



LUCHTKWALITEIT: NIEUWE WETGEVING AFWACHTEN,  
OF TOCH MAAR DÓÓR?

# PROJECTEN IN DE OVERGANG

Er zijn nieuwe spelregels voor luchtkwaliteit in de maak – zie het openingsartikel. Projectleiders die net van start zijn gegaan, kunnen het zich permitteren deze nieuwe spelregels af te wachten. Maar wat te doen met projecten die bijna rijp zijn om de procedure in te gaan? Wie écht haast heeft met een reeds ver gevorderd project, wil waarschijnlijk doorpakken. Liefst nog in 2007. De vraag is dan wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van de thans vigerende regelgeving van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het hangt er maar vanaf. Maar één ding is zeker: degelijk luchtkwaliteitsonderzoek loont. Ook voor projecten in de altijd lastige overgangsfase tussen bestaande en nieuwe wet- en regelgeving.

Robert van Bommel

**D**e terechte constatering in het voorafgaande artikel in dit blad is dat de toekomstige Wet luchtkwaliteit (Wlk) extra ruimte gaat bieden aan projecten die het onder het thans vigerende Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) nog moeilijk hebben. Kleinere projecten kunnen weldra aanspraak gaan maken op de AMvB 'niet In Betekende Mate' ('niet-IBM'). Tegelijkertijd krijgen grotere projecten veelal een plek in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en kunnen ze via die route doorgang vinden.

Maar wat te doen met lopende projecten die al in een ver gevorderd stadium zijn? Projectleiders en betrokken bestuurders komen in dat geval voor een ingewikkelde afweging te staan. Valt ons project tussen wal en schip? Op welke wetgeving kunnen en willen we aanspraak maken? Welke risico's en onzekerheden zijn er nu en straks? Gaan we de besluitvormingsprocedure toch maar op korte termijn doorzetten? Of wachten we tot het moment waarop de nieuwe wetgeving in werking is getreden?

Het gaat in dit artikel over projecten in de altijd lastige overgangsfase tussen bestaande en nieuwe wet- en regelgeving. De projectleiders en bestuurders die bij dergelijke projecten betrokken zijn, kunnen wel enige steun gebruiken. Want behalve dat een slechte luchtkwaliteit slecht is voor burgers, is ook de gezondheid van een niet gering aantal projectleiders en bestuurders de laatste jaren serieus op de proef gesteld.

## Risico's nieuwe wetgeving

Wat is er eigenlijk op tegen om gewoon de nieuwe wetgeving af te wachten? Helemaal niets, als het voor de realisatie van een project niet veel uitmaakt wanneer je daarmee kunt beginnen. Maar wie haast heeft – en wie heeft dat niet? – moet rekening houden met een aantal risico's omtrent de nieuwe Wlk en het NSL.

Projecten die de nieuwe wet nodig hebben, moeten rekening houden met mogelijke uitstel van de inwerkingtreding van de nieuwe wet en/of het NSL. Het grootste risico daarbij is of de hiermee verbonden nieuwe EU-richtlijn tijdig verschijnt.

De Wlk is enige tijd geleden aangenomen door de Tweede Kamer en ligt momenteel ter beoordeling bij de Eerste Kamer. De verwachting is dat de wet (zonder het NSL) in het najaar in werking treedt middels een Koninklijk Besluit. Vanaf dat moment kan gebruik worden gemaakt van de AMvB niet-IBM, die ruimte geeft aan projecten die slechts in geringe mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het NSL, dat weliswaar een onderdeel vormt van de nieuwe wet, zal pas later (binnen 13 weken na het in werking treden van de wet) van kracht worden. Naar verwachting wordt dit niet eerder dan begin 2008.

Tot slot zijn er afbreukrisico's rond de AMvB en het NSL. Beide kunnen in theorie in een bodemprocedure bij de Raad van State onderuit gaan omdat zij niet voldoen aan de Europese richtlijn inzake luchtkwaliteit. De AMvB staat zaken toe die volgens de huidige jurisprudentie volstrekt onhoudbaar zijn. Is voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) momenteel een verslechtering van 0,1 ug/m<sup>3</sup> al niet toegestaan, met de AMvB ontstaat ruimte om maximaal 1,2 ug/m<sup>3</sup> te verslechteren. Deze verslechtingen moeten op macroschaal gecompenseerd worden middels de maatregelen in het NSL. Maar of dit programma met bijbehorende maatregelen daadwerkelijk voldoet aan de Europese richtlijn, kan een twistpunt worden in juridische procedures.

## Eerste afweging: Blk

Kortom, mogelijk laat de gewenste nieuwe wetgeving nog wel even op zich wachten. Dus voor wie écht haast heeft, is er alle reden na te gaan of een reeds ver gevorderd project ook onder het huidige Blk de procedure in kan. Er is bovendien nog een andere goede reden om de Blk-systematiek niet uit het oog te verliezen. De nieuwe wet biedt nieuwe mogelijkheden een project alsnog te realiseren, maar onder diezelfde nieuwe wet blijft de huidige systematiek van het Blk onverkort beschikbaar. Voldoet het project aan het Blk, dan zit u altijd goed: wel of geen nieuwe wet. Het is dus ook verstandig te bekijken of een project – zonodig met extra maatregelen – realiseerbaar is onder het Blk. Tot slot kan een volgens de Blk-systematiek uitgevoerd luchtonderzoek ook onder de nieuwe wet nog wel eens van pas komen. Maar daarover later meer.

## Blk-systematiek

Projecten realiseren onder de Blk-systematiek, kan dat? Dat Nederland op slot zit door het Blk, is een misverstand. Een belangrijk deel van de projecten is in het verleden onderuit gegaan doordat het luchtonderzoek als onvoldoende werd aangemerkt. De reeds verschenen aanvullende regelgeving onder het huidige Blk heeft richting gegeven aan het uitvoeren van een luchtonderzoek. Met de huidige prognoses van de emissiefactoren en achtergrondconcentraties (GCN) is het aantal knelpunten stevig gereduceerd. Binnen de Blk-systematiek zijn er drie mogelijk-



TOETS 03 07  
FOTO: SXC.HU

## DE AUTEUR

Robert van Bommel (r.j.j.m.bommel@arcadis.nl) is adviseur luchtkwaliteit bij ARCADIS.

ke situaties waarin projecten doorgang kunnen vinden:

1. *Er is geen sprake van overschrijding van de normen.* Deze situatie is van toepassing op projecten in gebieden met lage achtergrondconcentraties. Het is verstandig na te gaan wat de meest recente prognoses (cijfers april 2007) betekenen voor het project. Mocht u dit nog niet gedaan hebben, dan is dat wellicht een aangename verrassing. Aandachtspunt is de recent vrijgegeven versie 6.0 van het model CAR II waarbij voor de resultaten voor NO<sub>2</sub> nog een slag om de arm dient te worden gehouden. Zie hiervoor de brief van DG Milieu van VROM, 6 april 2007. (In een update van CAR II, die binnenkort verschijnt, zullen de resultaten voor NO<sub>2</sub> een definitief karakter hebben. De resultaten voor NO<sub>2</sub> uit de huidige CAR II versie die net onder de grenswaarde liggen van 40ug/m<sup>3</sup> (onafgerond 40,5) zouden in de uiteindelijke versie van CAR II alsnog tot een overschrijding kunnen leiden.)
2. *De normen worden weliswaar overschreden, maar het project veroorzaakt geen verslechtering van de luchtkwaliteit.* Er is doorgaans echter wél sprake van een verslechtering en dit vormt dan ook de klassieke bottleneck in de Blk-systematiek. Uit de jurisprudentie volgt dat voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> een toename van 0,1 ug/m<sup>3</sup> reeds niet meer is toegestaan. Uitgaande van een afronding op 1 decimaal moet de waarde dus onder de afgeronde waarde van 0,0 ug/m<sup>3</sup> blijven (dat is iets anders dan 0,00 ug/m<sup>3</sup>). Hieruit leiden we af dat een toename van 0,049ug/m<sup>3</sup> waarschijnlijk nog net is toegestaan. Vertaald naar de mogelijke ruimte in verkeersgroei door een project, betreft deze ruimte in de praktijk (afhankelijk van wegtype en verkeerssamenstelling) hooguit enkele honderden auto's. Het is helder dat van een toename reeds sprake kan zijn bij een relatief kleine ruimtelijke of infrastructurele ontwikkeling.
3. *Er is sprake van overschrijding en verslechtering, maar per saldo is er geen verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het project.* Met de introductie van het Blk heeft de salderingsregeling enige ruimte geboden ten opzichte van de hierboven beschreven situaties (1) en (2). Hoewel ondertussen enkele projecten succesvol deze salderingsregeling hebben benut, is dit ook niet het magische instrument waarmee alle problemen direct zijn opgelost. Er dient namelijk wel voldoende verbetering te zijn om van saldering gebruik te mogen maken, al dan niet in de vorm van projectgebonden maatregelen. Van de projecten die een geslaagde salderingsmethode hebben laten zien, kan natuurlijk handig gebruik worden gemaakt.

