichting, p. 29). Graag willen deze leden de regering vragen om beter te onderbouwen waarom voor deze grens gekozen is. Hierbij dient goed in beeld gebracht te worden wat het effect is van de projecten die niet in betekende mate bijdragen, met daarbij het effect van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Bij deze onderbouwing vragen zij de regering daarom aan te tonen dat de projecten die

---

<sup>1</sup> Naar aanleiding van «Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland. Rapportage 2006».

niet in betekende mate bijdragen, ook cumulatief, geen wezenlijk gevolg zal hebben op het tijdstip waarop de grenswaarden geheel in acht zullen kunnen worden genomen. Deze onderbouwing is naar de mening van deze leden ook nodig om de wet in overeenstemming te brengen met het EG recht.

Graag vernemen de leden van de PvdA-fractie bij de invulling van het begrip «in betekende mate» ook welke projecten hierin vallen, kan de regering een lijst met projecten en plannen geven die onder dit begrip vallen?

Tijdens het rondetafelgesprek op 20 april jl in de Tweede Kamer kwam naar voren dat forse groei van infrastructurele projecten mogelijk is binnen de 3% norm, en dat er alleen projecten in de orde van grootte van de Tweede Maasvlakte in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit terecht komen. Kunt u aangeven of verdubbeling van de A2 inderdaad valt onder «niet in betekende mate»? Uit berekeningen van TNO blijkt verder dat het veel uitmaakt hoe de 3% toename berekend wordt. Een toename van het verkeer die, gemiddeld over een kilometervak, binnen 3% concentratietoename past kan lokaal langs de weg tot een toename van de concentraties leiden van circa 6–9%. Van welke van de twee rekenmethodes voor de bepaling van de 3% toename wordt uitgegaan? Wordt hierbij rekening gehouden met blootstelling van mensen die langs deze snelwegen leven?

De leden van de CDA-fractie bemerken dat de invoering van het begrip «in betekende mate» door velen gezien wordt als een belangrijk deel van oplossing om projecten doorgang te kunnen laten vinden. Hiermee vindt de facto voor een groot aantal projecten een ont koppeling plaats. Anderen zien in de ruime invulling van dit begrip een grote bedreiging voor het realiseren van een goede luchtkwaliteit.

In de eerste plaats is het van belang preciezer te weten welke projecten door de introductie van dit begrip niet meer getoetst hoeven te worden aan luchtkwaliteitseisen. Daaraan vooraf gaat de vraag die ook eerder al is gesteld hoeveel projecten al doorgang kunnen vinden omdat de luchtkwaliteit beter is dan aanvankelijk werd verondersteld.

Is het bijvoorbeeld juist van de 5000 woningbouwprojecten er 4850 doorgang kunnen vinden door introductie van de norm van 3%? Klopt het, dat het algemene beeld dat ook tijdens de rondetafelgesprekken op 20 april jl werd geschetst is, dat circa 80 tot 90% van alle projecten niet in betekende mate bijdraagt en dus minder dan 3% bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit? Op deze wijze zou alleen een groot project als de Tweede Maasvlakte nog in het programma opgenomen moeten worden: is dit beeld juist?

Kan in zijn algemeenheid worden gesteld dat met de introductie van dit begrip en deze norm alle woningbouwprojecten tot 2000 woningen en alle bedrijfsterreinen tot 40 hectare zonder enige toets aan luchtkwaliteitseisen doorgang kunnen vinden? Kan op hoofdlijnen worden aangegeven wat voor projecten op het gebied van infrastructuur onder de 3% norm vallen? De argumentatie om voor 3% te kiezen wordt vooral ingegeven door de parallel met Duitsland. Kan dit preciezer worden gemotiveerd: waarom is bijvoorbeeld niet gekozen voor een norm van 1 of 2 of 5%? Benadert de 3% norm het beste de m.e.r.-plicht?

Door het stellen van een absolute grens, het realiseren van een feitelijke ont koppeling en het niet opnemen van deze projecten in het programma bestaat het risico dat de cumulatie van alle projecten die niet in betekende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit toch tot een absolute verslechtering van die luchtkwaliteit leiden. Is dit juist en moet hier in het programma in de vorm van generieke maatregelen een voorziening voor worden getroffen?

