

VNO NCW

Depo
klok 9/16
25 APR

Mr. J.H. Schraven
voorzitter

Zijne Excellentie
Drs. P.L.B.A. van Geel
Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordering en Milieubeheer
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Spier
2

Adres
'Malietoren'
Bezuidenhoutseweg
Den Haag
Postadres
Postbus 93002
2509 AA Den Haag
Telefoon
070 349 03 79
Telefax
070 349 03 78

Briefnummer
05/11.369/Bro/AB

Den Haag
21 april 2005

VROM / CST	
2096914	2005
LNU 2005046363	
1 ^o Bsg	25/4/05
2 ^o Sj	
3 ^o Sks	26/4
4 ^o Dst	LMU
Na behandeling retour adres	
Deposeren dd	

Excellentie,

1. Bijgaand treft u ter informatie aan een afschrift van de brief van VNO-NCW zoals heden aan de vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordering en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat inzake overleg luchtkwaliteit d.d. 26 april 2005 (TK 29667 en 28663) is verzonden.

Hoogachtend,

Bijlage

VNO NCW

Mr. J.H. Schraven
voorzitter

Aan de voorzitter en de leden van de vaste Commissies
voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Adres
'Maliatoren'
Bezuidenhoutseweg
Den Haag
Postadres
Postbus 93002
2509 AA Den Haag
Telefoon
070 349 03 79
Telefax
070 349 03 78

Briefnummer
05/11.368/Bro/AB

Den Haag
21 april 2005

Hoogedelgestrenge dames en heren,

Het huidige Besluit luchtkwaliteit heeft ertoe geleid dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State reeds 16 bouwprojecten (wegen en bedrijfsterreinen) heeft afgekeurd. Daardoor kunnen wenselijke economische ontwikkelingen (voorlopig) geen doorgang vinden en wordt het fileprobleem niet opgelost. VNO-NCW juicht het in zijn brief van 21 april 2005 aan de Tweede Kamer opgenomen initiatief van staatssecretaris Van Geel (VROM) om het Besluit luchtkwaliteit met spoed aan te passen dan ook toe. VNO-NCW spreekt de verwachting uit dat daarbij op positieve wijze rekening wordt gehouden met de door de Raad van State gesignaleerde mogelijke onduidelijkheden in de relevante Europese richtlijnen waarvan de Raad terecht stelt dat het uiteindelijk aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is om de juistheid van die uitleg te beoordelen. Wij menen dat de bestuurlijke en maatschappelijke consequenties van de luchtkwaliteitregels een onmiddellijke oplossing vergen. Dit vergt een gezamenlijk optreden van overheid en private sectoren. Met publiek-private samenwerking kunnen krachten worden gebundeld. Wij stellen voor dat de overheid samen met alle relevante betrokken sectoren een strategie ontwikkelt om de problematiek met gerichte maatregelen aan te pakken.

Luchtkwaliteit wordt beter

Zoals ook de staatssecretaris van VROM in zijn brief van 21 april jl. aangeeft, lijkt het ons goed steeds in het achterhoofd te houden dat de luchtkwaliteit in Nederland sinds 1990 steeds beter is geworden. Het probleem is echter, dat de Europeesrechtelijke normen binnen de gestelde termijnen nu eenmaal niet haalbaar zijn. Informatie in de media en discussies naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State ten spijt, is de luchtkwaliteit in ons land door tal van maatregelen in het verleden, veelal in Europees kader, niet alleen aanzienlijk verbeterd, maar zal die verbetering doorgaan dankzij het najleffect van bijvoorbeeld nieuwe Europese normen voor de emissies van motoren en verbrandingsinstallaties en het schoner worden van brandstoffen.

Fijn stof van natuurlijke oorsprong niet meetellen

Van het in de Nederlandse lucht voorkomend fijn stof (PM_{10} = zwevende deeltjes met een diameter van 10 micrometer) is het overgrote deel van natuurlijke oorsprong (bijvoorbeeld zeezout) of afkomstig uit het buitenland. Nationale maatregelen hebben derhalve slechts een beperkte invloed. Het nationale luchtkwaliteitplan laat zien dat Nederland zelfs niet aan de normen zou kunnen voldoen als tegen een investering van € 6 miljard per jaar alle denkbare technische maatregelen zouden worden genomen. Stoffen van natuurlijke oorsprong die bovendien niet schadelijk zijn voor de gezondheid kunnen en behoeven niet bestreden te worden. Zoals de Raad van State in zijn advies van 30 maart 2005 terecht opmerkt omvat de omschrijving van PM_{10} weliswaar ook een stof als zeezout, maar 'lijken er goede argumenten te zijn om een stof die zich van nature in de lucht bevindt en ook niet schadelijk voor de volksgezondheid of het milieu is buiten beschouwing te laten bij de vaststelling van het niveau van luchtverontreiniging.' Gelet hierop stellen wij voor dat de regering de van nature aanwezige fijn stofdeeltjes buiten beschouwing laat en het Besluit luchtkwaliteit dienovereenkomstig aanpast.

