

Vergaderjaar 2008–2009

**30 489**

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

**V**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE- LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2009

Tijdens ons overleg op 26 mei jl. over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heb ik u toegezegd de resterende vragen van Uw leden schriftelijk te zullen beantwoorden. Dit met het oog op het grote aantal meer gedetailleerde vragen.

Met deze brief geef ik uitvoering aan deze toezegging. U vindt hierin ook de door u gevraagde schriftelijke toelichting op het effect van Anders Betalen voor Mobiliteit op het NSL.

#### **Inleiding**

Tijdens het debat met Uw Kamer over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 26 mei jl. hebben we intensief met elkaar van gedachten gewisseld over de uitgangspunten van het NSL. Belangrijkste discussiepunten waren:

1. Hoe is verzekerd dat het doel van het NSL – het oplossen van alle overschrijdingen luchtkwaliteit – tijdig wordt gehaald? En hoe werkt de monitoring?
2. Meten en Rekenen: wat is de relatie tussen meten en berekenen, wat zit er wel en niet in de Saneringstool, hoe betrouwbaar is deze en kan met de Saneringstool het effect van maatregelen beoordeeld worden?
3. Hoe zit dit NSL wettelijk in elkaar en welke bevoegdheden heeft de minister om dit hierboven genoemde doel tijdig te bereiken?
4. Wat als het doel onverhoopt niet gehaald wordt en hoe «hard» zijn de aanvullende maatregelen?
5. Wat is het toekomstperspectief na het NSL?

Daarnaast heeft u nog een aantal meer technische vragen gesteld, die ik binnen het kader van deze brief mee zal nemen.

Tenslotte is met name door dhr. Putters, gesteund door anderen, gevraagd naar schriftelijke bevestiging van de toezegging van mijn

collega, Minister Eurlings, over het effect van de vertraging van de kilometerheffing («Anders Betalen voor Mobiliteit»). Ook dit zal ik in mijn beantwoording meenemen.

In mijn beantwoording zal ik u allereerst een beeld geven van de systematiek van het NSL, waar we nu staan en wat het verdere proces is.

### **NSL-systematiek**

Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de grenswaarden voor fijn stof vanaf 2005 werden overschreden en waar naar verwachting de grenswaarden voor stikstofdioxide zou worden overschreden (per 1.1.2010). Voor deze gebieden zijn Regionale Samenwerkingsprogramma's Luchtkwaliteit (RSL's) opgesteld, die zijn verwerkt in het NSL. Het NSL heeft tot doel uiterlijk 11 juni 2011 te voldoen aan de fijn stof (PM<sub>10</sub>) grenswaarden en 1 januari 2015 aan de stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) grenswaarden in de zones en agglomeraties waarvoor derogatie is verkregen<sup>1</sup>.

Het NSL werkt via de volgende systematiek toe naar schonere lucht en het tijdig voldoen aan de grenswaarden.

- De luchtkwaliteit in 2006 vormde de uitgangssituatie voor het NSL. Voor dat jaar is in beeld gebracht waar de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> werden overschreden en waar de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> naar verwachting in 2010 zouden worden overschreden als ze op dat moment al van kracht waren.
- Vanuit deze uitgangssituatie is gekeken hoe de luchtkwaliteit zich zou ontwikkelen zonder Nederlandse ruimtelijke projecten en maatregelen. De Europese maatregelen zorgen al voor een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit.
- Daarna zijn de effecten van de verwachte ruimtelijke projecten en besluiten die «in betekenende mate» (IBM)<sup>2</sup> bijdragen aan de luchtverontreiniging aan het NSL toegevoegd.
- Daar tegenover zijn de effecten gezet van nationale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

Op basis van het bovenstaande is een balans opgemaakt van het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit als gevolg van Europese maatregelen, de gevolgen van de ruimtelijke projecten en het effect van de nationale en lokale maatregelen. Het pakket van maatregelen is zo opgesteld dat het de negatieve effecten van de ruimtelijke projecten ruimschoots compenseert. Het leidt ertoe dat tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (binnen de derogatietermijnen).