Is tenslotte denkbaar dat projecten in delen wordt opgeknipt om op die manier voor elk deelproject onder de grens van 3% te blijven?

Projecten onder de grens worden «in globale zin in het nationale programma verdisconteerd in de autonome ontwikkelingen». Kan de regering een heldere analyse geven van de rol van deze categorie bij de toetsing van individuele projecten door de rechter?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering om nader toe te lichten waarom het begrip «in betekenende mate» niet nader is omschreven in de wet zelf, maar wordt uitgewerkt in een AMvB? De notie van projecten die «in betekende mate» bijdragen aan de luchtkwaliteit is erg belangrijk in het wetsvoorstel. Verwacht de regering dat de «3%-norm» spoedig aan verandering onderhevig zal zijn? Kan de regering ingaan op de wijze waarop berekend zal worden of een project wel of niet meer dan 3% verslechtering van de luchtkwaliteit met zich meebrengt? Wordt dit berekend voor zowel fijn stof als voor stikstofdioxide? Wat gebeurt er als een project wel voor fijn stof, maar niet voor stikstof onder de 3% blijft, of andersom? Worden, in het geval van een verkeerstoeiname, de metingen verricht op enige afstand van de weg (zeg 25 meter), of wordt de concentratietoename gemiddeld genomen over een vierkante kilometer? Ook andere dan de in artikel 5.16 lid 2 opgesomde bevoegdheden kunnen negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. De uitoefening van dergelijke andere bevoegdheden wordt niet getoetst, ook niet voor de vraag of het besluit wel of niet in betekenende mate bijdraagt. De gekozen opzet is alleen mogelijk, als kan worden aangetoond dat het niet kan voorkomen dat de uitoefening van andere bevoegdheden gevolgen van betekenende mate heeft. Kan de regering aangeven of en hoe dit is aangetoond?

De leden van de SP-fractie vragen waarop de 3%-norm is gebaseerd die achter het begrip «in beperkte mate» schuilgaat, waarmee mogelijk wordt gemaakt dat projecten die maar weinig extra luchtverontreiniging met zich mee brengen toch door kunnen gaan. Dit laatste weliswaar onder voorwaarde dat gewerkt wordt aan compenserende maatregelen. Volgens criticasters is die 3% norm dusdanig ruim genomen dat nagenoeg elk project daar onder valt, zelfs de aanleg van snelwegen dwars door woonwijken. De leden van de SP-fractie vragen de regering of dat werkelijk zo is en zien graag een onderbouwing van de normstelling. Zij wensen reële normen die de omwonenden beschermen tegen luchtkwaliteit en lokale overschrijding van de normen. In het verlengde hiervan is het ook wenselijk geloofwaardige omrekenmodellen te hanteren, 50% afwijking in uitkomsten schijnt voor te komen. Een marge van 3% of kleiner is dan een niet te controleren marge. Deze leden verzoeken de regering nadrukkelijk hiervoor aan te sluiten bij Europese meetmethoden en meetmodellen. Daarmee ontstaan ook direct internationaal vergelijkbare uitkomsten.

De leden van de D66-fractie vragen, in relatie tot het feit dat er geen grenzen worden gesteld aan het aantal «niet in betekenende mate» bijdragende projecten in een gebied, hoe wordt aangetoond dat deze «niet in betekenende mate» bijdrages, vooral ook cumulatief, geen gevolg hebben op de luchtkwaliteit? Hoe wordt er voor gezorgd dat verschillende programma's, nieuwe en oude, of van verschillende overheden niet bij elkaar opgeteld «in betekenende» mate bijdragen? Alleen ruimtelijk projecten die de lucht «in betekende mate» vervuilen worden in een programma beoordeeld. De projecten worden niet meer aan de Europese norm getoetst, maar aan het doel van het programma om op een gegeven moment aan de Europese normen te voldoen. Ze zijn daarmee ontkoppeld. Past deze werkwijze binnen de Europese richtlijn? Welke verzekering heeft de Regering hiervoor?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering of het maatgevende criterium de 3%-grens een wetenschappelijk te onderbouwen crite-



rium is, en waarom eigenlijk gekozen is voor deze grens? En voorts, hoe zal dit criterium gehanteerd gaan worden? Graag zien ook deze leden een limitatieve lijst van het soort projecten en ruimtelijke ontwikkelingen die als projecten «in betekenende mate» zullen gaan gelden.

De leden van de SGP-fractie informeren of de drie-procents-uitzonderingsregel die nu wordt geïntroduceerd niet veel te soepel uitpakt. Juist in de (stedelijke) gebieden waar hoge achtergrondconcentraties luchtvervuiling bestaan, is een extra vervuiling van 3% toch redelijk substantieel? Hoe wordt die 3% concreet berekend? Wordt er bij de aanleg van een spitsstrook gerekend in de directe omgeving van de snelweg of wordt de stijging berekend voor genoemde gebieden van 1 x 1 kilometer?

#### **14. Saldobenadering (§ 5.4 memorie van toelichting)**

De leden van de PvdA-fractie hebben al eerder aangegeven dat bij saldering een aantal zaken een grote rol spelen, namelijk grootte van het gebied en de vermindering van het aantal blootgestelden. Omdat saldering ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit een grote rol speelt, willen deze leden hierbij een aantal opmerkingen maken. Het Milieu Natuur Planbureau heeft een aantal risico's aangegeven die kleven aan de voorgestelde salderingsmogelijkheden. De leden verzoeken de regering om in te gaan op deze risico's en daarbij aan te geven wat gedaan gaat worden om deze risico's te vermijden:

1. Hoe groter het salderingsgebied, hoe minder saldering ertoe leidt dat de luchtconcentraties in het betreffende gebied lager worden;
2. Hoe meer maatregelen er ingezet worden voor saldering (om projecten te compenseren), hoe minder de concentraties in de toekomst zullen dalen;
3. Saldering kan er mogelijk toe leiden dat op locaties waar de grenswaarden al worden overschreden de situatie verder verslechtert of dat er nieuwe overschrijdingssituaties ontstaan.

De salderingsmogelijkheden in dit wetsvoorstel hebben, naar inziens van de leden van de PvdA-fractie een eenzijdige nadruk die ligt op het «halen» van de normen en dit kan ten koste gaan van de luchtkwaliteit op plekken waar veel mensen zijn blootgesteld aan concentraties die iets onder «de norm liggen». Dit wordt bevestigd door de beslissing om de opmerkingen van de Raad van State, dat voorkomen moet worden dat er nieuwe overschrijdingssituaties ontstaan, niet over te nemen. Hoe schat de regering het risico in dat met de voorgestelde wetwijziging de norm overal wordt «opgevuld» en dat dit ten eerste problemen oplevert voor de gezondheid van mensen en ten tweede voor het bereiken van eventuele nieuwe normen in Europa? De leden van de PvdA-fractie vragen verder aan de regering of er strenger c.q. harder in de wet opgenomen kan worden dat de vermindering van het aantal blootgestelden een harde eis is bij zowel saldering als bij het begrip «in betekenende mate»?

De leden van de CDA-fractie vragen of specifieker kan worden aangegeven op welk schaalniveau saldering kan plaats vinden. In het Besluit luchtkwaliteit is het agglomeratieniveau als uitgangspunt genomen. Is dat nog steeds het geval? Daarnaast zijn de leden benieuwd naar de resultaten van pilotprojecten en andere projecten met saldering. Op welke wijze wordt met eventuele verschillen van inzicht over het gebied waarbinnen saldering plaats kan vinden omgegaan? Zo is de situatie denkbaar dat het Rijnmondgebied onvoldoende mogelijkheden biedt tot saldering terwijl bepaalde economische ontwikkelingen wel gewenst zijn. Saldering buiten het Rijnmondgebied, bijvoorbeeld in samenhang met de regio Haaglanden, kan makkelijk verzet binnen die regio opleveren omdat men zich daar dan beperkt voelt in de eigen mogelijkheden tot saldering. Kan

aan de hand van een dergelijke situatie worden aangegeven op welke wijze dan besluitvorming plaats vindt en wie uiteindelijk een knoop moet doorhakken?

Ook vragen de leden van de CDA-fractie nadrukkelijk aandacht voor de positie van mensen die door toepassing van saldering met een verslechterring van de luchtkwaliteit in hun woonomgeving te maken krijgen. Het bekende voorbeeld is de rondweg die de luchtkwaliteit voor een groot aantal mensen die in het centrum wonen verbetert, maar een verslechterring betekent voor de mensen die in de directe nabijheid van bijvoorbeeld de op- en afritten van de rondweg wonen. Is voorzien in compensatie voor deze mensen en op welke wijze?

