

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Telefoon (070) 3394623
Fax (070) 3391280
www.vrom.nl

Voortgang dossier Luchtkwaliteit

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
03 JULI 2007	LMV 2007063426	overzicht generieke maatregelen luchtkwaliteit

Geachte Voorzitter,

U heeft mij verzocht inzicht te geven in de voortgang van het dossier luchtkwaliteit. Deze brief voorziet daarin. Na het zomerreces zal ik u voorafgaand aan het door u aangekondigde Algemeen Overleg over dit dossier aanvullend schriftelijk informeren over een aantal zaken waar ik op dit moment nog geen informatie over heb. Aan het eind van deze brief zal ik deze punten expliciet benoemen.

In september vorig jaar heeft u uitgebreid met Staatssecretaris Van Geel gesproken over het dossier luchtkwaliteit in het algemeen en het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in het bijzonder. Met dit wetsvoorstel wordt de programma-aanpak van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit geregeld en wordt de mogelijkheid geboden om projecten die niet "in betekenende mate" bijdragen aan de luchtkwaliteit buiten de toetsing te houden. Op 10 juli a.s. zal ik het wetsvoorstel met de Eerste Kamer bespreken. Ik zal er alles aan doen om de knelpunten rond luchtkwaliteit tijdig, en daar waar mogelijk, versneld op te lossen. Alle zeilen zijn bij gezet en dat zullen we de komende tijd moeten blijven doen, want we zijn er nog niet. In het regeerakkoord staat niet voor niets: "Het NSL wordt verder uitgevoerd en waar mogelijk worden de lokale knelpunten versneld aangepakt". In mijn recente brief (Kamerstukken II 2006-2007, 28 089, nr. 18) wordt ingegaan op de resultaten uit de rapportage van de Wereld Gezondheid Organisatie (WHO) die recent is gepubliceerd. De gezondheid van de Nederlandse bevolking en het aantal vroegtijdige sterfgevallen ten gevolge van slechte luchtkwaliteit vormt, naast de negatieve consequenties voor de bouw, de primaire aanleiding voor een serieuze aanpak. Een en ander vergt ook een Europese aanpak en binnen de Europese Raad zal ik dan ook blijven aandringen op bespoediging en aanscherping van het Europese bronbeleid. In deze brief ga ik achtereenvolgens in op de stand van zaken rond (1) het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), (2) de generieke maatregelen, (3) de herziening van de Europese richtlijn en (4) de wet- en regelgeving. Ik sluit af met de aankondiging van de onderwerpen waarover u later aanvullend wordt geïnformeerd (5).



1. Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

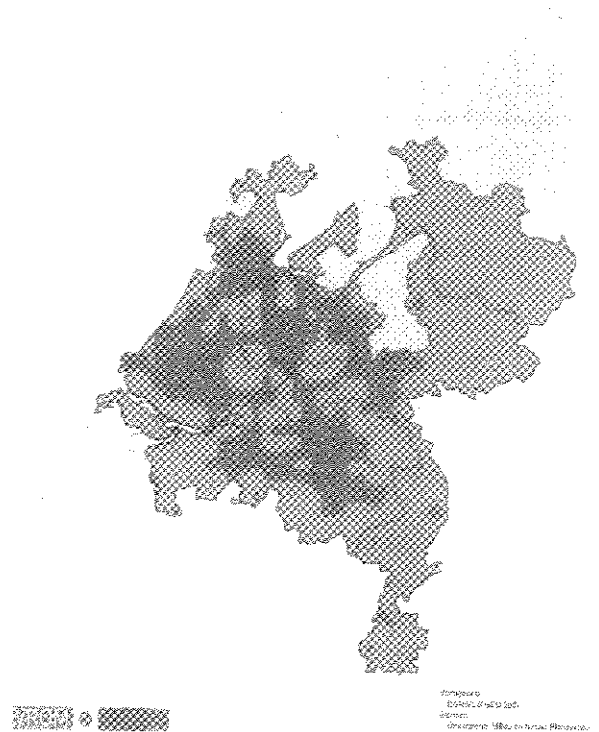
Proces in vogelvlucht

In het voorjaar van 2007 hebben alle NSL-regio's voorlopige uitwerkingen van het NSL vastgesteld, waarin is aangegeven met welke maatregelen zij de luchtkwaliteitsproblemen denken aan te pakken. De zeven NSL-regio's zijn weergegeven in figuur 1. Bij de begrenzing is rekening gehouden met de adviezen en voorlichting van de Raad van State over de toepassing van de salderingstechniek.

De regionale uitwerkingen hebben een voorlopig karakter omdat op een aantal punten nog onvoldoende duidelijk is onder welke voorwaarden deze uitwerkingen door de regio's kunnen plaatsvinden. In brieven waarmee de regio's hun voorlopige uitwerkingen van het NSL hebben aangeboden aan VROM is gevraagd om duidelijkheid over onder meer de financiering van lokale maatregelen, de rekensystematiek (o.a. de saneringstool) en de wijze waarop moet worden omgegaan met resterende hardnekkige knelpunten.

