

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

### Reconstructie Majellaknoop Utrecht

Datum	Kenmerk
3 december 2008	K&L2008104209

Geachte Voorzitter,

Bijgaand doe ik u, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat, en met excuses voor de vertraagde beantwoording, de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door de leden Depla en Boelhouwer (beiden PvdA) over het stilleggen van de reconstructie van de Majellaknoop in Utrecht vanwege de luchtkwaliteit (Ingezonden 3 juni 2008).

#### Vraag 1

Bent u op de hoogte van de uitspraak van de Utrechtse rechtbank dat het verkeer na de reconstructie van de Majellaknoop in 2008 niet meer luchtvervuiling mag veroorzaken dan in 1960?

#### Antwoord:

Ja, wij hebben kennis genomen van de uitspraak van de rechtbank Utrecht van 23 mei j.l. over het vrijstellingsbesluit (artikel 19 WRO) voor de reconstructie van het verkeersknooppunt Majella. Het is ons ook bekend dat op 27 juni 2008 door het college van burgemeester en wethouders van Utrecht en de gemeente Utrecht tegen deze uitspraak hoger beroep is gesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook is de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak gevraagd een voorlopige voorziening te treffen. Dit verzoek is bij uitspraak van 5 augustus 2008 toegewezen.

#### Vraag 2

Bent u als gevolg van deze uitspraak van mening dat volgens de wet de luchtkwaliteit na de reconstructie van een weg of (woning)bouwproject, minstens net zo goed moet zijn als de kwaliteit van de lucht in het jaartal dat het geldende bestemmingsplan vastgesteld is?

#### Antwoord:

Nee, de rechtbank oordeelt dat moet worden uitgegaan van wat het bestemmingsplan, inclusief eventueel verleende vrijstellingen en dergelijke, maximaal mogelijk maakt en niet dat uitgegaan moet worden van de luchtkwaliteit in het jaar van vaststelling van het bestemmingsplan.

De uitspraak is gebaseerd op - de systematiek van - het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken is in het Blk 2005 de mogelijkheid van projectsaldering ingevoerd. Om te kunnen bepalen wat de gevolgen zijn van een specifiek besluit voor de luchtkwaliteit, moet de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit worden bepaald. Dat is de ontwikkeling van de luchtkwaliteit als het project niet wordt uitgevoerd.



### Vraag 3

Hoe oud zijn bestemmingsplannen gemiddeld in Nederland?

Antwoord:

Daar is geen overzicht van beschikbaar, maar het is een bekend probleem dat bestemmingsplannen vaak verouderd zijn. Inspanningen om daar verbetering in te brengen leveren slechts beperkt resultaat op. Onderzoeken van de VROM-inspectie bevestigen dit beeld. Via vrijstellingsbesluiten vinden in de praktijk vaak aanpassingen en actualisaties plaats ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen. Als gevolg van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, die het eenvoudiger maakt bestemmingsplannen actueel te houden, en de afspraken die gemaakt zijn op basis van de inspectieonderzoeken, zal een inhaalslag plaatsvinden.

### Vraag 4

Wordt bij het beoordelen van de verbetering of verslechtering van de situatie altijd uit gegaan van de luchtkwaliteit van gemiddeld 10 jaar geleden?

Antwoord:

Bij het beoordelen van de verbetering of verslechtering van de situatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van de meest actuele informatie om te kunnen nagaan of door een bepaalde ontwikkeling de luchtkwaliteit verbetert of verslechtert.

### Vraag 5

Wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van Utrecht als de reconstructie van de Majellaknoop definitief moet worden stopgezet?

Antwoord:

In hoeverre de reconstructie definitief stopgezet moet worden, kan op voorhand niet worden gezegd. De gemeente Utrecht heeft – zoals aangegeven in antwoord 1 - inmiddels tegen de uitspraak van de rechtbank hoger beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Afhankelijk van de uitspraak inzake het hoger beroep zal moeten worden bekeken wat de gevolgen voor de reconstructie zijn. Daarbij is bovendien een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening ingediend, dat door de Afdeling bestuursrechtspraak is gehonoreerd in de uitspraak van 5 augustus 2008 (zaaknummer 200804932/2). Hierdoor mag de gemeente onder voorwaarden alsnog een 'bypass' aanleggen, waardoor realisering van het ontbrekende deel van de HOV-baan naar Leidsche Rijn op korte termijn alsnog mogelijk wordt.

### Vraag 6.

Wat zijn de gevolgen van het stilleggen van het bouwproject voor de werkzaamheden aan de A2 en de bereikbaarheid van Utrecht?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 5.

### Vraag 7

Is de rechterlijke uitspraak gebaseerd op de oude of op de nieuwe wetgeving voor de luchtkwaliteit? Zou een vergelijkbare uitspraak te verwachten zijn als de nieuwe wet van kracht is geworden?

Antwoord:

De uitspraak is gebaseerd op het Blk 2005, dat met ingang van 15 november 2007 is vervangen door de nieuwe wetgeving (titel 5.2 van de Wet milieubeheer). Onder de nieuwe wetgeving zouden vergelijkbare uitspraken kunnen worden verwacht omdat de systematiek ten aanzien van salderen inhoudelijk niet is gewijzigd. Of dit het geval zal zijn, is afhankelijk van de uitkomst van het ingestelde hoger beroep. Deze wetgeving regelt niet expliciet de wijze waarop de autonome ontwikkeling moet worden geduid, maar het systeem van de wet is voldoende duidelijk. Jurisprudentie kan aanleiding zijn om te bezien of het nodig is de wet op dit punt aan te scherpen.



Hoogachtend, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat,

De minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer