

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

### Bijlage(n)

Datum 25 november 2013  
Betreft Beantwoording vragen vaste commissie voor  
Infrastructuur en Milieu inzake wijziging van het Besluit  
uitvoering Crisis- en herstelwet (zevende tranche nr.  
32127)

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u toekomen de beantwoording van de vragen van de fracties van de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zevende tranche).

### Inleiding

Allereerst wil ik de fracties van de VVD, PvdA, SP, D66 en Partij voor de Dieren bedanken voor de belangstelling die zij hebben getoond voor het ontwerpbesluit zevende tranche Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (hierna: Chw). Deze fracties hebben verschillende vragen gesteld over de inhoud van het ontwerpbesluit, die ik onderstaand graag beantwoord.

Ik betreur het dat de leden van de D66-fractie eerder geuite kritiek op de Crisis- en herstelwet en de eerdere tranches van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet blijven herhalen. Ik constateer dat ik deze leden kennelijk nog altijd niet heb kunnen overtuigen van nut en noodzaak van de Chw. Deze leden spreken uit dat zij bij grote projecten liever een gedragen oplossing zouden zien, met een zorgvuldige inspraak en procedure voor de milieueffectrapportage. In dit verband herhaal ik mijn bij eerdere tranches gegeven antwoord dat uit de voortgangsrapportages Chw blijkt dat bij de uitvoering van de Chw de zorgvuldigheid van inspraak en het gebruik van de milieueffectrapportage niet in het geding zijn.

Op gelijke wijze betreur ik het dat de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren, ondanks de eerdere gedachtewisselingen over de (uitvoering van de) Chw en de voortgangsrapportages Chw met afkeuring hebben kennisgenomen van dit ontwerpbesluit.

Hierna ga in op de vragen en opmerkingen van de verschillende fracties.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

## **Artikel I (Aanvulling en wijziging Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet)**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

### *Onderdeel A (aanvulling artikel 2)*

De leden van de PvdA-fractie en de leden van de D66-fractie stellen een aantal vragen over de aanwijzing van het Haven- en industriegebied Eemshaven (Eemsmond) als ontwikkelingsgebied. De vragen van de laatstgenoemde fractie hebben ook betrekking op het (aangrenzende) Haven- en industriegebied Oosterhorn (Delfzijl).

Eemshaven en Oosterhorn zijn bestaande industriële gebieden waarvoor de bestemmingsplannen verouderd zijn. Vanwege een aantal problemen op het gebied van externe veiligheid, geluid, geur en stikstof is de actualisatie tot op heden niet mogelijk gebleken, mede omdat het op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet mogelijk is om milieumaatregelen aan het bestemmingsplan te koppelen. Aanwijzing als ontwikkelingsgebied is noodzakelijk om deze koppeling wel te kunnen maken. Met het instrumentarium voor het ontwikkelingsgebied kan de gemeente de milieugebruiksruimte pro-actief en op het juiste schaalniveau beheren. Meer concreet bedoel ik hiermee dat met de maatregelen in het zogenaamde 'bestemmingsplan-plus' (dit is het bestemmingsplan dat voor de ontwikkelingsgebieden zal worden opgesteld) direct op milieunormen inzake bijvoorbeeld geluid kan worden gestuurd. Dit in tegenstelling tot het klassieke bestemmingsplan dat niet geschikt is als beheerinstrument voor emissies van de haven- en bedrijfsactiviteiten.

Ik acht aanwijzing als ontwikkelingsgebied ook verantwoord. Ook het bestemmingsplan-plus van Delfzijl en Oosterhorn moet voldoen aan de in de Chw genoemde criteria. Conform deze criteria moet het bestemmingsplan-plus de maatregelen bevatten waarmee binnen tien jaar de vereiste milieukwaliteit wordt geborgd. Het plan staat open voor bezwaar en beroep. Volledigheidshalve wijs ik er op dat het niet mogelijk is om met de Chw af te wijken van Europese (natuur-) regelgeving. In dit kader geef ik daarom aan dat ontwikkelingen binnen het gebied niet mogen leiden tot ongewenste significante (cumulatieve) effecten.

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* zijn zowel Eemshaven als Oosterhorn aangewezen als zeehavens van nationale betekenis (met bijbehorende ontwikkeling) en tevens als (mogelijke) vestigingsplaats voor elektriciteitsproductie. Tevens zijn de havens (en omgeving) in de *Structuurvisie Wind op Land* aangewezen voor de ontwikkeling van grootschalige windparken. Tegelijkertijd is het aangrenzende Eems-Dollard- en Waddengebied aangewezen als Natura-2000 gebied. Gezien deze kaders is het noodzakelijk alle beschikbare instrumenten in te zetten om deze doelstellingen te bereiken.

Op basis van het voorgaande zie ik geen reden om de aanwijzing van Oosterhorn en Eemshaven te heroverwegen. Ik ben namelijk van mening dat aanwijzing

goede mogelijkheden biedt om aan bijvoorbeeld de regelgeving op het gebied van natuur en milieu te voldoen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

*Onderdeel B (aanvulling artikel 6)*

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Op de vraag van de leden van de PvdA-fractie wat de implicaties zijn van het verkorten van de voorbereidingsperiode in een stedelijke en complexe omgeving zoals in de spoorzone van Eindhoven, is mijn reactie dat de reguliere procedure geen gevolgen heeft voor de rechtsbescherming van de burger. Voor de regeling van de *lex silencio* is aangesloten bij de regeling in de Algemene wet bestuursrecht. Gelet op de activiteiten waar het om gaat, zijn in aanvulling daarop in de Wabo enkele extra waarborgen opgenomen. Dit om onomkeerbare gevolgen te voorkomen en ter bescherming van belangen van derden. Een belangrijke waarborg is dat gedurende de bezwaartermijn van zes weken, van de vergunning nog geen gebruik kan worden gemaakt. Indien er bezwaar is ingesteld mag pas van de vergunning gebruik worden gemaakt nadat op het bezwaar is beslist. Dit is geregeld in artikel 6.1, vierde lid, van de Wabo. Met die regeling wordt voorkomen dat derdebelanghebbenden voor voldongen feiten worden geplaatst. Overigens wordt met deze zevende tranche alleen het project Dijckerwaal toegevoegd. Op de spoorzone Eindhoven en het CHV-terrein in Veghel is dit artikel al van toepassing.