Voor de rekenkundige onderbouwing van de NSL-systematiek is een uitgebreid rekenmodel opgesteld, de «saneringstool». De saneringstool is in de plaats gekomen van alle verschillende luchtkwaliteitsmodellen, zodat er nu één landsdekkend model is dat overal conform de rekenvoorschriften de huidige luchtkwaliteit weergeeft en de luchtkwaliteit kan berekenen voor toekomstige jaren. Het model is gebaseerd op de Nederlandse rekenvoorschriften en de aanpassing van die voorschriften naar aanleiding van de nieuwe EU-richtlijn. Het rekenmodel vormt een robuuste basis voor het NSL, waarvoor een breed draagvlak bestaat en waarvoor ook de Europese Commissie zijn waardering heeft geuit. Voor de intensieve veehouderij hebben aanvullende onderzoeken plaatsgevonden.

Het NSL vindt zijn wettelijke basis in titel 5.2 van de Wet milieubeheer en bijlage 2 van die wet. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer verplicht in geval van (dreigende) overschrijdingen tot het opstellen van een nationaal programma met een looptijd van vijf jaar. Dit programma is niet alleen gericht op het tijdig bereiken van de grenswaarden. Het vormt ook een basis voor de beoordeling en het doorgang vinden van ruimtelijke

<sup>1</sup> Voor de agglomeratie Heerlen – Kerkrade geldt derogatie tot 1 januari 2013.

<sup>2</sup> «In betekenende mate» (IBM) wil zeggen dat het project leidt tot een toename van de concentraties verontreinigende stoffen in de buitenlucht die meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub>. Voor de norm van 40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> betekent dit dus dat een project IBM is wanneer het leidt tot een bijdrage aan de concentraties van meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

projecten vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit. Projecten kunnen doorgang vinden doordat het NSL laat zien dat – rekening houdend met de effecten van een project – de grenswaarden tijdig worden gehaald.

### **Monitoring**

Door een aantal leden zijn vragen gesteld over de monitoring van het NSL en het tijdig halen van de grenswaarden. Daarom volgt hier een nadere uitleg van het monitoringsproces. Gedurende de uitvoering van het NSL wordt nauwlettend gevolgd of ook in de praktijk de Europese grenswaarden tijdig worden gehaald. Het effect van het pakket aan maatregelen moet ruimschoots voldoende zijn om fluctuaties en tegenvallers in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit te kunnen opvangen. Als niettemin de ontwikkeling zodanig zou zijn dat het tijdig halen van de grenswaarden in gevaar lijkt te komen en inzet van extra maatregelen ter compensatie daarvan is vereist, dan voorziet de wet in de mogelijkheid het NSL «ambtshalve» aan te passen en extra maatregelen op te nemen. Dat betekent dat de balans van het NSL te allen tijde wordt bewaakt. Ontwikkelingen in de luchtkwaliteit worden in hoge mate beïnvloed door achtergrondconcentraties en emissiegegevens van verkeer en landbouw. Door de programma-aanpak met de maatregelen is de bewaking van het halen van de grenswaarden veel beter gewaarborgd, dan wanneer deze bewaking enkel ligt bij iedere afzonderlijke beslissing over het doorgaan van een project. Daar wordt de luchtkwaliteit immers niet beter van. Deze aanpak garandeert mij dat het doel van het NSL – het tijdig halen van de grenswaarden – wordt bereikt.

De monitoring van het NSL gebeurt met behulp van de monitoringstool. Dat instrument voorziet in de jaarlijkse bewaking van de uitvoering van het NSL. Input voor de tool zijn gegevens die overheden jaarlijks ingevolge een wettelijke verplichting leveren omtrent de voortgang en uitvoering van projecten en maatregelen. Daarnaast bestaat de input uit ontwikkelingen in de luchtkwaliteit zoals weergegeven in de jaarlijkse GCN kaarten, waarin alle effecten van Europese en nationale maatregelen zijn meegenomen in de achtergrondconcentraties, en in emissiecijfers.

