

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 XI

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2001

Nr. 56

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 februari 2001

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft op 14 februari 2001 overleg gevoerd met minister Pronk van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **het besluit houdende uitvoering van richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PbEG L 163) alsmede richtlijn 96/62/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (PbEG L 296) (Besluit luchtkwaliteit (VROM-2000-1045));**
- **de brief van 15 januari 2001 inzake reactie op vragen over ontwerpbesluit luchtkwaliteit (VROM-2001-26);**
- **de brief van 7 februari 2001 inzake de antwoorden op vragen over ontwerpbesluit luchtkwaliteit (VROM-2001-115).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Reitsma (CDA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Van Middelkoop (RPF/GPV), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Eisses-Timmerman (CDA), Th.A.M. Meijer (CDA), Luchtenveld (VVD), Van Wijmen (CDA), Kortram (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Van Gent (GroenLinks), Oplaat (VVD), Van der Staaij (SGP), Schoenmakers (PvdA), Waalkens (PvdA), Udo (VVD), Depla (PvdA).
Plv. leden: Leers (CDA), Dijkema (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Valk (PvdA), Essers (VVD), De Wit (SP), Van Heemst (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Van Beek (VVD), Geluk (VVD), Visser-van Doorn (CDA), Schreijer-Pierik (CDA), Blok (VVD), Biesheuvel (CDA), Crone (PvdA), Van den Akker (CDA), Giskes (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Niederer (VVD), Van 't Riet (D66), Spoelman (PvdA), Hindriks (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), De Boer (PvdA).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Klein Molekamp** (VVD) vreest dat, als de algemene maatregel van bestuur inzake de luchtkwaliteit geaccordeerd wordt, de Nederlandse samenleving het risico loopt te worden opgezaagd met kosten die kunnen oplopen tot meer dan 30 mld. gulden. Wat is er allemaal mis om zoveel geld te moeten investeren? Indien dit geld hiervoor gebruikt wordt, is het niet meer beschikbaar voor andere zaken. Heeft dit de hoogste prioriteit op het terrein van volksgezondheid en milieu? Wanneer de enige motiveerling is dat een Europese kaderrichtlijn moet worden uitgevoerd, wil hij een fundamenteel debat voeren over de manier waarop dergelijke richtlijnen tot stand komen. Per slot van rekening is Europees beleid ook Nederlands beleid.

De toenmalige minister van VROM heeft bericht dat herzieningsclausules zouden worden opgenomen die bijstelling naar boven en beneden mogelijk maken. Deze passage is opgenomen toen werd uitgegaan van een kostenpost van 300 mln. gulden. Nu de kosten het honderdvoudige dreigen te bedragen, lijkt het hem duidelijk dat aanpassing van de richtlijn noodzakelijk is. Wie was verantwoordelijk voor de berekening van die 300

mIn. gulden? Om welke bedragen ging het voor de andere landen? Op welke kosten is men daar nu uitgekomen en hoe is daarop gereageerd? Als een besluit genomen worden op grond van foutieve Brusselse berekeningen moet Nederland dan zonder meer overgaan tot implementatie of is het mogelijk zo'n besluit ter discussie te stellen? Als het laatste het geval is, dient dit zo spoedig mogelijk te gebeuren. De heer Klein Molekamp is ervoor eerst de richtlijn te evalueren en na te gaan of het een verstandige richtlijn is en vervolgens, zo nodig na aanpassing, over te gaan tot implementatie. Hoe is het mogelijk dat Nederland met de richtlijn akkoord is gegaan, terwijl bekend was dat er sprake was van onbetrouwbare en ontbrekende stukken, zodat onvoldoende inzicht bestond in de gevolgen? Als vanwege de grote onzekerheid een ontsnappingsclausule is ingebouwd, moet commissaris Walström niet gevraagd worden om uitstel van invulling, maar om een politieke discussie en moeten bondgenoten worden gezocht.

De vraag is hoeveel van deze onverwachte rekeningen er op ander gebied kunnen komen. De nitraatrichtlijn bracht een slachting teweeg onder de varkensboeren. Deze richtlijn kan leiden tot een slachting in de schatkist. De staatssecretaris van LNV kon niet duidelijk uitleggen wat de gevolgen van de vogelrichtlijn zijn. Hoe komen dergelijke richtlijnen tot stand? Heeft de voorganger van de minister niet te veel overgelaten aan de ambtenaren? Zo ja, dan is dit voor de VVD onaanvaardbaar. De gevolgen van richtlijnen moeten ten behoeve van de maatschappij en het parlement goed in kaart zijn gebracht, voordat ermee kan worden ingestemd. Een eenmaal vastgestelde richtlijn is niet vrijblijvend, maar heeft een bindend juridisch karakter, in tegenstelling tot een plan als het NMP-3.

Aangezien aangenomen mag worden dat in veel andere landen zich dezelfde problemen voordoen, verneemt hij graag hoe daar hiermee wordt omgegaan. Of doen zich deze problemen juist voor in het dichtbevolkte Nederland en wordt in Europees verband verwacht dat dit land daarom niet aan de richtlijn kan voldoen?

De regering wist dat de feitelijke uitvoeringskosten hoger zouden uitvallen dan in Brussel was berekend. Wat heeft zij met dat gegeven gedaan en hoe is dat met het parlement gecommuniceerd? Welke communautaire maatregelen zijn sindsdien genomen? Indien dat er onvoldoende waren, is Nederland dan toch gebonden aan de richtlijn?

Bepaalde snelwegen leveren leefbaarheidsproblemen op. Hij wijst op de ontwikkelingen rond het Kleinpolderplein. Realisatie van een tweede ruit om Rotterdam lijkt hem de enige mogelijkheid om dit probleem voor de bewoners van Overschie te verlichten. Waar speelt dit probleem elders in Nederland een grote rol en zouden uit gezondheidsoverwegingen aanpassingen moeten plaatsvinden? Naar zijn mening moeten dergelijke aanpassingen aangebracht worden en zijn daarvoor geen Europese richtlijnen nodig.

In de stukken betreffende fijn stof gaat het voornamelijk om het verkeer. In hoeverre speelt dit probleem een rol bij actoren als industrie, overslagbedrijven en landbouw? Gegevens daarover ontbreken. Zaten in de Brusselse regelgeving ook wat dit betreft fouten?

Wat de VVD aangaat, kan er geen sprake zijn van implementatie nu en ook niet na enkele jaren uitstel, tenzij geconcludeerd wordt dat het uit volksgezondheids- en milieuoverwegingen absoluut noodzakelijk is hierin grootscheeps te investeren. Er moet eerst een fundamentele discussie moeten worden gevoerd over deze overwegingen en over de vraag hoe de hieraan verbonden kosten zich verhouden tot het oplossen van andere volksgezondheids- en milieuproblemen in Nederland.

Sinds kort krijgen de commissieleden de milieurichtlijnen toegezonden, maar uit het erbij gevoegde commentaar van de regering is lang niet altijd duidelijk of de gevolgen voor de Nederlandse samenleving beperkt of juist heel ingrijpend zijn. Zijn voortaan niet een veel uitvoeriger toelichting en een veel betere onderbouwing van de gevolgen gewenst? Tot nu toe lijken

de achtereenvolgende Nederlandse kabinetten op dit vlak veel te lichtzinnig te zijn geweest in het accorderen van richtlijnen en zich pas na verloop van tijd verbaasd te hebben afgevraagd hoe ernstig de maatschappelijke en financiële gevolgen zijn. Hij is van mening dat dit onaanvaardbaar is en dat pas met richtlijnen akkoord kan worden gegaan als alle consequenties zijn overzien.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) heeft gelezen dat in 1998 circa 3200 sterfgevallen toegeschreven kunnen worden aan heersende niveaus van luchtverontreiniging door fijn stof en ozon. Daarom wil zij in het kader van het nemen van maatregelen geen prioriteit geven aan het kosten-vraagstuk. Uit berekeningen blijkt dat maatregelen moeten worden genomen ter bescherming van de volksgezondheid en het milieu. Het nemen van die maatregelen kost veel geld, maar dit mag geen beletsel vormen om die maatregelen te nemen. Zij wijst op de aangenomen motie-Hermann en Van Vliet van 28 oktober 1999 en vraagt op welke wijze daaraan invulling is gegeven en wat de resultaten daarvan zijn. Het lijkt erop alsof de hoge kosten die verband houden met de oplossing van het leefbaarheidsprobleem ertoe leiden dat het voeren van beleid wordt opgeschoven. In het NMP-4 zal veel nadruk worden gelegd op kwaliteit en duurzaamheid. Is het nu al mogelijk zodanige maatregelen te nemen dat de bebouwing verder komt af te staan van de bronnen van uitstoot? Gekozen kan worden voor de oplossing dat voortaan bij bebouwing rekening wordt gehouden met wat gewenst is. Ook kan gekozen worden voor de oplossing om de uitstoot van voertuigen en bedrijven aanzienlijk te verminderen. Voertuigtechniek en brandstof, een van de speerpunten van het kabinetsbeleid van de laatste jaren, heeft kennelijk nog tot te weinig resultaat geleid. Van de brandstofcel wordt veel verwacht. Ziet de minister mogelijkheden voor een doorbraak op dit terrein? Onbegrijpelijk is dat het nog steeds niet mogelijk is gebleken de railinfrastructuur sterk te verbeteren. Hoe staat het met de randstadrail? Zij meent dat het uitvoeren van de richtlijn uiterst moeilijk is en pleit voor het geven van prioriteit aan het nemen van tijdelijke maatregelen die vooral zijn gericht op de gebieden waarin de belasting het hoogst en het volksgezondheidsrisico groot is.