Tenslotte heeft de commissie voor de milieueffectrapportage bij brief van 28 februari 2006 enkele suggesties gedaan bij de ministeriele regeling inzake saldering. Kan worden aangegeven in hoeverre deze suggesties betrokken worden bij de verdere uitwerking van de saldering?

Hoewel sommige organisaties ervoor pleiten om in de wet bepalingen op te nemen die het realiseren van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van wegen te verbieden of afstandsgrenzen in de wet op nemen wijzen de leden van de CDA-fractie dergelijke voorstellen af. Zij zijn van oordeel dat het al dan niet realiseren van dergelijke bestemmingen primair via het spoor van de ruimtelijke ordening gerealiseerd moet worden.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering een beschouwing te geven over de juridische haalbaarheid (met het oog op het voldoen aan de richtlijnen) en over de voor- en nadelen van salderen over grote afstand (nationaal niveau), respectievelijk kleinere afstand (agglomeratieniveau)? Kan de regering nader toelichten wat wordt verstaan onder een zone en onder een agglomeratie? Welke instantie besluit wanneer welk schaalniveau gehanteerd mag worden bij saldering? Kunnen tegen dergelijke besluiten afzonderlijk bezwaar en beroep worden aangetekend?

De saldering roept ook bij de leden van de SP-fractie nog veel vragen op. Het wetsvoorstel laat veel ruimte aan de lokale overheid om de omvang van het salderingsgebied te bepalen. Dit zal in de praktijk zeker leiden tot willekeur. Gemeenten rekken voor het binnenhalen van economisch en maatschappelijk interessante bedrijven graag de salderingsgebieden op. Wat schiet de bevolking in de gebieden met te slechte luchtkwaliteit daarmee op? Voor de kwetsbare groepen en locaties in de salderingsgebieden is dan geen enkele garantie meer op schone lucht. De leden van de SP-fractie vragen daarom duidelijke normstelling voor salderingsgebieden. Daarbij zullen extra strenge salderingseisen gesteld moeten worden rond woningen, speelplaatsen, scholen en ziekenhuizen. De mensen en vooral jonge kinderen daar zijn immers extra kwetsbaar voor luchtverontreiniging.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de beoogde landelijke programma-aanpak met saldering over grotere gebieden wel de juiste aanpak is, gezien het feit dat «blootstelling» een belangrijker criterium is dan concentratie en emissie? Wil de regering bij de aanpak van de luchtkwaliteit de «blootstelling» als leidend criterium gebruiken? Deze leden voelen hier veel voor. Hoe gaat de salderingssystematiek eigenlijk werken? En is deze systematiek juridisch eigenlijk wel houdbaar, zo vragen deze leden?

De leden van de SGP-fractie merken op, dat de heersende verwachting is dat de eisen die aan de luchtkwaliteit worden gesteld in de toekomst alleen maar hoger zullen worden. Wordt er met het nu voorliggende wetsvoorstel in die zin een basis gelegd die ook toekomstgericht is? Er schijnen op dit moment reeds Europese voorstellen te zijn, waarin een nieuwe benadering wordt voorgesteld die omvat dat de concentratie fijn

stof geleidelijk wordt afgebouwd ook daar waar al aan de huidige normen wordt voldaan. Binnen deze voorstellen lijkt van «salderen» geen sprake te mogen zijn. Welke risico's liggen hier voor de Nederlandse aanpak? Welke kant gaat het Europese beleid uit?

De leden van de SGP-fractie informeren voorts of het wetsvoorstel nu voor kleinere bouwprojecten (die niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit) de koppeling tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening volledig wordt losgelaten. Betekent dat concreet dat het mogelijk is om een klein aantal woningen, een school of een kinderdagverblijf bijvoorbeeld pal langs een snelweg te bouwen, omdat deze niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit? Dat zou toch ongewenst zijn vanuit gezondheids oogpunt? Hoe wordt gewaarborgd dat de gezondheidsgevolgen voor gebruikers en bewoners van dergelijke kleine bouwprojecten op een goede manier binnen de perken blijven?