De uitvoerende overheden leveren de gegevens aan (verkeerscijfers e.d.) die vervolgens centraal worden doorgerekend in de monitoringstool. Het is dus niet zo dat overheden zelf berekeningen maken om te bepalen wat de effecten zijn geweest van de uitgevoerde projecten en maatregelen. De monitoringstool is gebaseerd op de saneringstool. De informatie die verkregen wordt met de berekeningen aan de hand van dit instrument zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd totaalbeeld dan mogelijk is met behulp van metingen op een beperkt aantal meetlocaties. Tot op straatniveau kan inzicht worden geboden in de ontwikkelingen in de luchtkwaliteit.

De Nederlandse systematiek van het in kaart brengen van de luchtkwaliteit is al met al zeer zorgvuldig en wordt ook in Europa als voorbeeld beschouwd.

Met deze wijze van werken wordt de informatievoorziening aan de burger verbeterd. Door fijnmazig inzicht te bieden in de luchtkwaliteit kan de burger zelf nagaan welke kant het uitgaat met de luchtkwaliteit. Hij kan zich wenden tot de overheid, zowel het rijk als de gemeente, als hij denkt dat er knelpunten zijn, of toegezegde maatregelen niet worden uitgevoerd of onvoldoende effect hebben.

Het belang van de burger om het probleem van de luchtkwaliteit op projectniveau aan te vechten heeft daarmee minder betekenis gekregen. Als het project onder het NSL valt, levert het geen risico op voor het halen van de grenswaarden.

## **Aanpassingen van het NSL**

De heer Schouw (D66) heeft gevraagd om uitleg over het wijzigen van projecten in het NSL. Een aantal wettelijke voorschriften zorgt ervoor dat ruimte wordt geboden voor aanpassingen binnen het NSL en tegelijkertijd de balans van het NSL in stand blijft. Het betreft zowel voorschriften met betrekking tot de projectonderbouwing als voorschriften die een tussentijdse wijziging van het NSL mogelijk maken.

Bij de projectonderbouwing moet worden aangetoond dat een project is genoemd of beschreven in het NSL, dan wel betrekking heeft op een ontwikkeling of besluit welke is genoemd of beschreven in het NSL, dan wel past binnen het NSL c.q. daarmee niet in strijd is. Daarmee wordt het gebruik maken van het NSL ingekaderd.

Het NSL kan «ambtshalve» door de minister van VROM worden gewijzigd, in overeenstemming met het gevoelen van de ministerraad. Daar is aanleiding toe indien blijkt dat door tegenvallende effecten van maatregelen, projecten of andere ontwikkelingen, sprake is van een ongunstige ontwikkeling waardoor het halen van de grenswaarden in gevaar kan komen. Voorafgaand aan die wijziging vindt inspraak plaats en worden beide Kamers van de Staten-Generaal gehoord.

Daarnaast is er nog een procedure voor het vervangen en toevoegen van projecten en maatregelen aan het NSL. Bestuursorganen kunnen dat zelf doen en moeten dat melden aan de minister van VROM. Voorwaarde is dat die vervangende of extra projecten of maatregelen een vergelijkbaar of positiever effect hebben op de luchtkwaliteit. Het zal dan vaak gaan om het vervangen van een maatregel door een meer efficiënte maatregel. Deze mogelijkheden tot aanpassing gedurende de uitvoeringsfase van het NSL maken het mogelijk in te spelen op de praktijk, en tegelijk te bewaken dat de balans tussen projecten en maatregelen in stand blijft.

## **Anders Betalen voor Mobiliteit (AbvM)**

De heren Putters en Laurier (GL) – evenals de andere leden van uw Kamer – hebben mij gevraagd welke consequenties het uitstel van de maatregel Anders Betalen voor Mobiliteit heeft voor het halen van de doelstellingen van het NSL. De acht maanden verschuiving in de planning heeft nauwelijks effect op het NSL. Bij de berekening is uitgegaan van het Rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit dat er naar streeft vanaf 2012 «Anders Betalen voor Mobiliteit» in te voeren. In de NSL-berekeningen is een prognose gemaakt van het effect in 2015 op basis van een gefaseerde invoering. Daarbij start de invoering van ABvM in 2012 en ontstaat er een eindbeeld in 2020. Gegeven de onzekerheden over effecten van beprijzingsmaatregelen is ten behoeve van het NSL een veilige inschatting gemaakt van de luchtkwaliteiteffecten van ABvM.