De afgelopen maanden is op deze punten ook inhoudelijke voortgang geboekt; zo is de financiering van lokale maatregelen met het beleidsprogramma "samen werken, samen leven" veilig gesteld, en komt de finale versie van de saneringstool deze zomer beschikbaar. Deze tool is overigens recent doorgelicht door het MNP; ik verwijs naar de eerder toegezonden brief (Kamerstuk 2006-2007, 30175, nr. 26).

NSL regio's



Figuur 1: Gebiedsafbakening

Per saldo zijn de randvoorwaarden nu rond en gaan de regio's de komende maanden aan de slag om hun voorlopige uitwerkingen om te zetten in definitieve uitwerkingen. Daarmee kan het kabinet eind dit jaar tot een beleidsvoornemen van het NSL komen. Na inspraak en het horen van de Tweede Kamer zal daarna een definitief kabinetsstandpunt worden ingenomen aan het einde van het eerste kwartaal van 2008. Dit wijkt af van de eerdere planning van het NSL: vertragingen kwamen onder meer voort uit de moeizame totstandkoming van een verantwoorde rekensystematiek. De nieuwe planning sluit aan op de planning voor de totstandkoming van de nieuwe EU-richtlijn (zie onderdeel internationaal), omdat ook daar vertragingen zijn ontstaan. Het kabinetsstandpunt kan pas met het derogatieverzoek aan de Europese Commissie worden voorgelegd, nadat de nieuwe richtlijn in werking is getreden. De vertragingen hebben er onder meer toe geleid dat er samen met de andere overheden wordt bezien hoe de, inmiddels aangepaste en binnenkort beschikbaar komende wet- en regelgeving vooruitlopend op de verkregen derogatie, optimaal kan worden aangewend ten behoeve van ruimtelijke projecten.



Voorlopige uitkomsten NSL

Het NSL zal in grote lijnen inzicht verschaffen in de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit in de komende jaren onder invloed van enerzijds ruimtelijke projecten en anderzijds maatregelen.

De regionale uitwerkingen hebben een voorlopig inzicht gegeven in de omvang en aard van de ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat naar de huidige inzichten om enige honderden projecten, waarbinnen met name nieuwe bedrijventerreinen en nieuwe infrastructuur de hoofdmoot vormen. De definitieve samenstelling van deze lijst zal afhangen van de besluitvorming over de AMvB "Niet in betekenende mate bijdragen".

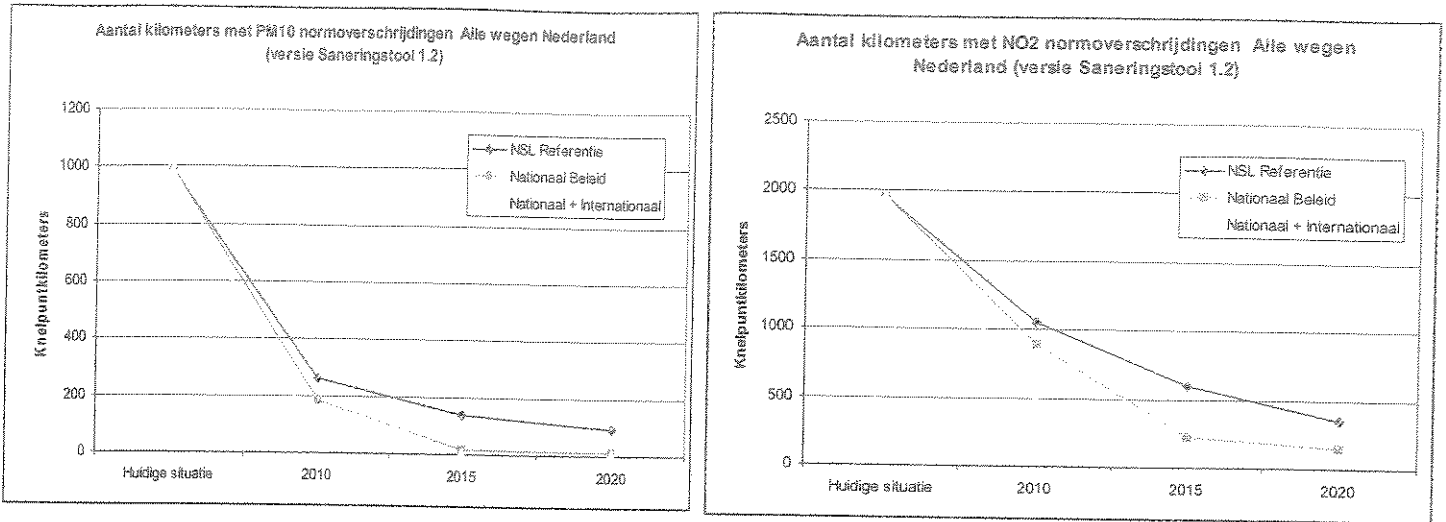
Wat betreft de maatregelen wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds (generieke) internationale en nationale maatregelen versus lokale maatregelen anderzijds. De generieke maatregelen dragen in belangrijke mate bij aan het structureel verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze worden in paragraaf 2 beschreven. Met behulp van de onder supervisie van het MNP ontwikkelde salderingstool hebben de regio's in hun voorlopige uitwerkingen salderingsberekeningen opgesteld waarin het effect van de generieke nationale maatregelen zijn afgezet tegen de projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Het resultaat is dat per gebiedsgerichte uitwerking de negatieve effecten van alle projecten samen ruimschoots kleiner zijn dan de positieve effecten van de doorgerekende Nederlandse maatregelen. De voorwaarde voor projecten op knelpuntlocaties is wel dat aangetoond moet worden dat ook in de directe omgeving van dit project aan de grenswaarden wordt voldaan. De consequentie is dat de komende 5 jaar de luchtkwaliteit voor het overgrote deel van de blootgestelde Nederlanders (meer dan 95%) voor zowel PM₁₀ als NO₂ aanzienlijk zal verbeteren, ondanks de uitvoering van de ruimtelijke projecten