De leden van de SP-fractie vragen naar de toegevoegde waarde van het project Dijckerwaal, aangezien in Eindhoven en Veghel al op overeenkomstige wijze wordt geëxperimenteerd. Het project Dijckerwaal is aan het bestaande experiment met Eindhoven en Veghel toegevoegd omdat het de waarde van het experiment ten goede komt wanneer er in verschillende gebieden en onder verschillende omstandigheden met regelgeving kan worden geëxperimenteerd. De verscheidenheid verbreedt het pallet aan ervaringen. Ik heb er geen problemen mee om aan een bestaand experiment nog een enkele deelnemer toe te voegen, zodat er breder ervaring wordt opgedaan met één experiment. In de innovatieve experimenten in Eindhoven en Veghel gaat het om tijdelijk gebruik als onderdeel van een stedelijke herstructurering en in Dijckerwaal om een op zich zelf staande tijdelijke voorziening voor arbeidsmigranten.

De leden van de D66-fractie vragen of in het project Dijckerwaal de maximale duur van de toegestane tijdelijke huisvesting voor arbeidsmigranten nog aan verandering onderhevig is. Uiteraard is verkorten van de termijn altijd mogelijk; verlenging kan alleen door deze tijdelijke bestemming in een bestemmingsplan structureel te maken.

Voorts vragen deze leden waarom gekozen is voor een versnelde procedure. Door het ontwerp, de ontwikkeling en de bouwmethode is het prefabgebouw flexibel, zodat ook gedurende de gebruikstermijn een pand makkelijk kan worden aangepast aan het aantal gebruikers (inkrimping of uitbreiding) en met minimale inpassing is het mogelijk een totaal andere huisvestingsfunctie te vervullen. Door toepassing van de reguliere (korte) procedure kan ook met de benodigde vergunning flexibel en snel worden ingespeeld op wisselende vraag naar tijdelijke huisvesting.

### *Onderdeel C (aanvulling artikel 6g)*

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

De leden van de SP-fractie vragen waarom de gemeente Hoogeveen wordt toegevoegd aan het experiment voor vermindering van de regeldruk met bouwwerken, welke winst dat oplevert en hoe het experiment zich verhoudt tot klachten over vocht en ventilatie.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Met het experiment wordt het verkrijgen van een bouwvergunning vereenvoudigd, doordat niet vooraf, in het kader van de vergunningprocedure, door het bevoegd gezag wordt beoordeeld of het bouwwerk voldoet aan de voorschriften van het Bouwbesluit 2012. De initiatiefnemer is daarvoor zelf verantwoordelijk. Doel van het experiment is zowel vermindering van regeldruk als lastenverlichting. Zoals ik hiervoor al heb aangegeven, komt het de waarde van een experiment ten goede wanneer dit onder verschillende omstandigheden en in verschillende gebieden kan worden uitgevoerd. Overigens heeft het experiment alleen betrekking op de in artikel 6g, onder a t/m j genoemde bouw- en verbouwactiviteiten. Van het generiek schrappen van de bouwtoets is derhalve geen sprake. Ik zie daarom geen relatie tussen het experiment en de toenemende klachten over vocht- en ventilatieproblematiek.

### *Onderdeel E*

De leden van de VVD-fractie hebben een aantal vragen gesteld over de plannen voor woningbouw in de Bloemendalerpolder in Weesp in relatie tot het Luchthavenindelingsbesluit (LIB).

De gebiedsontwikkeling Bloemendalerpolder ligt niet binnen de verstedelijkingscontour waar planologische restricties gelden, maar wel in het zogenoemde 'buitengebied' (de 48-Lden-contour). In dat gebied gelden afspraken over (vliegoperationele) maatregelen om de geluidhinder terug te dringen. Betrokken partijen hebben voor de Bloemendalerpolder een samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst (SUOK) afgesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de uitvoering van de gebiedsontwikkeling. De inhoud van de SUOK is vooraf juridisch getoetst. In de SUOK zijn ook afspraken vastgelegd met betrekking tot een goede informatievoorziening aan nieuwe bewoners over mogelijke hinder door vliegtuiggeluid in reclame-uitingen of verkoopbrochures van verkopende of bemiddelende instanties. Daarnaast is vastgelegd dat partijen in de toekomst bij de luchtvaartsector niet zullen aandringen op aanpassingen in de vliegoperatie om geluidhinder terug te dringen. Toekomstige bewoners worden hiermee gewaarschuwd voor mogelijke hinder. Zij worden niet beperkt in hun vrijheid van meningsuiting of in hun juridische mogelijkheden om voor hun belangen op te komen.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de gevolgen en risico's van het vervangen van het principe van 'goede ruimtelijke ordening' door 'een veilige en gezonde fysieke leefomgeving', vooruitlopend op de Omgevingswet. Ik constateer dat deze vragen deels zijn opgeroepen door een onduidelijke formulering in het voorgestelde artikel 7c. Daar wordt gesproken van 'in afwijking van', terwijl bedoeld is 'in aanvulling op'. De tekst van het ontwerpbesluit zal op dit punt worden verduidelijkt.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts naar de waarborg van de rechtszekerheid van inwoners van de aangewezen experimentele gebieden, waarvoor een bestemmingsplan met bredere reikwijdte wordt opgesteld. Met het oog op de rechtszekerheid van omwonenden en andere belanghebbenden dienen de kaders, die in het innovatieve experiment aan de brede(re) bestemmingsplan worden meegegeven, voldoende helder te zijn. Bij de totstandkoming van de plannen zal, evenals dat bij de 'reguliere' bestemmingsplannen het geval is, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht worden gevolgd. Eenieder die zich niet met het plan kan verenigen, heeft derhalve de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad en kan beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ik kan mij voorstellen dat de gemeenten die aan dit experiment deelnemen ook willen proefdraaien met de aanbevelingen van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten (2008). De wijze waarop één en ander wordt vormgegeven is echter een gemeentelijke aangelegenheid en maakt geen onderdeel uit van dit experiment.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Op de vraag van deze leden over de borging van de natuurbelangen in de toeristisch-recreatieve zone in Assen (inclusief TT-circuit) is het antwoord dat dit project is aangemeld om te experimenteren met de in de toekomstige Omgevingswet beoogde verbreding van het bestemmingsplan tot een omgevingsplan. De verruimde reikwijdte van het plan maakt het mogelijk om regels op het gebied van milieu en natuur in het plan op te nemen. Het is in het kader van dit experiment niet mogelijk om van de natuurregelgeving af te wijken.