Met name de heer Putters vroeg mij schriftelijk aan te geven hoe zeker het is dat minister Eurlings compenserende maatregelen zal treffen als de vertraging van Anders Betalen voor mobiliteit effect heeft op het NSL. Ik kan hem op dit punt gerust stellen. Afgesproken is dat, als dit effect zich voordoet, er volgens de systematiek van het NSL iets anders voor in de plaats moet komen. Aanvullend beleid moet ervoor zorgen dat het tijdig realiseren van de grenswaarden luchtkwaliteit niet in gevaar komt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dit eerder aan de Eerste en Tweede Kamer bevestigd. Zodra meer inzicht bestaat of en zo ja hoe groot dat effect is, zal de minister van Verkeer en Waterstaat, in overleg met mij, aanvullende maatregelen treffen.

## **Bezwaar van Milieudefensie tegen het derogatiebesluit**

De heren Putters en Laurier hebben gevraagd hoe ik de kansen inschat van het bezwaar van Milieudefensie tegen het Europese derogatiebesluit. Dit in het licht van de maatregelen die nu worden uitgesteld en waarvoor nog compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

Ik heb kennis genomen van het verzoek. De bezwaren van Milieudefensie zijn mij bekend en ik heb in mijn debat met Uw Kamer reeds aangegeven het volste vertrouwen te hebben in de NSL-systematiek. Het lijkt me niet opportuun daar nu verder op in te gaan omdat dit verzoek in behandeling is bij de Commissie en het kabinet nog gevraagd zal worden daarop te reageren.

Ik heb overigens alle vertrouwen in een goede afloop omdat:

- Nederland voor 2 miljard euro aan maatregelen investeert in schonere lucht,
- Nederland door middel van de NSL systematiek zorgt voor het tijdig voldoen aan de grenswaarden, en
- de Commissie in haar beschikking uitvoerig heeft gemotiveerd waarom Nederland voldoet aan de voorwaarden van de richtlijn voor derogatie.

De Commissie is met andere woorden niet over één nacht ijs gegaan. De milieubeweging lijkt voorbij te gaan aan de maatregelen en dynamiek van de programmasystematiek en aan hetgeen al gedaan is op dit gebied.

Diverse leden vroegen hoe voorkomen wordt dat gemeenten met optimistische inschattingen werken. Allereerst, de NSL-partners hebben ieder hun eigen verantwoordelijkheid in dit proces. In de Wet milieubeheer is een uitvoeringsplicht vastgelegd voor maatregelen die onderdeel uitmaken van het NSL. Daarnaast kunnen maatregelen alleen worden ingetrokken als daar een andere maatregel met tenminste hetzelfde effect tegenover staat. Kortom: elke NSL-partner is gehouden de NSL maatregelen uit te voeren en aldus de opgelegde saneringsopgave te realiseren. In geval van tegenvallende ontwikkelingen leiden de programmasystematiek en het Europese recht tot de verplichting om extra maatregelen te treffen, zodat alsnog tijdig de grenswaarden worden gehaald. Natuurlijk kunnen maatregelen ook worden ingetrokken als de ontwikkelingen zeer gunstig zijn. Bij het beoordelen van die ontwikkelingen zal in elk geval een bandbreedte worden gehanteerd, niet elke jaarlijkse fluctuatie is reden om meer of minder maatregelen in te zetten. Het maatregelenpakket moet voldoende robuust blijven om verrassingen op te kunnen vangen.