Bij besluitvormingsprocedures (bestemmingsplan, Tracébesluit, Wegaanpassingsbesluit, etc.) is het te allen tijde verstandig na te gaan of het project via het Blk doorgang kan vinden. U bent daarmee niet afhankelijk van mogelijke vertragingen van de nieuwe wet.

Uiteraard zitten er ook aan de Blk-systematiek risico's en is het verstandig deze vroegtijdig in te schatten. Op basis van de huidige jurisprudentie is daarvoor voldoende materiaal beschikbaar. Houd vooral bij saldering rekening met een afbreukrisico. In dit soort situaties is het verstandig ook alvast vooruit te blikken naar de mogelijkheden van de nieuwe wet. Een project waarbij de luchtkwaliteit met bijvoorbeeld 0,5 ug/m<sup>3</sup> verslechtert, zou te zijner tijd aanspraak kunnen maken op de AMvB.

### Als het project niet voldoet: Wlk

Een project dat onmogelijk voldoet onder het Blk, zal moeten wachten op de nieuwe wet. We hebben het dan over besluitvormingsprocedures. De laatste prognoses omtrent het in werking treden van de nieuwe wet worden van belang en dienen te worden afgezet tegen de eigen projectplanning. Nog lopende, besluitvoorbereidende onderzoeken (bijvoorbeeld milieueffectrapportages) hoeven hierdoor niet gefrustreerd te worden.

### Wlk-systematiek

Behalve dat het onder de Wlk mogelijk blijft de huidige Blk-systematiek te gebruiken, zijn er onder de Wlk drie nieuwe mogelijkheden gecreëerd om projecten doorgang te laten vinden:

1. *Een project valt onder een in de AMvB niet-IBM benoemde categorie van concrete 'niet in betekenende mate projecten'.* De betreffende projecten zijn benoemd in een Ministeriële Regeling die onder de AMvB hangt. Het idee hierachter is dat het project nooit meer kan verslechteren dan 3% van de jaarnorm indien de projectomvang onder de genoemde drempels blijft.



### SALDEREN IN DE PRAKTIJK

De VROM-rapportage 'Plusen en minnen' vormt een evalueatie van de 'Pilotprojecten salderingsregeling Besluit luchtkwaliteit 2005'. Deze rapportage beschrijft diverse soorten projecten uit de praktijk. Tevens wordt aandacht besteed aan uiteenlopende aspecten die bij saldering van belang zijn. Overigens zijn ook in de jurisprudentie diverse succesvoorbeelden van saldering voorhanden. Toegang tot nadere informatie via [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl) en [www.infomil.nl](http://www.infomil.nl).



Een voorbeeld is een 'woningbouwproject van minder dan 1500 woningen'. De AMvB ligt momenteel bij de adviserende afdeling van de Raad van State. Raadpleeg daarom de definitieve tekst voor de juiste omvang van de drempelwaarden van de diverse categorieën.