Op de vraag van de leden van de PvdA-fractie naar de waarborgen voor de ontwikkeling van kwalitatief hoogwaardige woonomgevingen op het Hembrugterrein in Zaanstad is het antwoord dat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de gemeente Zaanstad ligt. De Chw biedt de mogelijkheid om het bestemmingsplan voor dit gebied op een andere manier vorm te geven. Zo kunnen milieuaspecten in het bestemmingsplan worden opgenomen en kan er gedurende maximaal tien jaar van een aantal onderdelen van de Wet geluidhinder worden afgeweken. Deze periode kan worden benut om de bestaande knelpunten op het gebied van geluid op te lossen. Na de genoemde termijn zal de geluidregelgeving onverkort van toepassing zijn.

De leden van de SP-fractie vragen waarom zo snel na invoering van de zesde tranche wordt over gegaan tot een verdere uitbreiding van het experiment met een zevental gemeenten. De zeven gemeenten die in de zevende tranche de mogelijkheid krijgen om te werken met een bestemmingsplan met een verbrede reikwijdte worden aangewezen omdat ik het belangrijk vind om nu al ervaring op te doen met de mogelijkheden die het wetsvoorstel Omgevingswet naar verwachting in de toekomst gaat bieden. Overigens is er geen sprake van een uitbreiding van het experiment met de flexibele bestemmingsplannen uit de zesde tranche.

Wat mij betreft is het vooruitlopen op de gedachten die worden neergelegd in het wetsvoorstel Omgevingswet een belangrijk speerpunt van de Chw in de toekomst, zoals ook is aangegeven in de recente Voortgangsbrief Stelselherziening Omgevingswet.<sup>1</sup> De Chw is bedoeld om echt een bijdrage te leveren aan het bestrijden van de economische crisis. De verbeterdoelstellingen van de Omgevingswet dragen daar ook aan bij.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Voorts stellen de leden van de SP-fractie enkele vragen over de waarborging van 'een veilige en gezonde fysieke leefomgeving', wanneer voor een periode van twintig jaar mag worden afgeweken van de Wet geluidhinder (Wgh), het besluit geurhinder (Bgh), de Wet milieubeheer (Wm) en het Activiteitenbesluit milieubeheer.

In het kader van het experiment met bestemmingsplannen met een bredere reikwijdte kan (tijdelijk) worden afgeweken van een aantal milieunormen, zoals die bijvoorbeeld zijn opgenomen in de Wet geluidhinder. De leden van de fracties van SP en D66 hebben een aantal vragen over deze tijdelijke afwijkingen gesteld. Zo vragen de leden van de fractie van D66 duidelijk te specificeren hoeveel de maximale afwijking van de opgenomen grenswaarden mag zijn en gedurende welke periode van de wettelijke normen mag worden afgeweken. Mede naar aanleiding van deze vragen wordt dit deel van het experiment op een aantal punten aangepast. Er komen aparte onderdelen voor industrielawaai en wegverkeerslawaai en hiervoor worden duidelijke normeringen opgenomen. Voor industrielawaai kan, in afwijking van artikel 45, eerste lid van de Wet geluidhinder een maximum van 65 dB(A) worden opgenomen. Voor wegverkeerslawaai mag tot maximaal 63 dB worden afgeweken, waarbij de afwijkingsmogelijkheid niet kan worden toegepast in zones langs wegen waarvoor een geluidproductieplafond als bedoeld in titel 11.3 van de Wet milieubeheer geldt. Verder is bepaald dat er gedurende maximaal 10 jaar van normen mag worden afgeweken. Langer afwijken acht ik, mede met het oog op gezondheidsrisico's voor bewoners en omwonenden, niet verantwoord. Met de termijn van 10 jaar wordt zowel aangesloten bij de ontwikkelingsgebieden in hoofdstuk 2, afdeling 1 van de Chw, als bij de Wet geluidhinder, die bij tijdelijke afwijkingen van het bestemmingsplan gedurende 10 jaar buitenspel kan worden gezet.

Tot slot is er een differentiëring opgenomen, waarbij niet aan alle deelnemende gemeenten en gebieden dezelfde mogelijkheden worden geboden. In binnenstedelijke herstructureringsgebieden als de Binckhorst (Den Haag) en het Hembrugterrein (Zaanstad) kan de geluidsproblematiek vaak alleen worden opgelost door (tijdelijk) van normen af te wijken, terwijl bij nieuw te ontwikkelen gebieden als Oosterwold (Almere en Zeewolde) door een slimme inrichting van het gebied veel problemen kunnen worden voorkomen.

De leden van de SP-fractie willen graag een nadere toelichting op de zin in het zesde lid dat: *"daarbij kan worden bepaald dat beleidsregels (kunnen) worden vastgesteld door de gemeenteraad of door Burgemeester en Wethouders."* De gemeenteraad kan bij de vaststelling van het bestemmingsplan bepalen dat

---

1 Kamerstuk 33 118, nr. 8.

beleidsregels moeten worden vastgesteld die bij de toepassing van een in dat plan opgenomen algemene regel moeten worden gehanteerd. Het is daarbij aan de gemeenteraad om te bepalen of deze beleidsregels door de raad zelf of door burgemeester en wethouders worden vastgesteld.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze willekeur bij planvorming wordt voorkomen doordat op verschillende plekken, verschillende normeringen of uitzonderingen worden gehanteerd. Het experiment maakt het mogelijk om beleidsregels aan het bestemmingsplan te koppelen. Beleidsregels zorgen voor consistent overheidshandelen in de uitvoeringspraktijk. Zij maken duidelijk hoe een bestuursorgaan een bevoegdheid in concrete gevallen zal toepassen, bijvoorbeeld bij het beslissen op aanvragen voor een omgevingsvergunning. Daarmee dragen beleidsregels bij aan een voorspelbare overheid en het voorkomen van willekeur bij de uitoefening van bevoegdheden.

Het antwoord op de vraag van de SP-fractie naar de termijn, die geldt bij het vervallen van het recht op planschade, is dat was bedoeld aan te sluiten bij de regeling in de zesde tranche, waarin een termijn van drie jaar is opgenomen. De tekst op bladzijde 14 zal worden aangepast.

De leden van de SP-fractie vragen voorts naar het gebruik van de SER-ladder en naar de toevoeging van het experiment in het project Spoorzone Culemborg. De SER-ladder, zoals deze is opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, geldt onverkort voor alle in de zevende tranche opgenomen experimenten. Met het project 'Spoorzone Culemborg' wordt beoogd om de komende jaren op een organische manier tot herontwikkeling van een oud bedrijventerrein (deels voormalige stortplaats) te komen. Om de ontwikkeling op gang te brengen, zal een globaal bestemmingsplan worden opgesteld, waarbij de gemeente de mogelijkheid wil houden om zich flexibel op te stellen jegens (mogelijke) initiatiefnemers. Door deze wijze van ontwikkelen is niet op voorhand aan te geven binnen welke termijn het gebied zal worden ingevuld. Deelname aan dit experiment biedt de gemeente in ieder geval het voordeel dat niet bij de vaststelling van het bestemmingsplan hoeft te worden aangetoond dat dit binnen tien jaar zal worden uitgevoerd. Daarnaast kan de gemeente gebruik maken van de andere in artikel 7c opgenomen afwijkmogelijkheden.