Het algemene beeld van de voorgestelde lokale maatregelen in de regionale uitwerkingen is zeer divers. Als locatiespecifieke maatregelen worden vaak genoemd de doorstromingsmaatregelen zoals routing, gelijkmatige doorstroming, aanpassing wegontwerp, het verbeteren van de fietsinfrastructuur, de aanpassing van snelheden en de aanleg van ringwegen. Daarnaast wordt genoemd de inzet van milieuzones, de stimulering van transferia, schoon eigen wagenpark, rijstijltraining en alternatieve brandstoffen, alsmede betere communicatie en de verhoging en differentiatie van parkeertarieven. De regio's geven aan dat, op basis van de voorlopige uitkomsten van de saneringstool, de kosten van maatregelen in de orde van grootte van € 800 miljoen liggen. Men is in de regel bereid om een eigen bijdrage te leveren die in de buurt van de helft van dit bedrag ligt. Voor de financiering van deze lokale maatregelen is door het kabinet een totaalbedrag van € 340 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan in juli van dit jaar € 90 miljoen zal zijn verplicht. Op grond van de definitieve regionale luchtkwaliteitsprogramma's zal ik inzicht geven in de wijze waarop de overige financiële middelen zullen worden verplicht. Met betrekking tot de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit onder invloed van projecten en nationale en internationale maatregelen geeft figuur 2 een eerste voorlopige indruk.

Uit de tabellen en kaarten blijkt dat het aantal grenswaardenoverschrijdingen na nationaal en internationaal beleid aanzienlijk afneemt van enige honderden kilometers in 2005 naar enige tientallen kilometers in 2010 voor PM₁₀ en 2015 voor NO₂. De resterende overschrijdingen moeten in principe worden weggewerkt met locatiespecifiek beleid.



Figuur 2: Ontwikkeling aantal knelpuntkilometers NO₂ en PM₁₀ onder invloed van nationaal en internationaal beleid op basis van saneringstool 1.2¹



Figuur 3: Locatie kilometervakken met resterende knelpunten na nationaal en internationaal beleid op basis van saneringstool versie 1.2



NO₂ 2015



PM₁₀ 2010

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het kader van de Nota Mobiliteit een bedrag van € 300 miljoen gereserveerd voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Deze middelen worden ingezet voor projectspecifieke maatregelen om in de directe omgeving van nieuwe weginfrastructuurprojecten de grenswaarden te halen. Op dit moment wordt er gewerkt aan de nadere

¹ NSL referentie: autonome ontwikkeling incl. beleid van vóór 2005
Nationaal beleid: Prinsjesdagpakket aan maatregelen met aantal aanvullende maatregelen als rekeningrijden
Nationaal en internationaal: Nationaal pakket maatregelen en Europese maatregelen i.g.v. NEC en Thematische strategie



uitwerking van de afspraken zoals verwoord in een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2006 (Kamerstukken II 2006-2007, 30 800, nr. 45).

De overige overschrijdingen zullen door de regio's moeten worden weggenomen. Uit de regionale uitwerkingen blijkt dat de ene regio meer mogelijkheden ziet dan de andere voor het oplossen van deze knelpunten. In de Noordvleugel denkt men bijvoorbeeld bijna 100% van de knelpunten op te kunnen lossen met maatregelen en in de Zuidvleugel is dit iets meer dan de helft. In laatstgenoemde regio liggen overigens de ernstigste grenswaardenoverschrijdingen. Aan de gepresenteerde cijfers kan vanwege het voorlopige karakter van de uitwerkingen, niet meer dan een indicatieve betekenis worden gehecht. De binnenkort beschikbare verbeterde saneringstool geeft inzicht in de effecten van verkeersbronnen, en andere bronnen (scheepvaart, kassen, luchtvaart etc.) exclusief de intensieve veehouderij. Voor de intensieve veehouderij is separate informatie beschikbaar op basis van een rapport van ECN dat in overleg met de regio's en MNP is opgesteld in opdracht van VROM. Met dit rapport kan een globale indicatie worden gegeven van de omvang van PM₁₀ problematiek rond de intensieve veehouderij. Uit dit rapport blijkt dat in ongeveer 260 km-vakken overschrijdingen van grenswaarden voor PM₁₀ worden verwacht als geen maatregelen worden getroffen. In overleg met de betrokken regio's vindt een verfijningslag plaats. Reductie van niet-verkeersgebonden reducties, met als specifieke maatregel de toepassing van walstroom komt eveneens voor in de maatregelpakketten.