De heer **Depla** (PvdA) vraagt wanneer de nota milieu en gezondheid verschijnt. Het is nodig te beschikken over een totaalbeeld van de gezondheids- en milieuproblemen. Dit leidt tot een betere prioriteitenstelling en een snellere, efficiëntere en effectievere aanpak. Hoe wordt met de ruimtelijke component omgegaan? Uit de milieubalans blijkt dat stapeling van problemen op sociaal, fysiek, milieu- en gezondheidsvlak vooral in de oudere stadswijken optreedt. Ongeveer de helft van de bevolking van grote steden woont in zulke wijken. Daar moet zeker iets aan worden gedaan. Moet niet ook vanuit de optiek van de Vijfde nota ruimtelijke ordening daarnaar gekeken worden?

De meest effectieve vorm om het NO₂-probleem aan te pakken, is het bronbeleid. In de milieubalans staat dat 750 000 mensen in Nederland op plekken met een te hoge NO₂-belasting wonen. Uit de stukken heeft hij opgemaakt dat dit er als gevolg van het bronbeleid in 2010 nog maar 50 000 zullen zijn. Is dit juist? Succesvol Europees bronbeleid schijnt de belangrijkste sleutel te zijn om dit probleem op de meest kosteneffectieve manier op te lossen. Hoe staat het met dat Europese beleid en wat zijn de verwachtingen ervan?

Knelpunten bevinden zich vooral bij snelwegen rond grote steden, doch in steden moeten niet alleen luchtkwaliteitsproblemen worden opgelost, maar ook stankproblemen, geluidsproblemen en verdichtingsproblemen. Ondertunneling en overkluizing hebben een veel breder effect dan alleen het leveren van een bijdrage aan het oplossen van het fijnstofprobleem en het NO₂-probleem. Als in die sfeer werkzaamheden worden uitgevoerd bij

de A10 in Amsterdam worden niet alleen gezondheidsproblemen in de omgeving aangepakt, maar worden ook mogelijkheden geboden om in tuinsteden als de westelijke tuinsteden heel intensief te gaan bouwen. Bij de Vijfde nota ruimtelijke ordening komt een investeringsprogramma. Hoeveel geld hiervan zal beschikbaar komen voor de aanpak van dergelijke zaken? Hoe verhoudt zich dit tot wat via het MIT beschikbaar komt? Het ervoor zorgen dat in heel Nederland op tijd aan de normen wordt voldaan, zou 40 mld. tot 60 mld. gulden moeten kosten. De heer Depla lijkt het niet noodzakelijk prioriteit toe te kennen aan het zo snel mogelijk aan die normen voldoen op plekken waar geen mensen wonen. Hij kan zich daarom verenigen met de lijn die de minister heeft gekozen, namelijk beginnen met het oplossen van de belangrijkste gezondheidsproblemen richting Brussel in te zetten op een evaluatie en vooral de bebouwde gebieden aan te pakken. In Europees verband moet vooral veel gedaan worden aan bronbeleid.

De maatregelen zijn voornamelijk gebaseerd op de aanpak van de uitstoot van NO₂, terwijl de grootste problemen worden veroorzaakt door fijn stof, zodat op dit terrein de meeste gezondheidswinst is te boeken. Dat blijkt echter een zo ingewikkeld vraagstuk te zijn dat op de oplossing ervan nog gestudeerd moet worden. Op welke termijn is een actieplan te verwachten?

Hij heeft er geen probleem mee, nu de juridische consequenties van aanvaarding van de richtlijn te nemen, aangezien in 2003 de discussie terugkomt aan de hand van de dan te houden evaluatie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) zegt dat allang bekend is dat Nederland de norm inzake de uitstoot van NO₂ overschrijdt. Vorig jaar bleek uit een Europees onderzoek dat het aantal personen dat vroeg sterft door het inademen van fijn stof veel groter is dan tot dan toe was aangenomen en een serieus probleem vormt. Met het oog daarop kan gesteld worden dat deze Europese richtlijn geen moment te laat komt. Zaak is wel te bezien wat reëel is. De ernstigste problemen doen zich voor in dichtbevolkte gebieden. Met de aanpak daarvan moet daarom begonnen worden. Veel van de gesignaleerde problemen worden veroorzaakt door de enorme toename van het autoverkeer. Voor de toename van de infrastructuur wordt tot 2010 80 mld. gulden uitgetrokken. Daarom moet onverwijld met de aanpak van deze problematiek worden begonnen. Hoe wordt de gezondheidscomponent in dit verband gezien? Is het mogelijk te berekenen wat de maatschappelijke en gezondheidskosten zijn als geen maatregelen worden genomen? Is het niet zinvol in dit verband ook maatregelen te nemen in de sfeer van de geluidsoverlast?