2. Een project valt buiten de genoemde categorieën maar mag toch worden aange-merkt als 'niet In Betekende Mate'. Volgens de **AMvB niet-IBM** is hiervan sprake als de **verslechtering** van de luchtkwaliteit **maximaal 3%** van de jaarnorm is. Middels onderzoek moet deze maximale verslechtering worden aangetoond. De 3%-norm komt overeen met 1,2 ug/m<sup>3</sup> en geldt voor beide relevante stoffen: PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>. Uiteraard wordt getoetst op de maatgevende stof. Een groot aantal – relatief kleine – projecten zal onder de AMvB niet-IBM vallen (situatie 1 of 2). De AMvB gaat naar verwachting tegelijk met de wet in werking en hoeft dus niet te wachten op het NSL. Dit geeft ruimte aan projecten met een verslechtering van maximaal 1,2 ug/m<sup>3</sup>.
3. Indien een **project is opgenomen in het NSL** is een verdere toetsing op project-niveau *sec* gezien niet nodig. De goedkeuring van de nieuwe wet samen met het NSL vormt feitelijk de toetsing van de daarin opgenomen projecten. Daartegenover staat een uitvoeringsverplichting van de eveneens in het NSL opgenomen maatregelen. Projecten die meer dan 1,2 ug/m<sup>3</sup> verslechteren, kunnen via deze weg door. In de praktijk zal luchtonderzoek veelal noodzakelijk blijven. Nogmaals: let erop dat het NSL later dan de wet in

## KAN DAT ALLEMAAL?

Als het om luchtkwaliteit gaat, is het bij sommige 'projecten in de overgang' mogelijk te kiezen tussen (1) doorzetten onder het huidige regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005, of (2) afwachten tot de nieuwe Wet luchtkwaliteit en de daarbij behorende regelingen van kracht zijn. Het is altijd leuk als er iets te kiezen valt. Maar het smaakt in dit geval wellicht ook een beetje als 'shoppen in de regelgeving, en eruit pikken wat je het beste van pas komt'. Terwijl het uiteindelijk toch de bedoeling is dat de luchtkwaliteit er beter van wordt. Zijn we met dergelijk shoppen in regelgeving de boel niet aan het flessen? Dat is een legitieme vraag. Het antwoord is dat de maatregelen die in het NSL genomen gaan worden moeten opwegen tegen de verslechteringen van zowel de niet-IBM-projecten als de grote IBM-projecten uit datzelfde NSL. In totaal is er circa 1 miljard euro aan maatregelen gereserveerd. Volgens de huidige prognoses en rekenmethodes in het NSL wegen deze maatregelen ruimschoots op tegen de individuele bijdragen van afzonderlijke projecten. Deze prognoses zullen uiteraard in de loop van de tijd dienen te worden geëvalueerd (zie ook [www.vrom.nl/luchtkwaliteit](http://www.vrom.nl/luchtkwaliteit)).

	Besluit luchtkwaliteit 2005	Wet luchtkwaliteit (zonder NSL)	Wet luchtkwaliteit (met NSL)
Planning (wanneer geldt welke wetgeving?)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zolang de Wlk niet in werking is getreden, geldt het Blk.</li> <li>- kan de Wet (inclusief de AMvB niet-IBM) na de zomer in werking treden.</li> <li>- Wet vervangt het Blk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indien de Eerste Kamer het wetsvoorstel voor de zomer 2007 behandelt, Verwachting: begin 2008.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NSL wordt binnen 13 weken na inwerkingtreding Wet van kracht.</li> </ul>
Complexiteit luchtonderzoek	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gedetailleerd onderzoek nodig, vooral indien saldering wordt toegepast.</li> <li>- Aanspraak op 3%-norm: onderzoek vergelijkbaar met Blk-onderzoek, mogelijk eenvoudiger.</li> <li>- Indien IBM: gedetailleerd onderzoek blijft nodig (conform Blk-onderzoek).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indien binnen een categorie van de AmvB niet-IBM geen onderzoek nodig. staat nog niet vast). Naar verwachting niet complexer dan onder Blk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Detailniveau en vorm van onderzoek zijn nog onduidelijk (NSL-systematiek)</li> </ul>
Haalbaarheid project binnen wetgeving luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Minder ruimte. Wanneer project leidt tot een concentratietoename op overschrijdingslocaties, zijn compenserende, projectgebonden maatregelen vereist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wet biedt meer ruimte door 'niet-IBM grens'. Compenserende maatregelen minder vaak vereist.</li> <li>- Voor overige projecten Blk-systematiek; bij IBM projecten buiten het NSL blijven projectgebonden maatregelen nodig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meer ruimte door 'niet-IBM grens'</li> <li>- Indien project in het NSL is opgenomen, zijn projectgebonden maatregelen niet langer vereist.</li> <li>- Voor overige projecten Blk-systematiek.</li> </ul>
Risico's	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compenserende maatregelen t.b.v. saldering zijn niet altijd voorhanden.</li> <li>- Kwaliteit onderzoek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mogelijke vertraging Wlk.</li> <li>- Voor IBM-projecten: Compenserende maatregelen t.b.v. saldering zijn niet altijd voorhanden.</li> <li>- Kwaliteit onderzoek.</li> <li>- Afbreukrisico AMvB niet-IBM.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NSL leunt op de toekomstige EU-richtlijn, mogelijke vertraging NSL.</li> <li>- Kwaliteit onderzoek.</li> <li>- Afbreukrisico AMvB niet-IBM.</li> </ul>