Ter ondersteuning van de lokale overheden stel ik in samenwerking met een aantal organisaties kennis ter beschikking over mogelijk in te zetten lokale maatregelen: te denken valt aan de CROW-studies en daarbinnen het Solve-programma, MNP-publicaties en publicaties door Infomil.

Monitor

Bij de luchtkwaliteitsregelgeving en het NSL hoort een monitor. Indien de resultaten van maatregelen of projecten tegenvallen en gedurende de rit blijkt dat we de grenswaarden niet zullen halen, dan zullen Rijk en decentrale overheden een stap extra moeten zetten. Met het oog daarop wordt een samenhangend monitorstelsel (i.o.m. de decentrale overheden) ontwikkeld en is een onderzoeksagenda opgesteld ten behoeve van beschikbaarheid van extra maatregelen om eventuele tegenvallers op te vangen.

2. Generieke maatregelen

Naast het pakket aan lokale maatregelen heeft het Kabinet in 2005 het besluit genomen om extra generieke maatregelen in te gaan invoeren om de luchtkwaliteit te verbeteren. Bij de voorbereiding van het NSL is in 2006 besloten om in aanvulling hierop te rekenen met extra maatregelen, waarover politiek overeenstemming bestaat, maar waarvan de uitwerking nog moet plaatsvinden, zoals de kilometerbeprijzing en stimulering van gecombineerde luchtwassers bij de intensieve veehouderij. Flankerend beleid waardoor het gebruik van de maatregelen extra gestimuleerd wordt is essentieel voor een optimaal gebruik van de stimuleringsregelingen. Hieronder volgt per sector (verkeer, industrie en landbouw) een overzicht van de voortgang van de generieke maatregelen.

Verkeer algemeen

De stimuleringsregelingen voor roetfilters op nieuwe voertuigen (personenvoertuigen, bestelwagens en taxi's) voor het achteraf aanbrengen van roetfilters op personenvoertuigen, bestelwagens, OV-bussen en vrachtwagens en voor schone vrachtwagens zijn volgens planning geïmplementeerd. De uitputting van de budgetten voor de stimuleringsregelingen loopt volgens planning. Momenteel onderzoek ik de mogelijkheden voor stimuleringsregelingen voor roetfilters op mobiele werkmachines, binnenvaartschepen en locomotieven.

Naar aanleiding van de suggesties die zijn gedaan over de mogelijke schadelijke effecten van retrofitfilters door een wetenschapper van de TU Delft, heb ik TNO opdracht verleend om hier naar onderzoek te



doen. Het onderzoek zal naar verwachting eind september afgerond zijn. Zo gauw de resultaten bekend zijn, zal ik u daarover nader informeren.

Het kabinet zal binnenkort een besluit nemen om het zwavelgehalte van rode diesel bij landbouwvoertuigen te verlagen ten behoeve van de verbetering van de luchtkwaliteit en het behalen van het SO₂ NEC-plafond. Via de fiscaliteit blijft het rijden van schone voertuigen gestimuleerd worden, zoals bijvoorbeeld een hoger tarief van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor dieselveertuigen. Het kabinet wilde aanvankelijk vanaf 2007 roetfilters verplicht stellen voor nieuwe voertuigen. De Europese Commissie heeft dit geweigerd, omdat dit de interne markt zou schenden. Nederland heeft beroep aangetekend tegen deze beslissing bij de Europese rechter. Op 27 juni heeft het Europees Gerecht van eerste aanleg de commissie in het gelijk gesteld. Nederland is teleurgesteld en bestudeert nu de vervolgstappen. U zal hierover nog nader geïnformeerd worden.

De milieuzones zijn voor vrachtwagens een goede prikkel om de aanschaf van roetfilters te stimuleren. De implementatie van de zones is op 1 juli 2007 voorzien. Op deze datum starten de steden Breda, Eindhoven en Utrecht met het instellen van de milieuzones.

Voor de personenvoertuigen en bestelwagens is het flankerend beleid onzekerder. Een onderzoek naar de kosteneffectiviteit van een mogelijke differentiatie van de MRB naar vervuilende emissies is afgerond. Het onderzoeksbureau heeft geconcludeerd dat het een kosteneffectieve maatregel is. Het kabinet zal over de MRB-differentiatie met een standpunt komen. Ook wordt momenteel in overleg met de VNG een wetsvoorstel om differentiatie van parkeertarieven mogelijk te maken voorbereid. Verschillende gemeenten hebben aangegeven hier belangstelling voor te hebben.