In reactie op de vraag van de leden van de SP-fractie hoe het terugdringen van de automobiliteit op de Binckhorst zich verhoudt tot de aanleg van de Rotterdamse Baan merk ik op dat het experiment alleen ziet op de (her)ontwikkeling van de Binckhorst en dat de invulling hiervan een zaak van de gemeente Den Haag is. Eén van de kernbegrippen voor Nieuw Binckhorst is dat het om een duurzame stedelijke ontwikkeling gaat. Duurzaamheid vormt het leidend principe bij de stedelijke ontwikkeling en de programmatische invulling. Geen overbodige mobiliteit over langere afstanden, geen autobewegingen als die niet nodig zijn, ruimte voor de fiets. Met de aanleg van de Rotterdamse Baan wordt een groot deel van de infrastructuur in de Binckhorst verbeterd. Hierbij horen ook de fietsvoorzieningen in het gebied. Bestaande fietsvoorzieningen worden kwalitatief verbeterd en verkeersveiliger en er worden nieuwe fietsverbindingen toegevoegd. In de ontwerpen van de Rotterdamse Baan in de Vlietzone is rekening gehouden met de gewenste nieuwe fietsverbinding over de A4 tussen Nootdorp en Den Haag. Met deze fietsvriendelijke aanpassingen in de Binckhorst wordt het ook aantrekkelijker voor nieuwe initiatieven (die mogelijk worden door het omgevingsplan) om gebruik te maken van de fiets in plaats van de auto. Daarnaast draagt het omgevingsplan bij aan een aanzienlijke intensivering in

vergelijking met het huidige ruimtegebruik. De toevoeging van groen draagt eveneens bij aan duurzaamheid en leefbaarheid in Den Haag. Een kwalitatief goede openbare ruimte moet de kansen op innovatieve initiatieven vergroten, investeerders aantrekken en hergebruik van gebouwen stimuleren. Dit kan hand in hand gaan met het gebruik van duurzame energiebronnen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

De leden van de SP-fractie vragen waarom, vooruitlopend op de uitkomsten van de gebiedscommissie regio Amstel, Gooi en Vecht, de Bloemendalerpolder wordt toegevoegd aan de Chw.

De gebiedscommissie Amstel, Gooi en Vecht doet geen onderzoek naar de Bloemendalerpolder. Bij eerdere onderzoeken naar gebiedsontwikkelingen in de provincie Noord-Holland is voor wat betreft het project Bloemendalerpolder niets gebleken van onregelmatigheden of van belangenverstremming. Wat mij betreft is er daarom geen beletsel om dit project in de zevende tranche op te nemen.

De leden van de SP-fractie vragen of het aanvaardbaar is dat bij het Zaanstad Hembrugterrein, onder medeverantwoordelijkheid van het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB), woningbouw wordt ontwikkeld onder voorbehoud van een toekomstig aanvaardbaar geluidsniveau. Wat hier bedoeld wordt met een toekomstig aanvaardbaar geluidsniveau is het volgende. De gemeente Zaanstad wil de herontwikkeling van het Hembrugterrein ter hand nemen samen met het RVOB. Er worden allerlei maatregelen genomen in de omgeving van het Hembrugterrein die er toe leiden dat het geluidsniveau in de toekomst aanvaardbaar is. Het nemen van deze maatregelen kost tijd. De gemeente wil niet wachten op het realiseren van alle maatregelen voordat gestart wordt met de herontwikkeling van dit terrein.

De leden van de D66-fractie vragen naar de regie van de gemeente en de rol van de markt bij de ontwikkeling van gebieden en naar het onderzoek dat plaatsvindt naar de gevolgen van een plan. Bij het experiment naar bestemmingsplannen met een bredere reikwijdte wordt de ontwikkeling zeker niet geheel aan de markt overgelaten. De marktpartijen dienen zich namelijk te houden aan de spelregels die de gemeente in het bestemmingsplan heeft gesteld. De gemeente heeft een faciliterende rol in de zin dat ze marktpartijen ontwikkelmogelijkheden biedt, maar de gemeente bepaalt wel zelf welke kaders ze in het bestemmingsplan opneemt. Mede met het oog op de rechtszekerheid van omwonenden dienen deze kaders voldoende helder te zijn. Indien een (markt)partij vervolgens met een initiatief komt, is het nog steeds de gemeente die beslist of de voorgestane ontwikkeling binnen het bestemmingsplan past. In afwijking van artikel 3.1.6, vierde lid, onder c, hoeft de toelichting op het bestemmingsplan geen beschrijving te bevatten van de wijze waarop de krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Het past niet bij de opzet van het bestemmingsplan en organische groei om voorafgaand aan de vaststelling door de gemeente in detail te laten onderzoeken welke gevolgen de met het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen voor het milieu zullen hebben. Deze verantwoordelijkheid wordt, op een later moment, (grotendeels) bij de initiatiefnemer neergelegd. De systematiek wordt dat de gemeente voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan de gevolgen voor het milieu globaal onderzoekt en dat de initiatiefnemer in het kader van de vergunningverlening de gevolgen van zijn initiatief in detail in beeld brengt. Indien de initiatiefnemer de benodigde onderzoeken niet kan overleggen, zal de gemeente de voor het project benodigde omgevingsvergunning(en) niet (kunnen) verlenen en zal geen sprake (kunnen) zijn van een eventueel voor het milieu schadelijke ontwikkeling.



De leden van de D66-fractie vragen waarom het noodzakelijk is om het Besluit Bodemkwaliteit (BBK) aan te passen teneinde de ontwikkeling van de Flevokust Lelystad mogelijk te maken, ook gezien het feit dat de "Green Deal" nog niet is afgesloten.

Het BBK staat het gebruik van 'bouwstoffen' alleen toe in (infrastructurele) werken. Door afwijking van het BBK kunnen bouwstoffen worden gebruikt voor de ophoging van het bedrijventerrein. De Green Deal is in voorbereiding. Om de procedures niet op elkaar te laten wachten is in artikel III opgenomen dat artikel 7d in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dit tijdstip is het moment waarop de Green Deal door alle partijen ondertekend is.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

De leden van de fractie van de PvdD constateren dat de Chw milieu- en natuurregels opzij zet, het inspraak- en beroepsrecht van burgers ernstig aantast en wordt gebruikt om controversiële projecten, zoals luchthaven Twente, er door te duwen. Ik ben het om te beginnen niet eens met de leden van de PvdD-fractie dat de Chw in toenemende mate wordt gebruikt om controversiële projecten 'door te duwen'. Uitgangspunt bij toepassing van de Chw is dat het om maatschappelijk gewenste ontwikkelingen moet gaan. Iedere aanvraag wordt op zijn merites beoordeeld. Ik zie dan ook geen reden om projecten bij voorbaat van aanmelding uit te sluiten. Ik ben me ervan bewust dat de voorgenomen ontwikkeling van de luchthaven Twente niet onomstreden is, maar zowel in de gemeenteraad van Enschede als in Provinciale Staten van Overijssel is er een meerderheid voor dit plan.

Voorts worden ook de inspraak- en beroepsmogelijkheden niet aangetast door toepassing van de Chw.

De bestemmingsplannen 'met bredere reikwijdte', die in het kader van dit experiment zullen worden opgesteld, doorlopen dezelfde procedure als de 'reguliere' bestemmingsplannen, namelijk de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, ex afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Eenieder die zich niet met het plan kan verenigen, heeft derhalve de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad en kan (daarna) desgewenst in beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het is wel zo dat de beroepsprocedure bij Chw-projecten op een aantal punten wordt versneld: zo dient de Afdeling bestuursrechtspraak binnen 6 maanden uitspraak te doen en is er geen pro-forma beroep mogelijk.

Tenslotte biedt de Chw ook niet de mogelijkheid om af te wijken van de regelgeving op het gebied van natuur. Bij de ontwikkeling van het gebied geldt derhalve als uitgangspunt dat de natuurwaarden zoveel mogelijk behouden moeten blijven. Indien dit niet mogelijk blijkt, zal het verlies aan natuurwaarden, binnen het plangebied of elders, moeten worden gecompenseerd.

## **Artikel II, onderdeel B (uitbreiding bijlage II categorie Aa Chw)**

Mijn antwoord op een vraag van de leden van de VVD-fractie is dat de inzet van de Chw geen invloed heeft op de financiële randvoorwaarden die ten grondslag liggen aan de uitvoering van het project Markerwadden. De toevoeging van dit project aan bijlage II van de Chw biedt een aantal bestuursrechtelijke versnellingen, waaronder het feit dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 maanden uitspraak moet doen in een eventuele zaak.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de invloed van het project Kickersbloem III in de gemeente Hellevoetsluis op de regionale voorraad aan

bedrijfsontwikkelruimte. Kickersbloem III is opgenomen in de regionale bedrijventerreinenstrategie, die in oktober 2012 door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam is vastgesteld. Op de bij de provinciale structuurvisie behorende functiekaart heeft het terrein de aanduiding 'bedrijventerrein'. Vanuit provinciaal oogpunt bestaan derhalve geen bezwaren tegen de ontwikkeling van het terrein. Bij de daadwerkelijke ontwikkeling van het terrein zal de ladder voor duurzame verstedelijking worden doorlopen. In dit kader moet allereerst de behoefte aan een nieuw bedrijventerrein worden aangetoond en moet er vervolgens worden gekeken of deze ruimte niet door middel van herstructurering kan worden gevonden. In het voorontwerpbestemmingsplan 'Kickersbloem III' dat medio 2013 ter inzage heeft gelegen, zijn deze twee stappen doorlopen. Refererend aan diverse onderzoeksrapporten is de behoefte onderbouwd en is inzicht gegeven in (het ontbreken van) de mogelijkheden via herstructurering.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts of het opportuun is om de ontwikkeling van het stadionpark in Rotterdam onder de werking van de Chw te scharen. 'Stadionpark Rotterdam' is de benaming voor het voornemen van de gemeente Rotterdam om het gebied rondom de Kuip en enkele bestaande sportcomplexen te herontwikkelen, al dan niet in combinatie met de bouw van een nieuw stadion en andere voorzieningen ten behoeve van sport en recreatie. Het feit dat er in de gemeenteraad van Rotterdam op dit moment geen meerderheid is voor de bouw van een nieuw stadion vormt voor mij geen aanleiding om het project van de lijst af te voeren, aangezien het project, zoals gezegd, meer dan alleen de bouw van een nieuw stadion behelst.

De leden van de SP-fractie vragen wat de specifieke redenen zijn om het project Zeehaven- en Industriegebieden Oosterhorn en Eemshaven en het Eiland van Schalkwijk toe te voegen aan de zevende tranche. Oosterhorn en Eemshaven zijn zeehavens met bestaande bedrijven maar deels ook met nog uit te geven gronden (met bestaande industriële bestemming). De huidige bestemmingsplannen dateren uit een tijd dat milieueisen nog maar een beperkte rol speelden en van Natura 2000 geen sprake was. Met het geactualiseerde bestemmingsplan beogen de betrokken overheden milieumaatregelen op een adequate wijze te koppelen aan het bestemmingsplan. Dit loopt vooruit op de doelstelling van het wetsvoorstel Omgevingswet. Oosterhorn en Eemshaven zijn twee van de weinige gebieden in Nederland (naast bijv. Rotterdam en Vlissingen) die nog ruimte bieden aan grote bedrijven en zware industrie. Met de actualisatie wordt beoogd om het bestaande gebruik en het toekomstige gewenst gebruik (zoals vastgelegd in Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid) te faciliteren, rekening houdend met de status van de Eems-Dollard en Waddenzee als Natura2000 gebied en rekening houdend met de meest actuele milieueisen.

Voor het Eiland van Schalkwijk geldt dat plaatsing op bijlage 2 er toe leidt dat door de snellere procesgang en de verlichte (project)m.e.r. initiatieven eenvoudiger van de grond komen en de economische ontwikkeling van het gebied sneller in gang wordt gezet. Deze ontwikkeling is nodig om het landschap te voorzien van sterkere en nieuwe economische dragers die samengaan met de ruimtelijke kwaliteiten.

In antwoord op de vraag van de leden van de SP-fractie naar de reden voor het toevoegen van de Dairy campus aan Bijlage II, aangezien hier alleen sprake is van uitbreiding van een bestaande situatie, merk ik op dat Bijlage II niet is voorbehouden aan nieuwe ontwikkelingen, maar ook ziet op de uitbreiding van

bestaande situaties. In het geval dan de Dairy Campus worden met name de onderwijs- en trainingsvoorzieningen uitgebreid.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

In reactie op de vraag van de leden van de SP-fractie hoe het toevoegen van het Markermeer zich verhoudt tot de plannen en afspraken in RRAAM (Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer) wijs ik erop dat het Markermeer niet als experiment aan de Crisis- en herstelwet wordt toegevoegd. De Markerwadden worden opgenomen op bijlage II van de Chw, hetgeen tot gevolg heeft dat dit project gebruik kan maken van de bestuursrechtelijke versnellingen. Van het bieden van experimenteeruimte is geen sprake.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Naar de mening van de leden van de SP-fractie worden de tranches in toenemende mate door gemeenten gebruikt om op juridische gronden eerder afgeschoten plannen opnieuw in te brengen. Ik deel deze mening niet. Soms kunnen maatschappelijk gewenste ontwikkelingen geen doorgang vinden omdat wet- en regelgeving (onbedoeld) in de weg staat. Dat is een ongewenste situatie. Met de experimenten van de Chw wordt de mogelijkheid geboden om op een gezamenlijk bepaalde manier anders om te gaan met wet- en regelgeving. Ik ben me ervan bewust dat hierdoor projecten die in het verleden niet tot ontwikkeling zijn gekomen opnieuw worden gezien op hun mogelijkheden. Uitgangspunt is altijd dat het maatschappelijk gewenste ontwikkelingen betreft. Het is aan het bevoegd gezag van een project om langs democratische weg tot een verantwoorde besluitvorming te komen. Op rijksniveau past het niet om in die lokale of regionale afweging te treden.

In reactie op de vragen van de leden van de PvdD-fractie naar de milieuproblemen in de Eemshaven merk ik op dat het te ver gaat om hier tot in detail te beschrijven en aan te geven welke gevolgen deze hebben voor onder andere de omwonenden. Een deel van de vragen van de PvdD-fractie komt overeen met vragen van de fracties van PvdA en D66. Ik verwijs hier daarom naar de antwoorden op die vragen. In aanvulling daarop merk ik nog het volgende op. De Europese wetgeving rondom Natura 2000 is te allen tijde maatgevend en biedt geen ruimte om hier vanaf te wijken. Met de Chw kunnen de betrokken overheden milieumaatregelen koppelen aan het bestemmingsplan, teneinde aan de beleidsdoeleinden te kunnen voldoen.

Met inachtneming van voorgaande willen de overheden de ruimtelijke economische mogelijkheden continueren en faciliteren. Het is van belang dat dit in het nieuwe bestemmingsplan goed wordt geborgd. Wij kunnen op dit moment geen duidelijk inzicht geven over de totale stikstofemissie en -depositie, juist omdat tot nu toe ontwikkelingen niet in samenhang zijn beschouwd. De beide milieueffectrapportages zullen door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage worden getoetst en moeten door de gemeenteraden worden vastgesteld. Daarnaast zijn de milieuorganisaties vertegenwoordigd in een platform waarin met grote regelmatig overleg plaatsvindt. Datzelfde geldt voor bedrijven in de regio (verenigd in het SBE). De gemeente heeft de gewoonte nieuwe plannen rond de Eemshaven altijd met de betrokken bewoners door te spreken. Het recht om zienswijzen tegen de voornemens in te dienen wordt met de plaatsing onder de Chw niet gekort of opzij gezet.

#### **Overig**

De leden van de D66-fractie vragen de tijd- en kostenbesparing van de verlichting van de m.e.r.-procedure te kwantificeren en aan te geven waarom geen sprake is

van kwaliteitsverlies bij het besluit. De Chw geeft aan de in bijlage II opgenomen projecten de mogelijkheid om bij het opstellen van een project-MER, in afwijking van de standaardprocedure, het alternatievenonderzoek en de adviesaanvraag aan de Commissie voor de milieueffectrapportage achterwege te laten. Het is aannemelijk dat dit enige verlichting van de procedure met zich meebrengt. Immers minder onderzoek bespaart tijd en geld en een adviesstap overslaan verkort de procedure. Een onderzoek naar de precieze winst in maanden en euro's, zoals de leden vragen, zal echter veel haken en ogen kennen, omdat doorlooptijden en onderzoeklasten per project verschillen en van veel meer factoren afhankelijk zijn dan alleen het m.e.r.-traject. Een onderzoek zal vermoedelijk tot weinig nieuwe inzichten leiden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Het opstellen van een milieueffectrapport is overigens geen vrije keuze van het bevoegd gezag, maar ligt vast in de regelgeving. Daarin brengt de Chw geen enkele verandering. De regels voor het Plan-MER zijn ongewijzigd. Ook de verplichting tot het opstellen van een Project-MER wijzigt niet. Wel kan het bevoegd gezag voor een beperkte groep projecten, zoals opgenomen op bijlage II van de Chw, besluiten het Project-MER te vereenvoudigen. De praktijk laat zien dat het bevoegd gezag niet altijd van deze verlichting gebruik maakt, bijvoorbeeld als in een project nog verschillende plannen in discussie zijn. Dan is het uitvoeren van alternatievenonderzoek zinvol. Het bevoegd gezag gaat daar dan ook (onverplicht) toe over. In andere gevallen maakt het bevoegd gezag wel gebruik van de verlichting. Uit de voortgangsrapportages blijkt dat het om zes projecten gaat zonder alternatievenonderzoek en zonder advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en om één project met alternatievenonderzoek en zonder advies. Daarbij is geen informatie bekend geworden over een eventueel kwaliteitsverlies bij de besluitvorming.

De leden van de D66-fractie constateren dat de minister de Chw nu gebruikt als 'proeftuin voor de Omgevingswet' en vragen naar de resultaten van de experimenten.

Er zijn tot op heden geen experimenten mislukt in de zin dat er schadelijke neveneffecten zijn opgetreden. Mijn ministerie heeft contacten met alle experimenten. De resultaten worden jaarlijks weergegeven in een voortgangsrapportage. Ruimtelijke ontwikkeling kost tijd. Dat betekent dat er nog niet veel afgeronde experimenten zijn waarvan alle aspecten op dit moment bekend zijn. Ik kan dus nog niet spreken van successen of mislukkingen. Wat ik wel zie is dat de mogelijkheden die door de Chw geboden worden aan bestuurders ertoe leiden dat goed onderzocht wordt op welke wijze het beste kan worden gekomen tot het gewenste resultaat. De Chw werkt daarbij als een hefboom. Dat betekent ook dat de wettelijk geboden mogelijkheden niet in alle gevallen worden toegepast. Een completer beeld hierover kan pas in de loop van de tijd geschetst worden.

De leden van de D66-fractie vragen naar de kwaliteit van de besluitvorming die in gevaar komt door de snelheid<sup>2</sup> en naar de beperkte mate waarin de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ondersteunend advies vraagt aan de Stichting advisering bestuursrechtspraak.

Ik wil voorop stellen dat de Chw is bedoeld om maatschappelijk gewenste ontwikkelingen verder te brengen. De besluiten die onder de Chw genomen worden moeten dezelfde kwaliteit hebben als de besluiten die niet onder de Chw

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 32127, nr. 170, pagina 19.

genomen worden. Kwaliteit van de leefomgeving staat centraal, ook bij de experimenten van de Chw. Het al dan niet inschakelen van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak valt onder de verantwoordelijkheid van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ik heb niet de indruk dat de versnelde procedure aan het vragen van advies in de weg staat.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

De leden van de D66-fractie vragen naar de planning van de "Green Deal Duurzaam stortbeheer". Het experiment duurzaam stortbeheer is een goed voorbeeld van een samenwerking op het gebied van innovatieontwikkeling tussen bedrijfsleven en overheden. Bijzonder bij dit project is dat het gaat om een vrijwillig samenwerkingsverband waarbij de overheid niet alleen innovatie stimuleert, maar ook faciliterend optreedt door het juridisch kader geschikt te maken voor een dergelijk experiment. De stortbranche is alleen in staat om miljoenen investeringen in research te doen als vooraf heldere afspraken worden gemaakt over de condities waaronder het experiment kan plaatsvinden en over de eisen die worden gesteld aan het te bereiken resultaat. De complexiteit, de duur en het innovatieve karakter van het experiment (tien jaar), de omvang van de besparingen op de eeuwigdurende nazorg (circa 88 miljoen euro) en de zorgvuldigheid die betracht moet worden bij het opzetten ervan, hebben tot gevolg gehad dat de voorbereiding meer tijd kost dan aanvankelijk was te voorzien. Met name het doordenken en definiëren van het beoogde eindresultaat van het experiment zijn de belangrijkste oorzaken geweest van de huidige doorlooptijd. Het resultaat van het experiment wordt getoetst aan emissie-toetswaarden die door RIVM en ECN worden ontwikkeld. De betrokken organisaties hebben aangegeven dat zorgvuldigheid van groter belang is dan focussen op snelheid in doorlooptijd. Het streven is om de voorbereidingen medio 2014 af te ronden. Verwacht wordt dat in de tweede helft van 2014 besluitvorming kan plaatsvinden bij de provincies Noord-Holland, Noord-Brabant, Flevoland, IPO, brancheorganisaties, betrokken afvalbedrijven en mijn ministerie over de haalbaarheid van het experiment. Pas als de haalbaarheid door alle betrokken partijen als positief wordt gewaardeerd kan worden overgaan tot ondertekening van de Green Deal Duurzaam Stortbeheer. Ondertekening kan dan rond eind 2014 plaatsvinden. Garanties over de exacte doorlooptijd zijn echter niet te geven.

De leden van de D66-fractie vragen naar de extra onvoorziene kosten van het voortraject van de Green Deal Duurzaam Stortbeheer. Vanwege het innovatieve karakter van het experiment is er niet zo zeer sprake van extra onvoorziene kosten, omdat vooraf moeilijk was in te schatten welke onvoorziene werkzaamheden zich zouden voordoen bij een dergelijke innovatieproject (zie voorgaande tekst). Zo heeft de Technische Commissie Bodem in haar drie adviezen aanbevelingen gedaan en randvoorwaarden geschetst ten behoeve van het experiment. Deze aanbevelingen hebben tot gevolg gehad dat het door de branche opgestelde integrale plan van aanpak en de verschillende producten hierop zijn verduidelijkt en verbeterd. Een en ander vergt met name meer tijd voor overleg tussen organisaties over de invulling van de randvoorwaarden in de praktijk.

De leden van de D66-fractie vragen naar de voorlopige resultaten van het experiment. Met de provincies Noord-Holland, Noord-Brabant, Flevoland, de stortbedrijven Afvalzorg en Attero wordt gewerkt aan de afronding van alle noodzakelijke onderzoeken en plannen.

De volgende onderzoeken en plannen zijn inmiddels gereed:

1. Onderzoek door de Erasmusuniversiteit en onderzoeksbureau FFact: naar de economische effecten en besparingspotentieel IDS<sup>3</sup>;
2. Onderzoek RIVM/ECN: inventarisatie van de uitgangspunten en het toetsingskader voor de ontwikkeling van toetswaarden voor pilotstortplaatsen<sup>4</sup>;
3. Onderzoek stortgasemissies duurzaam stortbeheer<sup>5</sup>;
4. Experimentenparagraaf CHW-AMvB derde tranche<sup>6</sup>.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

Een groot aantal andere producten bevindt zich in de ontwikkel- dan wel eindconceptfase.

In antwoord op de vraag van de leden van D66-fractie waarom de Introductie Duurzaam Stortbeheer zo sterk focust op het open laten liggen van de stortplaatsen, de zogenaamde proef- en uitstellocaties en of grondwaternormen zijn opgesteld waaraan de verduurzaamde stort in de toekomst moet voldoen merk ik op dat uitstel voor het aanbrengen van de bovenafdichting (als lekdichte voorziening) niet betekent dat de stortplaats die uitstel krijgt, open ligt. Na het beëindigen van het storten wordt de stortplaats afgedekt met een tijdelijke afdeklaag die geur en verwaaiing tegengaat. Deze eisen gelden al op grond van de huidige milieuhygiënische voorwaarden. Uitstel voor het afdichten is gewenst om optimaal gebruik te kunnen maken van de potentiële (milieuhygiënische en financiële) voordelen van het verduurzamen. Aldus wordt beoogd te voorkomen dat op deze stortplaatsen voor het einde van het experiment al onomkeerbare stappen worden gezet, waardoor duurzaam stortbeheer daarna niet meer mogelijk of zinvol is. Alleen door het verlenen van uitstel zijn de stortplaatsen, die potentieel in aanmerking komen voor deze duurzame vorm van nazorg, in de gelegenheid om in de toekomst (vanaf 2025) een afweging te maken ten aanzien van de gewenste vorm van nazorg. Als deze locaties vroegtijdig (voor 2025) op traditionele wijze zouden worden afgedicht, dan bestaat er geen kans meer om de milieuhygiënische en financiële voordelen te behalen via duurzaam stortbeheer.<sup>7</sup> Met betrekking tot de grondwaternormen is van belang dat de eindrapportage van RIVM en ECN naar verwachting begin volgend jaar gereed is.

De leden van de D66-fractie vragen naar nieuwe innovatieve producten die beter verduurzamen en dit combineren met een afdichting waarbij risico's voor grondwater- en luchtvervuiling wordt weggenomen, uitstoot van biogas naar de atmosfeer volledig wordt tegengaan en meer biogas/energie wordt gegenereerd. Daar ik geïnteresseerd ben in kosteneffectieve alternatieven heb ik het bedrijfsleven aangeboden om de eventuele alternatieve innovaties op dit gebied in gelijke mate beleidsmatig te faciliteren als bij duurzaam stortbeheer. Hierdoor zijn zij in de gelegenheid gesteld om net als bij duurzaam stortbeheer door middel van goed en onafhankelijk gemonitorde experimenten de reductieclaims te onderbouwen. Ook hierbij geldt dan dat de investeringskosten van de pilot voor

---

<sup>3</sup> Erasmusuniversiteit en FFact, Economische Verkenning: Introductie duurzaam stortbeheer, inzicht in de economische effecten en het besparingspotentieel, 17 januari 2011.

<sup>4</sup> Zie eindrapportage RIVM nr. 607710001/2011 van april 2011.

<sup>5</sup> In opdracht van AgentschapNL uitgevoerd door het bureau ECOFYS: eindrapport Stortgasemissies duurzaam stortbeheer, nr. PSUPNL102132, juni 2011.

<sup>6</sup> Stb 2012, 350.

<sup>7</sup> Zie ook kamerstukken 2011-2012, 32 127, nr. 147.

rekening komen van de leverancier. Deze pilots kunnen (na eventuele aanvulling van het CHW-besluit) dan naast de pilots rond duurzaam stortbeheer worden uitgevoerd. Tot op heden heb ik nog geen voorstel mogen ontvangen waarin tevens wordt ingegaan op de haalbaarheid van de reductieclaims, de kosteneffectiviteit van het alternatief en de mate waarin de voorgestelde innovatieve maatregelen al in de praktijk bewezen zijn en/of wetenschappelijk zijn onderbouwd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632

In antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie hoeveel niet afgedichte stortplaatsen er zijn en hoeveel de (jaarlijkse) CO<sub>2</sub> uitstoot is van deze niet afgedichte stortplaatsen merk ik op dat zich in Nederland circa 60 stortplaatsen bevinden (ca. 1500 ha) die conform het Stortbesluit moeten worden afgewerkt (bron: Werkgroep Afvalregistratie, Afvalverwerking in Nederland, Gegevens 2011). Circa 40 stortplaatsen (ca 550 ha) zijn gesloten. Daarvan is bekend dat tenminste 450 ha reeds is afgedicht. Circa 20 stortplaatsen zijn nog niet gesloten en daarmee dus ook nog niet afgedicht. Naast deze circa 60 stortplaatsen zijn er circa 3.900 zogeheten voormalige stortplaatsen. De totale methaanemissie van de Nederlandse stortplaatsen bedroeg in 1990 12,0 Mton CO<sub>2</sub> eq en in 2011 3,2 Mton CO<sub>2</sub> eq (RIVM, april 2013, Greenhouse gas emissions in The Netherlands 1990-2011, National Inventory Report 2013). De totale Nederlandse broeikasgas emissie bedroeg in 2011 194,4 Mton CO<sub>2</sub> eq (RIVM, 2013). De methaan emissie van alle stortplaatsen bedroeg in 2011 derhalve 1,6% van de totale Nederlandse broeikasgasemissie. Volgens het Royal Haskoning rapport "Potentiële maatregelen voor de reductie van methaanemissies uit stortplaatsen" uit 2009, opgesteld in opdracht van SenterNovem, is ongeveer 85-90% van de methaan emissie van Nederlandse stortplaatsen afkomstig uit de niet-afgedichte *voormalige* stortplaatsen. Dit betekent dat slechts 10-15% afkomstig is van niet afgedichte Stortbesluit stortplaatsen. De bijdrage van niet-afgedichte Stortbesluit stortplaatsen bedraagt derhalve minder dan 0,24% van de totale Nederlandse broeikasgasemissie (10-15% van genoemde 1,6%). De Ecofys-studie die in 2011 in opdracht van mijn ministerie is uitgevoerd (zie hiervoor bovengenoemde rapportage van RoyalHaskoning van juni 2011) stelt dat de stortgasvorming door succesvol Nederlands afvalbeleid (met name invoering van stortverboden voor biologisch afbreekbaar afval) een sterk dalende trend vertoont. Aangenomen wordt dat de methaan emissie op alle pilot- en potentiële uitstellocaties gemiddeld circa 0,13 Mton CO<sub>2</sub> eq bedraagt, dit komt overeen met ongeveer 0,07% van de totale Nederlandse broeikasgas emissie.

De leden van de D66-fractie vragen hoeveel het zou kosten om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren (bijvoorbeeld door woningisolatie of door vervanging van standaardauto's door hybride auto's en de subsidie die daarmee is gemoeid). Uit de voorlopige resultaten van de recent uitgevoerde studie naar de potentiële methaanreducerende maatregelen<sup>8</sup> ) blijkt dat voor veel aanvullende maatregelen de kosten meer dan € 60 per ton CO<sub>2</sub>-eq bedragen. De huidige handelsprijs bedraagt circa € 4-5 per ton CO<sub>2</sub>-eq.

De leden van de D66-fractie vragen naar de inhoudelijke voortgang van de voorbereidingen voor het experiment, specifiek in hoeverre de kwaliteit van

---

<sup>8</sup> Concept eindrapportage 'Methaanreductie bij PDS locaties, Fase 2 potentiële aanvullende reductie maatregelen' door RoyalHaskoningDHV van 25 september 2013. Definitief rapport wordt binnenkort vastgesteld.

onderafdichtingconstructies is onderzocht en wat er met de uitkomsten van dit onderzoek is gebeurd.

Begin volgend jaar wordt het advies verwacht over de levensduur van onderafdichtingsconstructies van stortplaatsen van de Advieskamer Stortbesluit. De uitkomsten van dit advies zullen worden meegenomen in de beantwoording van de vraag welke stortplaatsen in aanmerking komen voor verduurzaming.

De leden van de PvdD-fractie vragen of kan worden uitgesloten dat verdieping van de Eems-Dollard ook onder het Chw-regime wordt uitgevoerd. De Chw biedt geen ruimte om af te wijken of soepeler om te gaan met EU-regelgeving, zoals de regelgeving ten aanzien van het Natura 2000-gebied Waddenzee en de Kader Richtlijn Water (ecologie van de Eems). Voor verdieping van de vaargeulen zijn c.q. worden aparte m.e.r.-procedures gevoerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2013/264632