werking zal treden. De afgelopen periode zijn de relevante projecten in de diverse gremia geïnventariseerd. Voor projecten die nog niet in het NSL zijn aangemeld, dient dit dus alsnog snel te gebeuren. Let wel dat het NSL een looptijd heeft van 5 jaar. Projecten die pas na 2012 in procedure gaan, gaan onder het volgende NSL-programma vallen.

## Luchtonderzoek

Of je nu in procedure gaat onder de huidige wet of straks onder de toekomstige wet: in de meeste gevallen is en blijft een luchtonderzoek noodzakelijk. En daaraan kleeft dan ook meteen een gevaar: onder het Blk zijn de meeste projecten gesneuveld door het gebrek aan een dergelijk degelijk onderzoek. Met de komst van het Meet- en Rekenvoorschrift luchtkwaliteit (MRV) en de daarbij behorende Handreiking is voor de meeste projecten onder het Blk-regime helder hoe het onderzoek minimaal zou moeten worden uitgevoerd. Ook deze regelgeving komt in de nieuwe wet onveranderd terug in de vorm van de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit'.

Nog onduidelijk is hoe een eventueel onderzoek ten behoeve van projecten in het NSL er straks moet gaan uitzien. En dat betekent – sorry projectleiders – dat dit ook in de toekomst een mogelijk risico met zich meebrengt. In alle gevallen is het verstandig te investeren in luchtonderzoek van hoge kwaliteit, waarbij de uitgangspunten vooraf helder zijn afgekaart en toegespitst op de definitieve procedure.

Ook onder Wlk-systematiek zal luchtonderzoek in veel gevallen noodzakelijk zijn. Dit geldt voor projecten die gebruik willen maken van de AMvB niet-IBM willen vallen. Een gedetailleerd luchtonderzoek zal moeten aantonen dat er geen verslechtering optreedt van  $1,2 \text{ ug/m}^3$  voor de maatgevende stof.

Zelfs voor veel projecten die in het NSL zijn opgenomen, is het wenselijk een luchtonderzoek uit te voeren. Projecten hebben namelijk bij het in procedure gaan regelmatig een andere omvang dan ze oorspronkelijk leken te gaan hebben. Projecten kunnen, met andere woorden, in een andere gedaante gerealiseerd gaan worden dan dat ze nu in het NSL zijn begroot. Wanneer niet wordt aangetoond dat de uiteindelijke projectomvang binnen de daartoe in het NSL opgenomen 'ruimte' blijft, is dat uiteraard een serieus afbreukrisico.

Belangrijk is ten slotte dat in milieueffectrapportages luchtonderzoek noodzakelijk blijft in het kader van de effectvergelijking die ertoe dient het alternatief te selecteren dat het meest gunstig is vanuit milieuoogpunt (het MMA). Doorgaans wordt er tevens een toetsing gedaan aan de vigerende wetgeving. Planmakers willen immers weten in hoeverre het gekozen alternatief in de latere besluitvormingsfase ook daadwerkelijk realiseerbaar is. Voor een MER dat echter momenteel in de maak is, is het echter zeer goed denkbaar dat de besluitvorming plaatsvindt onder nieuwe wet. Het MER dient hierop te anticiperen.

## Flexibiliteit

Een groot voordeel van een gedetailleerd en gedegen luchtonderzoek volgens de Blk-systematiek is dat hierdoor meer flexibiliteit ontstaat. Mocht u aan de Blk-normen voldoen, dan kunt u hiermee zowel onder de huidige als de toekomstige wetgeving in procedure. Mocht u uiteindelijk niet voldoen, dan is het onderzoek een goede basis voor het benodigde onderzoek voor de Wlk-systematiek. Denk bijvoorbeeld aan een project dat oorspronkelijk van de saldobenadering in het Blk gebruik wilde maken, maar hier bij nader in-

## DEGELIJK LUCHTKWALITEITSONDERZOEK

Wat dat precies inhoudt, een 'degelijk luchtkwaliteitsonderzoek', is niet in enkele zinnen eenduidig op te schrijven. Een basis wordt gevormd door de meest recente versies van de beschikbare wet- en regelgeving en handreikingen. We geven hier nog enkele aanvullende wenken voor projectleiders.

Probeer in een zo vroeg mogelijk stadium de uitgangspunten van het luchtonderzoek helder te krijgen en toe te spitsen op de uiteindelijke procedure. Voor complexe projecten is het vaak goed eerst middels een quick-scan een gevoel te krijgen voor de eindresultaten. Hiervoor zijn voldoende instrumenten voorhanden. Op basis daarvan is beter te bepalen op welke gedeelte van de wetgeving u aanspraak wilt maken en wat de risico's zijn.

Besteed ook in een vroeg stadium aandacht aan de invoergegevens zoals verkeerscijfers. Vooral de kwaliteit (en in de praktijk het tijdig leveren) van verkeersgegevens blijft een punt van zorg. Vaak worden onvolkomenheden in de verkeerscijfers pas geconstateerd nadat er 'vreemde' of 'ongewenste' uitkomsten uit de milieuberekeningen naar voren komen. Aangezien deze onderzoeken doorgaans toch al op het kritieke pad liggen, vertraagt dit dan regelmatig de gehele procedure. Onnodige stress is het gevolg. Ook voor de screening van verkeerscijfers zijn tegenwoordig tools voorhanden. Tot zover het belerende gedeelte.

zien net niet aan voldeed. Het onderzoek kan nu gemakkelijk worden aangepast om aan te tonen dat de maximale toenames onder de  $1,2 \text{ ug/m}^3$  liggen. Voor de projecten in het NSL geldt dat deze doorgaans m.e.r.-plichtig zijn. Al in de m.e.r.-fase kan op een rij worden gezet welke informatie straks nodig is om een onderzoek uit te voeren in het kader van het NSL. Het detailniveau in het MER kan hierop worden aangepast.

## Aanbevelingen

Hoe om te gaan met projecten in de overgang?

- Kies voor doorgaan onder het vigerende Blk als het project hieraan voldoet. Overweeg in hoeverre het project haalbaar is met eventuele aanvullende projectgebonden compenserende maatregelen.
- Is het niet haalbaar te voldoen aan het Blk en/of zijn projectgebonden compenserende maatregelen niet haalbaar, wacht dan op de nieuwe Wlk.
- Blijft het project binnen de grens van 'niet In Betekenende Mate', dan is de inwerkingtreding van de nieuwe Wlk (naar verwachting najaar 2007) wellicht de redding.
- Draagt het project wél 'In Betekenende Mate' bij, zorg dan dat het project is opgenomen in het NSL. In dat geval kan het project waarschijnlijk op z'n vroegst begin 2008 in procedure.

De nieuwe wet geeft, al met al, naast nieuwe mogelijkheden ook nieuwe risico's en onzekerheden. Voor de meeste projecten geldt echter dat door tijdig te beginnen en vroegtijdig keuzes af te wegen het aspect luchtkwaliteit niet langer een blokkade hoeft te zijn. Dus wie zijn project slim leidt, is op zijn toekomst...