Industrie

Een algemene basis voor maatregelen in de industrie is de IPPC-richtlijn, op grond waarvan de grotere industriële bedrijven vanaf oktober 2007 qua emissiebestrijding aan de best beschikbare techniek (BBT) moeten voldoen. Deze eisen moeten in de vergunning zijn vastgelegd. Daarnaast worden gerichte maatregelen in de industrie genomen waarmee Nederland aan de emissieplafonds uit de NEC-richtlijn (*National Emission Ceilings*) kan voldoen. Om aan het SO₂-plafond te voldoen is een afspraak gemaakt met de raffinaderijen (streven naar een maximale emissie van 14,5 kton), en is een convenant voorbereid met de elektriciteitsproducenten (13,5 kton in 2010 plus een eenmalige emissieruimte van 1,5 kiloton voor de nieuwe centrales). Dit convenant wordt in het najaar ondertekend met het IPO en EnergieNed. Voorts zal het kabinet dit jaar beslissingen nemen over mogelijke aanvullende maatregelen voor het verminderen van de NO_x-emissies. In het kader van NO_x-emissiehandel zorgt aanscherping van de PSR's (*Performance Standard Rate*) vanaf 2011 ervoor dat de bedrijven onder hun plafond komen en blijven; de aanscherping van het Besluit emissie-eisen stookinstallaties (BEES) zorgt voor reducties bij installaties die niet onder emissiehandel vallen. In het kader van het NSL is er rekening mee gehouden dat de industrie na 2010 de sectorale emissieplafonds voor NO_x en SO₂ niet mag overschrijden. Dit houdt in dat er ook na 2010 maatregelen in de industrie noodzakelijk zijn om de economische groei te accommoderen. Om de uitstoot van fijn stof te verminderen zal een actieplan voor de industrie worden opgesteld. Een belangrijke bouwsteen hiervoor is een binnenkort af te ronden TNO-onderzoek naar de bijdrage van de industrie aan de emissies en concentraties van fijn stof en NO₂.

Intensieve veehouderij

Bij de intensieve veehouderij (varkens- en pluimveehouderij) ontstaan overschrijdingen van de fijn stof norm als gevolg van uitstoot uit stallen. Een eerste onderzoek van ECN wijst uit dat het in 2010 zal gaan om circa 200 locaties in Nederland, voornamelijk rond de pluimveehouderij. Momenteel wordt dit onderzoek in overleg met de provincies verfijnd om een accuraat beeld te krijgen van de bedrijven waar het om gaat. Voor wat betreft de maatregelen wordt binnen de Programmagroep Gecombineerde Luchtwassers, een gezamenlijk project van de Ministeries van VROM en LNV, verder gewerkt aan de verbetering van gecombineerde luchtwassers. Dit heeft onder andere tot doel de technologie (waaronder



milieuvriendelijkheid en kosteneffectiviteit) te verbeteren en om de effectiviteit van gecombineerde luchtwassers op pluimveestallen in beeld te brengen zodat deze kunnen worden opgenomen in de Regeling ammoniak en veehouderij (Rav). Dit is een voorwaarde wil het Rijk de inzet van luchtwassers bij bedrijven kunnen subsidiëren. Voor varkensstallen zijn reeds twee typen luchtwassers in de Rav opgenomen. Op de subsidieregeling voor gecombineerde luchtwassers die eerder dit jaar is opengesteld is door de varkenshouderij dan ook enthousiast ingeschreven. Verder worden de inzetbaarheid en (kosten-) effectiviteit van een aantal andere maatregelen, zoals het vernevelen van damp in de stal, onderzocht, onder andere in opdracht van de Ministeries van LNV en VROM. Daarnaast zal het Ministerie van VROM nagaan welke mogelijkheden en knelpunten er zijn rond toetsen op luchtkwaliteit bij vergunningverlening. Bij het zoeken naar oplossingen wordt nadrukkelijk gezocht naar synergie met lopende trajecten als de reconstructie.

In bijlage 1 zijn de verschillende generieke maatregelen in een tabel weergegeven.

3. Internationaal

De inwerkingtreding van het NSL is afhankelijk van de voortgang van de nieuwe Europese richtlijn omdat in het NSL wordt geanticipeerd op enkele cruciale elementen van deze nieuwe richtlijn. Voor het NSL belangrijke elementen zijn onder andere de mogelijkheid tot derogatie, betere harmonisatie van meetgegevens tussen lidstaten, eenduidige en ruimere meetafstanden (10 m. vanaf wegrand) en de mogelijkheid tot aftrek van zeezout. Nieuw element van de Richtlijn is de norm voor PM_{2,5}, naast de reeds bestaande norm voor PM₁₀. Tot 2015 is dit een streefwaarde, vanaf 2015 is het een grenswaarde. De andere normen (PM₁₀, NO_x, SO₂) zijn ongewijzigd gebleven, zij het dat voor PM₁₀ en NO_x een derogatie van max. 5 jaar nodig is. Met name de NO₂ en fijn stof normen worden op dit moment in Nederland nog overschreden. Eventuele wijzigingen in de normstelling van de nieuwe Richtlijn als gevolg van de tweede lezing door het Europese Parlement kunnen ook consequenties hebben voor het NSL. Over de concept-Richtlijn is in oktober 2006 een politiek akkoord bereikt. Tijdens het Duitse EU-voorzitterschap is gewerkt aan de voorbereiding van de tweede lezing die na het zomerreces zal worden gestart door de Portugese voorzitter. Op zijn vroegst wordt in december 2007 een besluit van de EU-Milieuraad over deze nieuwe richtlijn verwacht. Daarna kan de richtlijn worden geïmplementeerd in de nederlandse wetgeving. Gelijktijdig kan door middel van toezending van het NSL formeel een derogatieverzoek worden ingediend bij de Europese Commissie. Met het oog op een snelle besluitvorming over dat derogatieverzoek zal de Europese Commissie regelmatig worden geïnformeerd over de voortgang in Nederland.

4. Wet- en regelgeving

Behandeling wetsvoorstel Luchtkwaliteitseisen

Zoals bekend worden de vigerende Europese richtlijnen luchtkwaliteit geïmplementeerd door het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Tevens leidt dit voorstel tot het zo spoedig mogelijk bereiken van de grenswaarden en het opheffen van onnodige juridische belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wijzigingsvoorstel is in het najaar van 2006 in de Tweede Kamer behandeld en aanvaard. De plenaire behandeling door de Eerste Kamer van het wetsvoorstel luchtkwaliteit zal plaatsvinden op 10 juli 2007, waarna, uitgaande van een positief verloop, de inwerkingtreding van de wetwijziging is voorzien voor september 2007. Parallel aan het wetgevingsproces is nu de nodige onderliggende regelgeving in voorbereiding. Dit betreft de AMvB "niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en een daarop gebaseerde ministeriële regeling, die naar verwachting gelijktijdig met de wet in werking kunnen treden. Voorts betreft dit de regeling beoordeling luchtkwaliteit (bevat voorschriften ten aanzien van meten, rekenen en rapportages) en de regeling saldering



luchtkwaliteit 2007. Eind 2007 of begin 2008 volgen nog een regeling gebiedsafbakening in het kader van het NSL, een gewijzigde smogregeling en een AMvB gevoelige bestemmingen.

De behandeling door de Eerste Kamer heeft er toe geleid dat de implementatie van de komende nieuwe richtlijn luchtkwaliteit, voor zover die implementatie artikelen van de wet of de nieuwe bijlage (normstelling, inclusief derogatie) betreft, alleen nog bij wet kan gebeuren, en niet langer bij tijdelijke ministeriële regeling, waarbij tijdelijk wordt afgeweken van de formele wet. De Eerste Kamer heeft meermalen bij motie van het lid-Jurgens c.s. aangegeven tijdelijke delegatie waarbij wordt afgeweken van de wet, niet in overeenstemming met de Grondwet te achten. De regering heeft daarom besloten van het betreffende artikel 5.8 van de Wet milieubeheer, zoals opgenomen in het wetsvoorstel, geen gebruik te maken en dit artikel niet in werking te laten treden (Kamerstukken II 2006/2007, 30 489, J. ev.).

Niet in betekenende mate (Nibm)

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het wetsvoorstel is het ontwerpbesluit ter advisering aan de Raad van State voorgelegd. In het kader van de voorbereiding van de behandeling van het wetsvoorstel is de Eerste Kamer nader geïnformeerd over de eerdere opzet en inhoud van de AMvB nibm en een concept van de regeling, waarnaar korthedshalve wordt verwezen. Afhankelijk van de wijzigingen die naar aanleiding van het advies van de Raad van State aan H.M. de Koningin zullen worden voorgesteld, zal in de tot dusver gehanteerde uitgangspunten mogelijk nog verandering komen. Ook speelt hierbij mee dat het NSL nog niet kon worden vastgesteld (in het NSL zijn immers effecten van de nibm-projecten en compenserende maatregelen verwerkt). U zult zo spoedig mogelijk, bij gelegenheid van het nader rapport over de definitieve inhoud van de AMvB Nibm en de regeling worden geïnformeerd.

AMvB gevoelige bestemmingen

Bij amendement 30 489 nr. 33 is in het wetsvoorstel een facultatieve bepaling opgenomen met betrekking tot het bij AMvB stellen van eisen aan de toelaatbaarheid in overschrijdingsgebieden van gevoelige bestemmingen, zoals scholen, binnen een bepaalde afstand van bepaalde bronnen, zoals snelwegen. Uit de redactie van het amendement volgt dat dit uitsluitend betrekking heeft op situaties waar sprake is van overschrijding van een grenswaarde. Waar het gaat om de toelaatbaarheid van bepaalde nieuwe functies (bouwwerken in de zin van de Woningwet) langs drukke wegen, betekent dit dat toekomstige beperkingen niet langs alle drukke wegen zullen gelden, en alleen tijdelijk een rol spelen zolang de bestaande normoverschrijding niet is opgelost. Inhoudelijk gaan de gedachten thans uit naar het vaststellen van zones in overschrijdingssituaties waarin nader te bepalen functies of bestemmingen (in ieder geval scholen en kinderdagverblijven) niet toegelaten worden op korte afstanden van snelwegen en provinciale wegen. De komende periode wordt dit onderwerp verder uitgewerkt, hetgeen naar verwachting zal leiden tot bestuurlijke afspraken in het kader van het NSL en de uitwerking in de vorm van een ontwerpbesluit dat eind dit jaar gereed zal kunnen komen.

Meten en rekenen

Het MNP heeft aangegeven dat het in maart jl. beschikbaar gestelde rekenmodel voor berekeningen aan lokale wegen (CAR) in combinatie met nieuwe emissiefactoren leidt tot onder- en overschattingen van het aantal overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Deze maand wordt een betrouwbaarder CAR-model ter beschikking gesteld, dat vervolgens zal worden ingebouwd in de hiervoor genoemde saneringstool, waarmee overschrijdingen van grenswaarden voor heel Nederland in beeld kunnen worden gebracht. Mede hierdoor heeft de oplevering van de saneringstool vertraging opgelopen.

In maart van elk kalenderjaar worden nieuwe achtergrondconcentraties voor fijn stof en stikstofdioxide bepaald, gebaseerd op nieuwe wetenschappelijke inzichten. De impact van fluctuaties in deze cijfers is erg groot voor de resultaten van berekeningen (en metingen), de toereikendheid van de standaardrekenmethoden uit het Meet- en rekenvoorschrift en het te voeren luchtkwaliteitsbeleid in het algemeen door de verschillende overheden. Met het oog op het identificeren van mogelijkheden voor



verbetering zal er dit jaar een onafhankelijke review worden uitgevoerd en zullen nadere afspraken worden gemaakt om vanaf heden naar de toekomst jaarlijkse fluctuaties in de achtergrondconcentraties zo veel mogelijk te voorkomen. In november van dit jaar worden hiervan de eerste resultaten verwacht.

Op basis van het eind 2006 in werking getreden Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit zijn inmiddels verschillende rekenmodellen door de Minister goedgekeurd.

5. Wat er op korte termijn te verwachten is

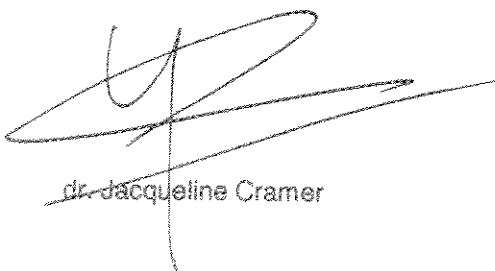
Op korte termijn is een aantal zaken te verwachten die effect kunnen/zullen hebben op de verdere voortgang van het dossier luchtkwaliteit. Een aantal zaken is in deze brief al benoemd. Ik zet ze voor u nog even op een rij.

- Op 10 juli vindt de behandeling door de Eerste Kamer plaats van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Het advies van de Raad van State aan H.M. de Koningin met betrekking tot de AMvB 'niet in betekenende mate bijdragen' is ontvangen maar nog niet openbaar. Op dit moment wordt gewerkt aan het nader rapport aan H.M. de Koningin dat naar verwachting in augustus 2007 zal worden afgerond. Daarbij wordt bezien in hoeverre het advies van de Raad noopt tot bijstellingen van gekozen uitgangspunten voor nibm en op welke wijze met nibm kan worden omgegaan in de periode dat er nog geen vastgesteld NSL is;
- Er wordt in samenwerking met gemeenten en provincies hard gewerkt aan de definitieve versie van de saneringstool, die volgens planning in juli 2007 gereed zal zijn. Hiermee komt een definitief beeld beschikbaar van de regionale knelpunten en eventuele restknelpunten na verwerking van alle generieke, regionale en lokale maatregelen, dat als input zal dienen voor het eind dit jaar uit te brengen NSL;
- Portugal zal de voorzitterskamer in juli 2007 overnemen van Duitsland. De verwachting is dat zij de tweede lezing van de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit in hun voorzittersperiode zullen behandelen. Na 1 juli 2007 verwachten we hier meer duidelijkheid over te krijgen;
- Op 18 juni 2007 is de nieuwe retrofitfilter campagne van start gegaan;
- Op 1 juli 2007 wordt in een drietal steden gestart met milieuzonering waardoor Euro-0 en 1 vrachtoertuigen niet meer worden toegelaten in deze binnensteden.

Vóór het door u gewenste Algemeen Overleg na het reces over dit dossier luchtkwaliteit zal ik u op de hoogte brengen van de laatste stand van zaken.

Ik vertrouw u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



dr. Jacqueline Cramer

Bijlage 1 Generieke maatregelen die het Rijk inzet t.b.v. verbetering van de luchtkwaliteit

Onderstaande maatregelen zijn geïmplementeerd of worden de komende jaren zeker geïmplementeerd.

Nr.	Maatregel	Implementatie- datum	Omschrijving
1	Verkeer Roefilters voor nieuwe personenauto's	1 juli 2005	BPM korting (€600,-) bij de aankoop van een nieuwe personenauto met roefilter.
2	Roefilters voor nieuwe bestelauto's en taxi's	1 april 2006	Subsidie (€400,-) voor nieuwe bedrijfsmatig gebruikte bestelauto's en taxi's op diesel die af-fabriek van een roefilter zijn voorzien.
3	Retrofit roefilters (bestaande voertuigen)	1 juli 2006	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roefilters in personenauto's, lichte bestelauto's en taxi's met een Euro 1 t/m 4 motor.
4		1 oktober 2006	Subsidie voor het achteraf inbouwen van roefilters en dNOx katalysatoren in zware bestelauto's, vrachtauto's en touringcars met Euro-2- en Euro-3-motor.
5		2007	Onderzoek naar subsidie of andere stimuleringsinstrumenten voor toepassing van roefilters op binnenvaartschepen, diesellocomotieven en mobiele machines.
6	Stimulering voor Euro 5 vrachtauto's en bussen	1 oktober 2006	Stimulering van de vervroegde introductie van Euro-4 en -5-vrachtauto's en bussen via de Milieu-investeringsaftrek (bestaande regeling en wordt geëvalueerd). Vanaf 1 oktober 2006 bussen gestimuleerd via een subsidieregeling (€2.500,-).
8	Subsidieregeling voor binnenvaartschepen	1 januari 2006	Subsidieregeling voor de toepassing van deNOx katalysatoren op motoren van bestaande en nieuwe schepen
9	Verlaging zwavelgehalte rode diesel	2008	Het kabinet zal binnenkort een besluit nemen om het zwavelgehalte van rode diesel te verlagen ten behoeve van de verbetering van de luchtkwaliteit en het behalen van het SO2 NEC-plafond.
10	Aanscherpen milieueisen in de APK	2008	Het kabinet is voornemens om de regelgeving voor de APK keuring van dieselauto's aan te scherpen
11	Invoering kilometerbeprizing	Eind 2010 / begin 2011	Door dit kabinet wordt een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een - binnen het eindbeeld passende - kilometerbeprizing, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken.
12	Milieuzoneconvenant	Vanaf 1 juli 2007	Het rijk, tien gemeenten en het bedrijfsleven hebben het convenant 'Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering' afgesloten. Het convenant leidt ertoe dat vanaf begin 2007 de deelnemende gemeentes 'milieuzones' (vaak de stadscentra) instellen waar alleen schone vrachtwagens worden toegelaten. Dit betekent dat alleen vrachtauto's met roefilters en de nieuwste vrachtauto's de zone in mogen.
13	Differentiatie van parkeertarieven	1 januari 2007	Er is een wetsvoorstel in voorbereiding dat het voor gemeenten mogelijk maakt parkeertarieven afhankelijk te maken van de milieuprestaties van auto's.

Nr.	Maatregel	Implementatie- datum	Omschrijving
14	Subsidie voor roeffilters op OV-bussen	1 april 2006 tot en met 1 juli 2007	Bijdrage in de meerkosten voor retrofit van roeffilters (of technieken met eenzelfde milieurendement) bij OV-bussen.
15	Subsidie alternatieve vulstations	November 2007	Subsidie ter stimulering van investeringen in aardgaspompen.
16	Subsidie voor beproeven van innovatieve bussen (voorheen innovatieconcessies)	1 augustus 2007	Subsidies voor het uitvoeren van pilotprojecten, waarin innovatieve bussen in de dagelijkse praktijk worden beproefd en gemontord, met als doel het voor een ieder beschikbaar krijgen van operationele informatie over de inzet van deze bussen. (Subsidies worden verstrekt na tenderprocedure.)
Industrie			
17	Raffinaderijen van olie naar gas		Betreft reductiepotentieel bij raffinaderijen in het Botlekgebied (inclusief van Shell). De afspraken zijn inmiddels gemaakt.
18	NO _x -emissiehandel	juni 2005	Handel in emissierechten, er van uitgaande dat in 2010 een gemiddelde prestatienorm van 40 g/GJ wordt bereikt.
19	Actieplan luchtkwaliteit en industrie	Eind 2007	Onderzoek naar de bijdrage van de industrie aan de emissies en concentraties van fijn stof en NO ₂ . Deze studie is medio 2007 afgerond. Op basis van deze resultaten zal het Actieplan luchtkwaliteit en industrie in 2007 vastgesteld worden, waarbij de nadruk ligt op reductie van fijnstofemissies.
Landbouw			
20	Armbv huisvesting	december 2005	Beperking ammoniakemissies (van belang i.v.m. vorming secundair aerosol) via huisvestingsmaatregelen van de dieren in de intensieve veehouderij
21	Invoering gecombineerde 'luchtwassystemen' intensieve veeteelt	2006	Financiering beschikbaar (10 mln) voor innovatie en vergroten toepassingsmogelijkheden luchtwastechnieken in de intensieve veeteelt. Voor een subsidieregeling is qua financiering in ieder geval 15 mln beschikbaar. VROM en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) zijn in 2006 gestart met een programma om de toepassing van gecombineerde luchtwassers voor intensieve veehouderijen te stimuleren.