Hij begrijpt de juridische complicaties van het implementeren van de richtlijn, maar meent dat de brief die de minister aan Brussel heeft gestuurd voldoende waarborgen geeft om op een verantwoorde wijze met de richtlijn om te gaan en in 2003 de zaak te evalueren. Voor GroenLinks vormen de in het geding zijnde gezondheidsproblemen en effecten een belangrijke aanleiding om tot de nieuwe Europese norm te komen. Hij pleit niet voor een versoepeling van de norm, aangezien een scherpe norm juist waarborgen biedt voor de ontwikkelingen in de komende tien jaar.

Mevrouw **Schreijer-Pierik** (CDA) vraagt of de opmerkingen van de heer Klein Molekamp over de juridische binding juist zijn. Indien dat het geval is en zij dit tevoren had geweten, zou zij een heel andere inbreng hebben geleverd.

Haar algemene indruk is dat het besluit luchtkwaliteit zorgt voor een correcte implementatie van de dochterrichtlijn en voor een goede inpassing in de bestaande Nederlandse situatie. Zij meent dat de minister tijdig vraagtekens heeft geplaatst bij de haalbaarheid van de normen voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes en nadere actie heeft ondernomen. Zij

vindt het juist dat, wat stikstofdioxide betreft, met het nemen van definitieve besluiten zoveel mogelijk wordt gewacht totdat de uitkomsten van de evaluatie van de richtlijn vaststaan. Dit is noodzakelijk om onnodige investeringen te voorkomen. Het is haar duidelijk dat bij de verdere planvorming voor de ontwikkeling van Vinex-locaties nabij snelwegen en wijzigingen aan het wegennet onmiddellijk bij de inwerkingtreding van de regeling rekening moet worden gehouden met de strenge Europese normstelling voor stikstofdioxide. Hoe groot is de kans dat de evaluatie in 2003 niet alleen leidt tot uitstel, maar ook tot een structurele neerwaartse bijstelling van de normen? Wordt in het laatste geval niet de kans gelopen dat grote investeringen worden gedaan die in 2003 niet (geheel) nodig blijken te zijn? Hoe wil de minister dit probleem voorkomen? Het lijkt haar niet onwaarschijnlijk dat de normen naar beneden worden bijgesteld, omdat de haalbaarheid van de normstelling voor stikstofdioxide voor een groot aantal lidstaten zeer problematisch zal zijn.

Zij wil een nadere toelichting op het antwoord op vraag 5 in de brief van 7 februari jl. Kan geconcludeerd worden dat implementatie van de Europese normen niet hoeft te leiden tot een bijstelling naar boven van de ruimtclaim voor infrastructuur, neergelegd in de Vijfde nota ruimtelijke ordening en moeten de plannen alsnog worden aangepast?

Het lijkt mevrouw Schreijer zeer de vraag of het iets vooruitschuiven van de stikstofdioxidenormen voor «hotspots» richting 2015 zal leiden tot een belangrijk lager kostenniveau. Zijn daarvoor berekeningen uitgevoerd? Is de geraamde bovengrens van kosten in het selectieve scenario een absolute bovengrens of kan het bedrag in 2003 nog hoger uitvallen dan 6 mld. gulden?

Zij roept de minister op zich krachtig in te zetten voor communautair beleid ter voorkoming van verzuring.

Wat de zwevende deeltjes betreft, acht zij de situatie tamelijk onbevredigend. De grenswaarden worden in Nederland overschreven. Nederland is verplicht medio 2003 een bestrijdingsplan voor zwevende deeltjes vast te stellen. De wetenschappelijke onzekerheden betreffende dit onderwerp worden belangrijk genoemd. Er zijn belangrijke hiaten in kennis over bronbijdragen aan de gemeten niveaus in de buitenlucht. Er is onderzoek gaande en voorlopig zal het bestrijdingsbeleid beperkt blijven tot toepassing van de stand van de techniek en het ALARA-principe. Overheden moeten zich inspannen de emissies zoveel mogelijk terug te dringen. De CDA-fractie vindt dit in principe een begrijpelijke beleidslijn. Maar wat wordt concreet bedoeld met de opmerking dat overheden zich moeten inspannen emissies zover mogelijk terug te dringen? Wat kunnen zij doen aan het terugdringen van feitelijke emissies? Het onderwerp «fijn stof» is met veel onzekerheden omgeven. Welke zekerheid is er dat in 203 een voldoende gefundeerd bestrijdingsplan vastgesteld kan worden?

Over de verdeling van de kosten van de te nemen maatregelen bestaat nog weinig onduidelijkheid. Meegedeeld is dat per knelsituatie besluitvorming over een passende verdeling van de kosten over de betrokken partijen zal plaatsvinden. Kan dit nader worden toegelicht?

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op dat zijn prioriteiten liggen op het gebied van gezondheid en veiligheid en dat daaraan speciale aandacht wordt gegeven in het binnen afzienbare tijd te verschijnen NMP-4, waarin de nota gezondheid en milieu wordt geïncorporeerd. Daarbij moet duidelijk zijn wat gedaan moet worden, zowel aan de opbrengstenkant als aan de kostenkant. Gezien de beschikbare hoeveelheid middelen zal altijd een goede kosten-batenanalyse moeten worden gepleegd.

In de sfeer van de gezondheid doen zich een aantal vraagstukken voor en kan als maatstaf worden gekozen het totale aantal sterftegevallen dat kan worden toegeschreven aan specifieke oorzaken. In dat kader moet onder-

scheid worden gemaakt tussen verschillende bevolkingscategorieën. Als het gaat om ademhalingsstoornissen zou speciale aandacht kunnen worden geschonken aan kinderen. Hij hecht hieraan veel belang. In 1999 heeft hij in een brief met betrekking tot de vraagstukken in Overschie een groot aantal mogelijkheden genoemd voor het voeren van specifiek beleid. Hierbij gaat het voor een deel om financiële middelen en voor een deel om regelgeving.

De Europese Commissie heeft in 1998 onvoldoende juiste kosten-schattingen gepresenteerd. Bij de voorbereiding van de vertaling van de richtlijn in de Nederlandse regelgeving heeft het kabinet zich daarover uitvoerig gebogen. Overigens betrof het geen foutieve schatting voor Nederland, maar voor de lidstaten gezamenlijk.

De richtlijn betreft dwingende regelgeving en kan los worden gekoppeld van de vraag of beleid moet worden gevoerd. Het is heel goed te werken met Europese richtlijnen. Zij vormen een belangrijke stok achter de deur en er kan niet makkelijk van worden afgeweken. De lidstaten moeten zich aan die richtlijnen houden, mits deze gebaseerd zijn op volledige informatie en uitvoerbaar zijn. Er moet sprake zijn van resultaatsverplichtingen die nagekomen kunnen worden. Resultaatsverplichtingen waarvan tevoren vaststaat dat zij niet nagekomen kunnen worden, hebben een contraproductief politiek effect. Zij worden niet serieus genomen, waardoor er geen sprake meer zal zijn van acceptatie van communautair beleid. Een van de gevolgen van het niet nakomen van een resultaatsverplichting is dat lidstaten een boete krijgt opgelegd en dat geld kan dan niet meer aan de uitvoering van het desbetreffende beleid worden besteed. In dit geval gaat het waarschijnlijk om een resultaatsverplichting die op grond van kostenoverwegingen niet haalbaar is op de wijze waarop zij destijds is aangegaan. De Nederlandse regering heeft overigens destijds daarbij samen met de Belgische regering een kanttekening laten plaatsen.

Bij deze richtlijn behoort een evaluatie die moet plaatsvinden in 2003. Zij vormt een normaal onderdeel van de richtlijn en moet kunnen leiden tot wijziging van de richtlijn. De minister zal zich inzetten voor een zodanig wijziging van de richtlijn dat prioriteiten beter kunnen worden gesteld. Dat kan door deadlines anders te formuleren. Normen behoeven niet te worden gewijzigd. In de richtlijn zijn grenswaarden opgenomen die corresponderen met wat is opgenomen in het NMP-3. Dat zijn waarden die hij in overeenstemming acht met gezondheidscriteria, terwijl eenmaal vanuit gezondheidsoverwegingen geaccepteerde normen niet afgezwakt moeten worden.

Wanneer de richtlijn niet wordt vertaald in nationale regelgeving staat Nederland op achterstand in de discussie met de Europese Commissie en de overige lidstaten. Nederland verschaft zich een goed wapen in die discussie door te zeggen: wat is besloten, wordt uitgevoerd. Vervolgens moet worden gesproken over de uitvoerbaarheid en zal met andere lidstaten een aantal wijzigingen worden voorgesteld in de sfeer van specifieke interpretaties en prioriteitenstellingen. Die interpretaties en prioriteitenstellingen, afgeleid van deze richtlijn, zijn mogelijk. Overigens is het bedrag van 30 mld. à 40 mld. gulden gebaseerd op een totale vrijwaring. Op basis van redelijker overwegingen komt een veel haalbaarder bedrag uit de bus, namelijk van 2 mld. à 6 mld. gulden.

Wat op korte termijn zeker moet gebeuren, is het voorkomen van het verergeren van het probleem. Dat kan door het nemen van maatregelen die erop zijn gericht om nieuwe woningbouw dicht bij snelwegen tegen te gaan. In de Vijfde nota ruimtelijke ordening wordt daar uitvoering aan gegeven via vrijwaringszones. In dat verband doet zich met betrekking tot een aantal nieuwe Vinexlocaties een probleem voor. Daarnaast is onderzoek verricht door het CE en het RIVM hetgeen geresulteerd heeft in een zeer gedetailleerd rapport dat de Kamer desgewenst kan worden toegestuurd. Uit dat rapport blijkt dat de belangrijkste prioriteiten in dat

verband de nieuwe Vinex-locaties Rotterdam-Zuid, Leidsche Rijn en Ypenburg betreffen. Naast vrijwaringszones kan gedacht worden aan specifieke infrastructurele maatregelen. Voor de realisering daarvan is extra geld nodig. Over de ICES-claim die daaromtrent is ingediend, wordt in de komende weken onderhandeld.

Het voorkomen dat het probleem verergert, leidt tot een geloofwaardiger positie in de discussie met Brussel. Er is al een begin gemaakt met de uitvoering van de richtlijn. Aangezien Frankrijk, Duitsland en België ook grote, dichtbevolkte agglomeraties kennen, rekent de minister erop dat de Europese Commissie uit die landen soortgelijke brieven ontvangt als hij heeft geschreven. Deze zaak is al aan de orde gesteld in het ambtelijke internationale overleg in Brussel. Daarbij is door een aantal lidstaten gezegd dat daar exact dezelfde problemen een rol spelen. Hij heeft gevraagd de evaluatie wat dit betreft naar voren te halen en niet pas in 2003 te houden.

Het bestaande beleid is in belangrijke mate communautair beleid: brongericht en saneringsbeleid. Wat het laatste betreft, gaat het om 2 mld. tot 40 mld. gulden, afhankelijk van alternatieven die te maken hebben met de wegvakken waar overschrijding van de NO₂-norm plaatsvindt, de wegvakken waar zich bebouwde omgeving bevindt binnen overschrijdingsgebieden en de wegvakken waar zich alleen woningen bevinden binnen de overschrijdingsgebieden. Als alleen uitgegaan wordt van het laatste betreft het ruwweg 4000 à 4500 woningen. Uitgaande van de locaties met woningen zijn er verschillende opties. Weer opbouwen van woningen zou al 2 mld. gulden kosten.

In een eerdere discussie heeft de minister het overkluizingenalternatief aan de orde gesteld. Een van de bezwaren daartegen was: het helpt onvoldoende, want de vuile lucht komt er aan het begin en het eind van de overkluizing toch uit. Hieraan is tegemoet te komen door ervoor te zorgen dat de vuile lucht er ver van de bebouwing uitkomt. Er is evenwel veel discussie ontstaan over andere gevaren van overkluizingen en tunnels. Dan wordt het een kwestie van afwegen tussen gezondheid en veiligheid. De minister was twee jaar geleden een veel grotere voorstander van tunnels dan hij nu is. De nieuwe bezwaren die naar voren worden gebracht, ook door experts, kunnen onmogelijk genegeerd worden. In het kader van de vijfde nota zou het goed zijn, zoveel mogelijk ondergronds te gaan, maar daartegen worden steeds meer bezwaren aangevoerd. Per knelpunt zal samen met Verkeer en Waterstaat bekeken worden wat de beste oplossing is, te beginnen met de belangrijkste knelpunten. Daarnaast speelt bronbeleid een grote rol. In de brief van 16 november 1999 zijn de mogelijkheden wat dit betreft opgesomd. Een lijst is opgesteld van een negental categorieën van aanvullend beleid. De actuele stand van zaken is op papier gezet en wordt rondgedeeld.

In Europees verband is verder sprake van beleid inzake emissie-eisen. Die eisen leveren een grote bijdrage. Ook het beleid gericht op schonere auto's helpt zeer. Beslissingen daarover zijn genomen. Voor nieuwe personenauto's zal het helpen vanaf 2005 en voor nieuwe vrachtauto's vanaf 2008. De jaren tot die tijd zijn nodig om de nodige technologie te doen ontwikkelen en het wagenpark om te vormen. Na 2005 respectievelijk 2008 zullen er geleidelijk aan minder vervuilende auto's zijn, maar het zal tot 2010 à 2015 duren voordat het hele wagenpark aan de eisen voldoet. In Nederland zal tegen die tijd het aantal mensen dat op plekken woont met een te hoge NO₂-belasting zijn teruggebracht van 750 000 naar 50 000. Een verdere reductie lijkt onmogelijk via versneld beleid. Het actieplan betreffende fijn stof zal in 2003 verschijnen. In de stukken is het een en ander vermeld over de voorbereiding in dat kader. Voor verder toegespitst beleid moet nader onderzoek plaatsvinden in Europees verband.

Het is de minister bekend dat Luxemburg de richtlijn al heeft vertaald in nationale regelgeving en dat Duitsland en Engeland ermee bezig zijn.

Informatie over de stand van zaken in de andere lidstaten is hem niet bekend.

Van de brandstofcel wordt veel verwacht, maar voorlopig vormt het voldoende beschikbaar zijn een probleem. Het vermoeden bestaat wordt dat deze technologie niet voor 2010 op een zo grote schaal kan worden toegepast dat er een substantiële bijdrage van te verwachten is. Hij zal een quickscan laten uitvoeren om na te gaan of zich elders problemen voordoen als gevolg van tot stand gekomen richtlijnen. Hij is een groot voorstander van goede Europese regelgeving en is alert op het voorkomen van het inbouwen van problemen voor de langere termijn.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Klein Molekamp** (VVD) is ervan overtuigd dat de minister de maximale zorgvuldigheid nastreeft. Duidelijk is dat de richtlijn bindend recht betreft, hetgeen creatieve oplossingen kan verhinderen. Deze richtlijn is ook nauwelijks uitvoerbaar. Om die redenen heeft hij er zoveel moeite mee.

Steeds meer besluitvorming komt in handen van Brussel. Met het oog daarop is het juist dat, als kabinet en parlement akkoord gaan met richtlijnen, de Nederlandse samenleving inzicht heeft in de maatschappelijke kosten die daarmee gepaard gaan; hij overweegt hierover een motie in te dienen.

Hij is van mening dat de onderhavige richtlijn zoveel maatschappelijke consequenties heeft dat de implementatie de grootst mogelijke zorgvuldigheid vereist. Die zorgvuldigheid wordt verkregen door een wetgevingsprocedure die ertoe leidt dat de uitspraken van de Raad van State openbaar zijn. Daarom zal hij voorstellen het AMvB-traject om te zetten in een wetgevingstraject.

Wat het fijn stof betreft, is de aandacht vooral gericht op het verkeer. Hij verzoekt de minister ook aandacht te schenken aan overslagbedrijven en de industrie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) begrijpt niet waarom de heer Klein Molekamp het vrijwel uitsluitend heeft over de financiële consequenties en nauwelijks over de ook door hem onderschreven uitgangspunten.

De heer **Depla** (PvdA) ziet geen problemen bij de wijze van implementeren van deze richtlijn, zoals door de minister uitgelegd. Naar zijn mening leidt bindend recht soms tot heel creatieve oplossingen. Hij heeft dan ook geen behoefte aan een wetgevingstraject.

Het is duidelijk dat de Kamer bij de beoordeling van Europese richtlijnen voldoende informatie moet hebben over de maatschappelijke en financiële consequenties. Daarvoor heeft hij geen motie nodig.

Hij heeft begrepen dat de minister aan gezondheid en veiligheid een hoge prioriteit toekent en aan hinder niet. Blijkens de milieubalans is de scheidslijn daartussen heel moeilijk te trekken. Hinder leidt in veel gevallen tot gezondheidsklachten. Hij zou het betreuren als uit het NMP-4 blijkt dat de minister meent dat hinder niet zo belangrijk is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vindt de scheidslijn tussen gezondheid en veiligheid aan de ene kant en hinder aan de andere kant arbitrair.

Hij heeft in een procedurevergadering voorgesteld, een discussie te voeren over de luchtkwaliteit bij snelwegen. Het is verheugend dat de minister die discussie niet nodig heeft gehad om tot actie over te gaan. Merkwaardig is het dan te constateren dat de VVD-fractie zich verzet heeft tegen een dergelijke discussie.

Naar zijn oordeel moeten in de bedragen die in het MIT zijn opgenomen ook de kosten zijn opgenomen die dit soort richtlijnen tot gevolg hebben.

In beeld moet worden gebracht wat de maatschappelijke kosten zijn als geen maatregelen in de sfeer van de gezondheid en veiligheid worden genomen.

Gezien het huidige beleid wordt het wagenpark geweldig uitgebreid wat alle positieve effecten van een geringere emissie wel eens te niet zou kunnen doen. Op die manier worden de gezondheids- en milieu-problemen niet opgelost.

Mevrouw **Schreijer-Pierik** (CDA) vraagt hoe overheden zich moeten inspannen, emissies zoveel mogelijk terug te dringen als het gaat om industrie en landbouw.

Het terugdringen van hinder heeft voor haar minder prioriteit dan het oplossen van gezondheids- en veiligheidsproblemen als het gaat om controle en financiën.

Haar mening over de motie van de heer Klein Molekamp wil zij pas geven na overleg met haar fractie.

De **minister** heeft aan de beoogde Kameruitspraak geen behoefte, maar als de Kamer zich wil uitspreken dan zou hij dat graag zien in een debat met de bewindspersoon die verantwoordelijk is voor de voorbereiding van het Europese beleid, staatssecretaris Benschop.

Hij is er niet voor een wetgevingstraject te volgen. Wat er gebeurt op basis van een AMvB is naar de mening van het kabinet zorgvuldig genoeg.

Het is hem niet bekend of in de bedragen die in het MIT staan, de aan- en inpassingsaspecten zijn opgenomen die voortvloeiend uit dit soort richtlijnen. Naar zijn oordeel zou dit wel het geval moeten zijn. Hij zal het in overleg met VW laten onderzoeken en de Kamer van deze feitelijke informatie op de hoogte stellen.

Op de vraag inzake het wagenpark is reeds geantwoord in de brief van 7 februari jl. onder nr. 11.

De opmerking dat de overheden zich moeten inspannen emissies zoveel mogelijk terug te dringen, moet gezien worden als een algemene opdracht aan de overheden, inclusief de nationale overheid.

Van fijnstofproblemen anders dan voortvloeiend uit het verkeer is uiteraard sprake. In dat kader is de Europese emissierichtlijn geïntroduceerd. Er is een haalbare reductie van de emissie geaccepteerd, die iets verder gaat dan is neergelegd in de afspraken die in Gotenburg zijn gemaakt. Daarbij gaat het niet alleen om verkeer, maar ook om overslag en industrie.

De minister geeft de hoogste prioriteit aan alles wat onomkeerbaar is en een iets lagere prioriteit aan alles wat omkeerbaar is. Onomkeerbaar is datgene wat zich voordoet en niet meer kan worden teruggedraaid. Alles wat betrekking heeft op verslechtering van de gezondheid en tot sterfte kan leiden, vindt hij iets wat onomkeerbaar is. Gebrek aan veiligheid dat tot slachtoffers leidt, vindt hij onomkeerbaar. Zoiets is niet te compenseren. De uitstoot van CO₂ die leidt tot klimaatverandering is onomkeerbaar. Voorbeelden van zaken die teruggedraaid kunnen worden, dus omkeerbaar zijn, zijn stank en geluid. Wanneer hinder leidt tot onomkeerbare gezondheidsconsequenties is het een gezondheidsprobleem en niet meer een hinderprobleem.

De minister is van oordeel van 24 uur per etmaal met traumahelikopters moeten kunnen worden gevlogen als daarmee mensenlevens kunnen worden gered. In de milieuregelgeving is iets opgenomen waarop overheden en burgers zich kunnen beroepen. Dit leidde tot het minder vliegen met traumahelikopters. Bij de ramp in Volendam werd om een geheel andere reden niet gevlogen. Hij wenst niet dat het ooit een probleem wordt en zal er daarom wat aan doen. Dat kan alleen op basis van een afweging. Daarbij zijn controlekosten en prioriteiten in het geding. Soms moet een milieuproblemen even worden vergroot om een groter vraag-

stuk te kunnen aanpakken. Hij zal nagaan of in de winterbrief hierop nader kan worden ingegaan.

Hij constateert dat het beleid de laatste tijd sterk op hinder is geconcentreerd, terwijl een aantal gezondheidsvraagstukken zijn doorgeschoven. Grote problemen vormen chemische stoffen die kankerverwekkend zijn. Dit gezondheidsvraagstuk dat met het milieu te maken heeft, is niet vaak in de Kamer aan de orde geweest. Op het ministerie houden zich veel meer medewerkers bezig met geluids- en stankproblemen bezig dan met dit soort vraagstukken. Er is wat dit betreft een onevenwichtigheid ontstaan. In het NMP-4 wordt hierop ingegaan en aan de hand daarvan hoopt hij op een goede discussie met de Kamer over dit onderwerp.

De voorzitter van de commissie,
Reitsma

De griffier van de commissie,
Jonker