#### **15. Overige aspecten (§ 5.6 memorie van toelichting)**

De leden van de CDA-fractie constateren dat diverse lokale en provinciale overheden over zeer waardevolle eigen meetnetten beschikken die naar het oordeel van de leden van de CDA-fractie ook benut moeten worden om een adequate toetsing van projecten mogelijk te maken. Hoe is in het wetsvoorstel gewaarborgd dat gebruik gemaakt kan worden van lokale gegevens?

#### **16. Grenswaarden (§ 6.1 memorie van toelichting)**

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel een limitatief stelsel van bevoegdheden bevat waarbij de grenswaarden een rol zullen spelen (art. 5.16 lid 2). Is dit EG-rechterlijk wel opportuun? Valt bij voorbaat uit te sluiten dat de uitoefening van de niet vermelde bevoegdheden negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft? Wil de regering dit nader toelichten?

#### **17. Grenswaarden en ruimtelijke besluiten (§ 6.2 memorie van toelichting)**

De memorie van toelichting bevat, mede op verzoek van de Kamer, een passage over absolute ontkoppeling. De leden van de CDA-fractie constateren dat de aanvankelijke voorstellen van bijvoorbeeld Neprom, VNO/NCW en Bouwend Nederland om tot volledige ontkoppeling te komen nu ook door deze organisaties als te risicovol worden beschouwd en men ook tijdens de rondetafelgesprekken op 20 april jl. een voorkeur heeft uitgesproken voor de in het wetsvoorstel gekozen «flexibele koppeling». Deze benadering past ook in de wijze waarop andere lidstaten met de relatie tussen luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening omgaan. Dat neemt niet weg dat de leden van de CDA-fractie graag ook een expliciet oordeel van de Raad van State over een al dan niet volledige ontkoppeling hadden gezien. Zij hebben hierover in het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel niets gevonden. Is hierover wel overleg geweest en wat was het resultaat daarvan?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering zo laat (na indiening van het wetsvoorstel en na de inlevertermijn van voorliggend verslag) de herhaaldelijk door de Kamer gevraagde informatie verstrekt over de mogelijkheden van volledige of gedeeltelijke ontkoppeling en de mogelijke consequenties daarvan?

## **18. Luchtkwaliteitseisen voor de verschillende stoffen (§ 8 memorie van toelichting)**

Onder paragraaf 8 in de memorie van toelichting wordt gesproken over de procedure om luchtkwaliteitseisen al dan niet vooruitlopend op wettelijke vastlegging bij ministeriele regeling te kunnen wijzigen. De leden van de CDA-fractie zijn nog niet overtuigd van de wenselijkheid om dit te kunnen doen. Zij realiseren zich dat de luchtkwaliteitseisen in overleg op Europees niveau worden vastgesteld en dat daarover ook in het parlement de discussie moet gaan. Dat laat onverlet dat deze leden gegeven de negatieve ervaringen uit het verleden nu niet te makkelijk tot implementatie van wijziging van normstelling via een ministeriele regeling willen overgaan.

## **19. Financiële aspecten (§ 11 memorie van toelichting)**

De regering stelt dat het wetsvoorstel een lastenvermindering betekent ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2005. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre het ook een lastenvermindering betekent ten opzichte van het daarvóór geldende Besluit luchtkwaliteit? In hoeverre zijn de effecten van dit wetsvoorstel dan nog in lijn met het beleid van de regering om de administratieve lasten en de regeldruk te verminderen? En in welke mate komt het wetsvoorstel overeen met de inzet van de regering voor decentralisatie? Kan de regering nader toelichten waarom dit wetsvoorstel niet leidt tot verhoging van de administratieve lastendruk van het bedrijfsleven?

De leden van de VVD-fractie vernemen graag op welke wijze de voorgenomen wetwijziging zeker stelt, dat de meest effectieve maatregelen om de normen te halen, als eerste worden genomen? Garandeert de voorgestelde wetwijziging de financiering van de maatregelen die worden opgenomen in het Nationaal Programma ook in het geval de nu beschikbare middelen ontoereikend zouden blijken? Kan de regering aangeven op welke wijze wordt voorkomen dat, in een situatie van onvoldoende financiële middelen voor maatregelen tot verbetering van de luchtkwaliteit, de investeerders hiervoor worden aangeslagen (bijvoorbeeld een projectontwikkelaar van een woningbouwproject), in plaats van de uiteindelijke vervuilers (in dit geval: de bewoners)?