Bescherming waar het moet

De Europese norm voor fijn stof (PM_{10}) is volgens overweging 6 in de relevante Europese dochterrichtlijn bedoeld om de gezondheid van de mens te beschermen. Om die reden steunen wij staatssecretaris Van Geel in zijn eerdere pleidooi om die norm slechts in aanmerking te nemen waar – kort gezegd – sprake is van relevante blootstelling aan luchtverontreiniging, met name de woonomgeving. Voor autosnelwegen waarlangs geen woningen of andere relevante verblijfsruimten staan, is toepassing van de Europese norm dus niet bedoeld. De Raad van State stelt in dit verband slechts dat de door de staatssecretaris gewenste toepassingsruimte niet uit de tekst van de relevante Europese richtlijnen kan worden afgeleid, maar laat in het midden 'of de huidige tekst van de richtlijnen al dan niet in overeenstemming is met hetgeen de opstellers daarvan hebben beoogd.'

$PM_{2,5}$ in plaats van PM_{10} : aanpassing Europese normen

Niet alle fijn stof is even schadelijk voor de gezondheid. Zandkorreltjes dienen anders te worden beoordeeld dan door dieselmotoren uitgestoten roet. De eerste dochterrichtlijn stelt normen voor PM_{10} , maar alom breekt het inzicht door dat de veel kleinere deeltjes met een diameter van 2,5 microgram ($PM_{2,5}$) voor de gezondheid veel relevanter zijn. De Europese normering is derhalve dringend aan modernisering toe door normen te stellen voor die veel kleinere deeltjes in plaats van voor PM_{10} , zoals thans het geval is. In afwachting daarvan mag van Nederland niet worden verwacht dat veel geld wordt besteed aan draconische maatregelen die niet veel effect zouden sorteren in termen van gezondheid.

Buitenlandse emissies: uitstel en verrekening

Voor stikstofdioxide geldt dat het veelal met de luchtverontreiniging uit het buitenland komt binnenwaaien, waardoor maatregelen in Nederland relatief beperkt effect hebben. Daarnaast telt Nederland een aantal verkeersknooppunten, waar de Europese norm voor 2010 weliswaar niet gehaald kan worden, maar wel op langere termijn omdat de auto's naar verwachting steeds schoner worden. Nederland zou daarom bij de Europese commissie moeten aangeven dat op nationale schaal 'no regret'-maatregelen worden genomen (zie hierna), maar tegelijkertijd nog vijf jaar respijt moeten bepleiten om aan de normen te voldoen. Bovendien zijn wij er voorstander van om luchtverontreiniging die niet door Nederland is veroorzaakt noch door Nederland kan worden bestreden in mindering komt op de Nederlandse verplichtingen. Dat geldt a fortiori waar deze luchtverontreiniging het gevolg is van overschrijding van Europese normen in het buitenland.

No regret-maatregelen

VNO-NCW is een voorstander van verdere economisch verantwoorde maatregelen die de luchtkwaliteit zo veel mogelijk te verbeteren. Daarmee zou Nederland laten zien dat het al het mogelijke doet om aan de normen te voldoen. Zo zou enige verbetering van de luchtkwaliteit in de nabijheid van woningen op beperkte schaal mogelijk zijn door het fiscaal stimuleren van een aantal maatregelen, zoals de versnelde invoering van het roetfilter voor dieselauto's en het fiscaal stimuleren van de aankoop van vrachtauto's die eerder voldoen aan de Europese Euro-5 norm voor (vracht)auto's. Voorts zijn verkeersmaatregelen denkbaar die lokaal kunnen bijdragen aan de oplossing van lokale problemen, zoals regulerende verkeersmaatregelen door gemeenten en de selectieve invoering van een maximum snelheid van 90 of 80 km per uur op trajecten waar daarvan een merkbare verbetering van de luchtkwaliteit verwacht mag worden.

Conclusie

Het advies van de Raad van State d.d. 30 maart 2005 biedt voldoende aanknopingspunten voor de regering om de regelgeving inzake luchtkwaliteit met spoed te wijzigen. Dat is noodzakelijk om de thans gerezen problemen bij de aanleg van wegen, woonlocaties en bedrijfsterreinen op te lossen. Tegelijk dient een verduidelijking en waar nodig aanpassing van de Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit in gang te worden gezet.

Wij vertrouwen erop dat u deze overwegingen zult willen betrekken bij het bepalen van uw standpunt in het kamerdebat over luchtkwaliteit op 26 april 2005.

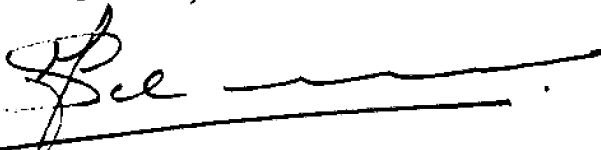
V N O N C W

Bled

4

Graag zijn wij bereid om deze brief toe te lichten. Een afschrift hebben wij heden per gelijke post gezonden aan de staatssecretaris van VROM, de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Economische Zaken.

Hoogachtend,



Mr. J.H. Schraven
Voorzitter