Ter onderbouwing daarvan moeten NSL-partners gegevens van projecten en maatregelen in het rekeninstrument van het NSL, de Saneringstool, inbrengen. Deze Saneringstool is na publicatie van het NSL openbaar. Dat wil zeggen dat elke burger of organisatie zelf kan kijken welke onderbouwende gegevens een NSL-gemeente of -regio heeft ingevoerd ter onderbouwing van het te behalen effect. Als blijkt dat dit effect niet of onvoldoende wordt gerealiseerd kan deze burger of organisatie om een (plan met) maatregelen vragen en bij in gebreke blijven daarvan, naar de rechter stappen.

Een NSL-gemeente of -regio heeft er dus alle belang bij ervoor te zorgen dat de effecten van maatregelen realistisch worden ingeschat, er wordt als het ware over zijn of haar schouder «meegekeken».

Enkele leden vroegen naar mijn reactie op het Rekenkamer-rapport, waarin de Algemene Rekenkamer aangeeft onvoldoende te kunnen beoordelen of de NSL-gelden verantwoord zijn uitgegeven. De reden dat de Algemene Rekenkamer dit onvoldoende kan beoordelen, ligt in het feit dat de 3e tranche van de FES-gelden, die nu loopt, niet in zijn geheel in 2008 is uitgegeven, zoals oorspronkelijk opgenomen was. Omdat deze 3e

tranche een cofinanciering van 50% eist van de betrokken NSL-gemeente of -regio, hebben we harde afspraken gemaakt over de afdwingbaarheid hiervan. Zo is voorwaarde dat deze cofinanciering is vastgelegd in een besluit van het bevoegd bestuursorgaan. Voorstellen ter dekking van NSL-maatregelen zullen dus eerst door Gemeenteraad of Gedeputeerde Staten moeten worden vastgesteld.

Omdat een aantal gemeenten nog geen helderheid had over het precieze maatregelenpakket konden deze maatregelen nog niet bestuurlijk worden vastgesteld. Inmiddels hebben bijna alle regio's hun subsidieverzoeken voor de NSL-financiering ingediend en ga ik ervan uit dat voor het eind van het jaar deze FES-gelden zijn toegekend. Dit zorgvuldige proces van toekennen, waarbij rekening is gehouden met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer, zorgt ervoor dat een goede verantwoording van deze NSL-gelden mogelijk is.

### **Actieplan Fijn Stof en Industrie**

De heer Jansen de Jonge (CDA) heeft mij gevraagd om in te gaan op de bezwaren van VNO-NCW tegen een emissie-eis van 5 mg/m<sup>3</sup> ten aanzien van stof voor alle bedrijven, in het kader van het Actieplan fijn stof en industrie. Zoals in het NSL is aangegeven is geen sprake van een dergelijke eis voor alle bedrijven: deze emissie-eis is weliswaar het uitgangspunt, maar het bevoegd gezag kan hier beargumenteerd van afwijken. Hierover is geen meningsverschil met VNO-NCW. Een emissie-eis van 5 mg/m<sup>3</sup> wordt nu al heel vaak voorgeschreven en is voor verreweg de meeste installaties technisch en economisch goed haalbaar.

### **Bezwaar en beroep**

De heren Putters en Smaling (SP) hebben vragen gesteld over hoe het zit met bezwaar en beroep tegen (projecten in) het NSL. Voorop staat dat er wordt voorzien in een goede informatiebron voor belanghebbenden door middel van de monitoring. De monitoringstool laat tot op straatniveau zien wat de ontwikkelingen zijn in de luchtkwaliteit. Als blijkt dat knelpunten niet worden weggenomen kan de betreffende overheid daarop worden aangesproken: het rijk, als het gaat om uitvoering van het NSL; de gemeente, als het gaat om uitvoering van maatregelen. Levert het aanspreken van een overheid niets op, dan staat beroep open tegen een weigering van het bestuursorgaan om tot actie over te gaan. Tegen het NSL als zodanig of een wijziging daarvan staat geen beroep open. Per project moet worden gemotiveerd dat het is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Belanghebbenden hebben ook in deze fase de mogelijkheid in beroep te gaan tegen de projectonderbouwing. Hierbij wordt niet getoetst aan de grenswaarden; daar voorziet de programmasystematiek in.