De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat recente cijfers van het Milieu Natuur Planbureau aantonen dat de problematiek rond luchtkwaliteit meevalt ten opzichte van eerdere metingen, maar dat de problemen in een aantal gebieden hardnekkig zijn. Bij de verdeling van het beschikbare budget voor de aanpak van luchtkwaliteitsproblemen, waren deze nieuwe gegevens van het Milieu Natuur Planbureau nog niet beschikbaar. Is de regering voornemens om dit budget op basis van de oude gegevens te verdelen, waardoor relatief kleine bedragen terecht komen in de echte probleemgebieden? Of is de regering bereid een nieuwe verdeling te maken, waarmee meer geld beschikbaar komt voor de aanpak van de problematiek in de hardnekkigste gebieden?

In het afgelopen jaar is zowel de Nota Ruimte als de Nota Mobiliteit vastgesteld. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de verhouding tussen de inzet van middelen vanuit het Rijk en het realiseren van de doelen van de genoemde nota's. Is het ter beschikking gestelde budget toereikend om een effectieve en snelle aanpak van de luchtverontreiniging te bewerkstelligen?

## 20. Artikelsgewijs (§ 13 memorie van toelichting)

De leden van de CDA-fractie zien dat in artikel 5.9 lid 3 expliciet is opgenomen dat ook andere departementen en waterschappen verplicht kunnen zijn een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Betekent dit ook dat de minister van VROM collega's een aanwijzing kan geven indien deze in gebreke blijven?

De leden van de PvdA-fractie wijzen op de bijdrage van professor Backes waarin hij aangeeft dat de kans aanwezig is, dat het artikel 20.2a niet te verenigen is met de nationale eisen van rechtszekerheid en de Europese eisen van effet utile met betrekking tot rechten die afgeleid zijn uit EG-richtlijnen. Uit het nader rapport blijkt ook dat dit artikel niet opgenomen was in het oorspronkelijke wetsvoorstel (30 489, 4; p. 23), en deze wijziging dus niet aan de Raad van State is voorgelegd. Is de regering bereid dit artikel te herzien?

De leden van de CDA-fractie vinden artikel 20.2a buitengewoon moeilijk leesbaar, laat staan te begrijpen. Tijdens de rondetafelgesprekken op 20 april jl. is hierop ook terecht de aandacht gevestigd door professor Backes die bovendien de juridische houdbaarheid van dit artikel en het daarmee corresponderende artikel 5.16 in twijfel trekt. Deze leden ontvangen dan ook graag een nadere toelichting op dit artikel alsmede op de vraag of dit artikel de toetsing met het Europees recht kan doorstaan.

De leden van de VVD-fractie verzoeken de regering ook een nadere toelichting te geven op artikel 20.2a over de bezwaarmogelijkheden, en in het bijzonder over de wijze waarop dit artikel in overeenstemming is met de nationale eisen van rechtszekerheid en met Europese rechtszekerheidseisen? Kan de regering ook nader ingaan op de reden waarom zij in de memorie van toelichting een vergelijking maakt met de Tracéwet, waarin, in tegenstelling tot in dit wijzigingsvoorstel voor de Wet Milieubeheer, de rechtsbescherming wél helder is omschreven?

Ook de leden van de LPF-fractie hebben een vraag aangaande de ruime strekking van artikel 20.2a van het wetsvoorstel. Zat deze bepaling ook in het voorstel dat naar de Raad van State is gestuurd? Wat heeft de Raad van State hierover geschreven, mede in het licht van de ruime interpretatiemogelijkheden?

De leden van de SGP-fractie vragen of artikel 20.2 a en artikel 5.16 lid 7 niet in potentie een veel te ruime en onvoldoende concrete strekking omvatten. Is deze combinatie van artikelen wel te verenigen met de nationale eisen van rechtszekerheid en de Europese eisen van effet utile met betrekking tot rechten die zijn afgeleid uit EG-richtlijnen? Zelfs al zou deze bepaling juridisch door de beugel kunnen, zal dan de toepassing in de praktijk in ieder geval niet veel vragen en procedurele risico's oproepen?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie aan de regering wat de juridische consequenties zijn van het verwerpen van de wet door de Kamer.

De voorzitter van de commissie,  
Buijs

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van Halen