### **Metten en rekenen**

Meerdere leden zijn met hun vragen ingegaan op het onderwerp «metten in relatie tot het berekenen». De vraag daarbij was vaak of we niet méér moeten meten. Mijn antwoord daarop is nee. Met alleen meten krijgen we niet alle knelpunten in beeld. Simpelweg omdat we niet overal kunnen meten. Een combinatie van meten en rekenen geeft daarom het beste resultaat. Dit sluit ook goed aan bij de richtlijnsystematiek. Daarmee kunnen we voor heel Nederland een uitspraak doen over de concentraties én kunnen we ook iets zeggen over toekomstige ontwikkelingen. Dat laatste is op basis van alleen metingen niet mogelijk. Op dit moment hebben we voldoende meetpunten ter onderbouwing van de modellering. De huidige wijze van het in kaart brengen van de luchtkwaliteit is zorgvuldig en wordt ook binnen Europa hoog aangeslagen.

## Maatregelen in de saneringstool

Wat betreft meten en rekenen is door de heer **Putters** gevraagd naar wat allemaal wel en niet in de saneringstool zit. Specifiek vroeg de heer **Putters** naar het meenemen van de effecten van de milieuzones voor bestelwagens, de tegenvallende NO<sub>2</sub>-emissies en het uitstel van de kilometerheffing in de saneringstool.

Laat ik beginnen te zeggen dat de saneringstool – die ten grondslag ligt aan het NSL – gebruik maakt van de meest actuele gegevens als het gaat om achtergrondconcentraties, emissiefactoren en verkeersgegevens. Wat betreft de emissie van NO<sub>2</sub> is uiteraard ook gebruik gemaakt van de laatste inzichten en de laatste stand van zaken in de modellering. De maatregel milieuzones bestelauto's en het bijbehorende lokale effect kan door gemeenten zelf ingevoerd worden. Over ABvM wordt verderop in deze brief ingegaan. Belangrijk element hierbij is dat de saneringstool straks over gaat in de monitoringstool. Deze monitoringstool zal uiteraard jaarlijks worden geactualiseerd en aangepast aan de meest recente inzichten. In het kader van de transparantie van de onderbouwing wordt de Saneringstool via internet openbaar zodra het NSL van kracht is.

De heer **Schouw** stelde een vraag over het gebruik van het «mandje». Dit vergt inderdaad enige toelichting. In de saneringstool kunnen alle type maatregelen voor het wegverkeer worden ingevoerd. De effecten daarvan op de luchtkwaliteit zijn doorberekend op wegvakniveau, overeenkomstig de voorgeschreven rekenmethode. Op die manier ontstaat een transparant beeld van de luchtkwaliteit met en zonder maatregelen. Voor bepaalde maatregelen, zoals de milieuzone vrachtverkeer, kan binnen de saneringstool direct gezien worden wat het effect is van die maatregel. Voor andere -vaak complexe- situaties is het mogelijk combinaties van maatregelen in te voeren via de zogenaamde «mandjes». Dat wil zeggen dat er een effect is begroot van een bepaalde parameter, zoals bijvoorbeeld de intensiteit van het wegverkeer. Dit effect wordt bereikt door het nemen van bepaalde maatregelen uit het mandje, zoals bijvoorbeeld rerouting en parkeerbeleid. Het effect moet door de wegbeheerder zelf worden onderbouwd. Bij de jaarlijkse monitoring zal blijken of het effect gerealiseerd is. Met andere woorden: een NSL-gemeente of -regio stelt zelf een cluster van mogelijke maatregelen samen, onderbouwt het effect van een combinatie van die gekozen maatregelen met bijvoorbeeld gegevens over de verkeersintensiteit, en voert dit in in de saneringstool. Als uit de monitoring blijkt dat er een tekort op treedt, waardoor een bepaald knelpunt niet wordt weggenomen, zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Alleen die maatregelen waarvan het verantwoord is om er een rekenkundig effect aan toe te kennen zijn uiteindelijk ingevoerd in de saneringstool. Ook is er bij de invoer van maatregelen geconcentreerd op de knelpuntlocaties. Er zijn dus meer maatregelen in het NSL genomen dan in de saneringstool staan.

## Afname van het aantal knelpunten

Onder andere door de heer **Smaling** en de heer **Schouw** zijn vragen gesteld over de afname van het aantal knelpunten (de saneringopgave) en over de zichtbaarheid van een dalende trend in de emissies. De afname van het aantal knelpunten heeft te maken met aan de ene kant de effecten van reeds ingezet beleid, zoals stimulering van roetfilters en het Europese bronbeleid. Daarnaast heeft het ook te maken met betere emissiefactoren en een verfijnder rekenmodel.

Ook het aanpassen van de regelgeving aan de nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit zorgt voor een afname van het aantal knelpunten. Dit komt omdat de richtlijn het toepasbaarheidsbeginsel bevat. In essentie leidt dit

beginsel er toe dat de luchtkwaliteit niet wordt bepaald op plekken die niet toegankelijk zijn voor het publiek, c.q. waar de blootstelling van mensen aan luchtverontreiniging niet relevant is. Ook is in de richtlijn bepaald dat de luchtkwaliteit op maximaal 10m afstand van de wegrand moet worden bepaald in plaats van 5 m. In de saneringstool is dit geïmplementeerd door op 10 m te toetsen, tenzij er gevels dichterbij aanwezig zijn. In het laatste geval wordt dan de gevelafstand gehanteerd.

De vraag van de heren Schouw en Smaling ging ook over het niet zichtbaar zijn van een neergaande trend in concentraties luchtkwaliteit. Wat betreft de trend is er vooralsnog onvoldoende reden om te stellen dat de voorspelde trend in de toekomst niet meer zou worden bevestigd door de metingen in recente jaren. Het RIVM volgt de trend nauwlettend.

### **Betrouwbaarheid van meten en rekenen**

De heer Laurier en met hem ook anderen hebben vragen gesteld over de betrouwbaarheid van het meten en. Het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het RIVM, dat gebruikt wordt voor de kalibratie van de GCN kaarten, voldoet aan de hoge eisen die daar vanuit de Europese richtlijn aan gesteld worden. Over de vraag naar de versie van het CAR II model kan ik u mededelen dat gebruik gemaakt is van de meest recente versie 8. Daarnaast is het, in antwoord op een vraag van de heer **Smaling** over het aantal meetpunten in Amsterdam, niet nodig om op meer punten te gaan meten. Amsterdam kent drie meetpunten die opgenomen zijn in het LML en nog enkele meetpunten van de GGD-Amsterdam, die ook aangesloten zijn op het LML. In ons land gebruiken we de combinatie van meten én rekenen. De gebruikte modellen worden gekalibreerd op de metingen. Juist doordat we gebruik maken van modelleren op basis van metingen kan er informatie gegeven worden voor heel Nederland en voor de toekomstige situatie. Met meten kan je alleen iets zeggen over die specifieke plek op dat moment, terwijl we met onze wijze van modelleren juist informatie kunnen weergeven voor een hele stad en een inschatting willen maken voor de toekomst. Zoals opgemerkt wordt de luchtkwaliteit in Nederland, ook naar internationale maatstaven, zorgvuldig en netjes in kaart gebracht.

### **Meten en rekenen in Utrecht**

Onder andere de heer **Laurier** (GroenLinks) had een aantal vragen over de gegevens over de gemeente Utrecht. Elke NSL-regio heeft een eigen verantwoordelijkheid om de juiste cijfers aan te leveren. Dat is in het belang van het NSL, en in het belang van de regio zelf, aangezien al deze gegevens bij publicatie van het NSL via de Saneringstool openbaar worden. In het debat heb ik al aangegeven dat ik blij was met het externe onderzoek naar aanleiding van de commotie rond de cijfers in Utrecht in het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU). Daaruit blijkt dat er vooral aan de communicatie over de cijfers nog veel te verbeteren valt, maar dat de cijfers uit het ALU wel kloppen. Utrecht heeft bovendien aangegeven de aanbevelingen te zullen overnemen.

### **Anticumulatiebepaling**

De heren Putters en Smaling vragen hoe cumulatie van effecten van projecten in de gaten wordt gehouden. Deze vraag heb ik in het debat al beantwoord, maar ik hecht eraan de systematiek nogmaals op een rij te zetten. Bestuursorganen moeten bij de voorbereiding van «niet in betekende mate» (NIBM) besluiten toetsen aan de anticumulatiebepaling van het Besluit NIBM. De saneringstool laat zien wat het gecumuleerde effect is van zowel IBM als NIBM projecten. De effecten van alle projecten op de verkeersstromen zijn opgenomen in de verkeersmodellen die onderdeel



uitmaken van de saneringstool. Alle verkeersbewegingen tezamen leveren een concentratie van luchtverontreinigende stoffen op. «Opknippen» van projecten in kleinere projecten heeft dus geen zin, omdat het totaal van effecten zichtbaar wordt.

### **Doorzettingsmacht**

De heren Smaling en Putters, en met hen ook de andere leden van uw Kamer, hebben mij vragen gesteld over de doorzettingsmacht. De doorzettingsmacht van de minister zal worden ingezet als het halen van de grenswaarden in gevaar komt, waarbij dit wordt veroorzaakt door het niet of onvoldoende uitvoeren van maatregelen door de uitvoerende overheden. De minister kan aan gedeputeerde staten of burgemeester en wethouders een aanwijzing geven volgens de procedure in artikel 5.23 Wm en een termijn stellen voor het alsnog uitvoeren van een maatregel, bij nalaten waarvan de minister zelf kan voorzien in het gevorderde, op kosten van het nalatige bestuursorgaan.

### **Aanvullende maatregelen**

De heren Putters, Schouw, de Boer (CU) en Laurier hebben vragen gesteld over de aanvullende maatregelen. Zoals eerder gezegd lijkt het onwaarschijnlijk dat met het huidige pakket aan maatregelen de doelstellingen niet tijdig worden gehaald. Voor het geval dit zich toch voordoet is inmiddels een aantal aanvullende maatregelen in ontwikkeling en komen deze naar verwachting tijdig beschikbaar. Ten aanzien van het Rijk is inmiddels de sloopregeling al in werking getreden. Zowel de decentrale overheden als het Rijk hebben aanvullende maatregelen in ontwikkeling. Dat zijn bijvoorbeeld het stimuleren van euro-6 personenauto's en EURO-VI vrachtwagens, het invoeringsklaar maken van luchtwassers voor de landbouw, gedifferentieerd parkeren, dynamisch verkeersmanagement, milieuzones voor bestelauto's vanaf 2013 en mogelijke fiscale maatregelen. Het denken over en ontwikkelen van nieuwe maatregelen is een doorlopend proces en dat betekent dat de lijst dan ook voortdurend zal worden gewijzigd.

### **Toekomstperspectief 2015**

De heren Schouw en Laurier hebben mij gevraagd naar het beleidsperspectief na 2015. In 2015 is de looptijd van het NSL beëindigd. Dat betekent dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Voor de maatregelen die in het NSL zijn opgenomen blijft ook daarna een uitvoeringsplicht bestaan voor zover dan onverhoopt nog niet aan de grenswaarden zou worden voldaan.

Via de jaarlijkse rapportage aan de Europese Commissie blijft inzicht bestaan in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Overwogen kan worden om een overlegstructuur in stand te houden voor het nemen van besluiten over maatregelen, mochten de grenswaarden opnieuw in gevaar komen. Mede op basis van de ervaringen die worden opgedaan met de uitvoering van het NSL zal ik beleid ontwikkelen voor de situatie na 2015 en de daarvoor gewenste instrumenten.

Tenslotte: ik ga graag in op het verzoek van de heren Putters, de Boer en Schouw om na de eerste monitoringsronde in 2010 met u wat uitgebreider van gedachten te wisselen over de werking van het NSL in de praktijk.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer