

201706547/1/A1 (ECLI:NL:RVS:2018:2395 (zie de annotatie van Bokelaar in «JM» 2018/132)). In die uitspraak ging de discussie ook over het rendement van de combi-luchtwassers. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat had al in een brief aan de Tweede Kamer laten weten dat de reductiepercentages zouden worden aangepast. De Afdeling oordeelde dat een eventuele wijziging van de Rgv geen invloed kan hebben op het oordeel over de rechtmatigheid van het besluit om de vergunning te verlenen. Dat besluit moet worden beoordeeld aan de hand van de regelgeving zoals die geldt op het tijdstip van het nemen van dat besluit.

Ook in de uitspraak van de Rechtbank Oost-Brabant van 23 november 2018, SHE 16/2045E en SHE 16/2053 (ECLI:NL:RBOBR:2018:5853, zie mijn annotatie in «JM» 2019/3) is sprake van een combi-luchtwasser. De rechtbank overweegt dat het uitgangspunt in het bestuursrecht is dat besluiten worden beoordeeld op basis van de regelgeving en de kennis die er was op het moment van het nemen van het besluit. In onderhavige zaak was de kennis er wel op het moment dat het besluit werd genomen, maar toepassing van recente kennis en nieuwe inzichten kan niet tot gevolg hebben dat het wettelijk toetsingskader buiten toepassing wordt gelaten. Zoals uit de eerder genoemde uitspraak van de Afdeling van 13 december 2017 blijkt, is het aan de wetgever om eventueel het wettelijke toetsingskader aan te passen. Zo nodig kan de wetgever daarbij ook voor terugwerkende kracht van een gewijzigde regeling kiezen. Dat is bij de wijziging van de Rgv van 20 juli 2018 (*Stcrt.* 2018, 39679) niet gebeurd. Integendeel, er is juist gekozen voor een soepele overgangsregeling, waarbij in sommige gevallen nog tot 1 juli 2019 de oude, hogere emissiefactoren moeten worden toegepast bij de vergunningverlening (zie artikel II van de wijzigingsregeling, artikel 2a van de gewijzigde Rgv). De uitspraak van de Rechtbank Gelderland in deze zaak is daarmee ook in strijd met de bedoeling van de wetgever en zal naar mijn mening in een eventueel hoger beroep geen stand houden.

In deze uitspraak komt ook het geurbeheersplan uit de BBT-conclusies aan de orde. Op 21 februari 2017 zijn de BBT-conclusies voor de intensieve pluimvee- en varkensveehouderij vastgesteld. In BBT 12 staat dat een geurbeheersplan moet worden opgesteld in gevallen waar geurhinder bij geurgevoelige objecten wordt verwacht of op ba-

sis van bekende gegevens kan worden onderbouwd dat sprake kan zijn van geurhinder. De rechtbank bevestigt dat een overbelaste situatie, een situatie waar de norm wordt overschreden, kan worden beschouwd als een geval waar geurhinder is te verwachten. Hierbij had het college wel de kennis over het lagere rendement van de combi-luchtwasser kunnen betrekken. Dit zou naast de al overbelaste situatie een extra reden zijn geweest om eisen voor een geurbeheersplan in de omgevingsvergunning op te nemen.

F.A.M. van de Ven
Zelfstandig milieud adviseur, specialist agrarische milieuwetgeving.

Milieueffectrapportage

55

Dat besluit afwijkt van varianten die in het MER zijn beoordeeld is onvoldoende voor het oordeel dat het milieueffectrapport redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag gelegd kan worden

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
27 februari 2019, 201703622/1/R3,
ECLI:NL:RVS:2019:596
(mr. Van der Wiel, mr. Jurgens, mr. Verburg)
Noot S.M. van Velsen

Milieueffectrapportage. Actualiteit milieueffectrapport. Actualiteit. Aarhus. Tracébesluit. Weguitbreiding. Tunnel.

[Wm art. 7.36a, onderdeel b; Verdrag van Aarhus]

Op 7 maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu, thans Infrastructuur en Waterstaat, het tracébesluit 'Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)' vastgesteld (hierna: het wijzigingsbesluit 2017). Het besluit past het tracébesluit uit 2011 aan waarmee is voorzien in uitbreiding van de weginfrastructuur Schiphol-Am-

sterdam-Almere over een lengte van ongeveer 63 kilometer. Het wijzigingsbesluit 2017 schrapt een tunnel in de A9 bij Amstelveen en vervangt deze door een weg met een verdiepte ligging van 1.300 m met twee overkappingen omdat de gemeente niet langer bijdraagt in de kosten ervan.

Aangevoerd wordt in deze procedure dat voor het wijzigingsbesluit van 2017 een nieuw milieueffectrapport (MER) had moeten worden gemaakt. De minister stelt zich aldus de Afdeling bestuursrechtspraak terecht op het standpunt dat dit niet hoefde omdat een validatie van gegevens heeft plaatsgevonden en daarmee het MER van het tracébesluit uit 2011 redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan het wijzigingsbesluit. Het enkele feit dat het besluit afwijkt van de varianten die in het MER zijn beoordeeld is op zichzelf genomen onvoldoende voor het oordeel dat het MER redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag gelegd kan worden, aldus de Afdeling, die daarbij toetst aan het wettelijk criterium van artikel 7.36a, onderdeel b, Wm.

Uitspraak in het geding tussen:

1. VvE Meander I Laagbouw, VvE Meander III Laagbouw, VvE Meander Toren I, VvE Meander Toren V, alle gevestigd te Amstelveen, en anderen (hierna gezamenlijk: VvE Meander),
 2. [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B], woneend te Amstelveen,
 3. Winkeliersvereniging Stadshart Amstelveen, gevestigd te Amstelveen, en andere (hierna gezamenlijk: de Winkeliersvereniging), appellanten, en
- de minister van Infrastructuur en Milieu, thans Infrastructuur en Waterstaat, verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 7 maart 2017 heeft de minister het tracébesluit “Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2017)” vastgesteld (hierna: het wijzigingsbesluit 2017), dat voorziet in wijziging van het tracébesluit “Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere” van 21 maart 2011 (hierna: het tracébesluit). Het tracébesluit is al eerder gewijzigd bij besluiten van 14 september 2011, 21 maart 2013 en 23 september 2014.

Tegen het wijzigingsbesluit 2017 hebben VvE Meander, [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] en de Winkeliersvereniging beroep ingesteld.

(...)

Inleiding

1. Het tracébesluit voorziet – samengevat weergegeven – in uitbreiding van de weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het betreft het aanpassen van ongeveer 63 kilometer autosnelweg op de A9, de A2, de A10-oost, de A1 en de A6, onder meer door uitbreiding van het aantal rijstroken en de realisatie van verbindingswegen, uitvoegstroken, wisselstroken en busbanen. Verder voorziet het tracébesluit onder meer in de aanleg van twee tunnels in de A9.

Het wijzigingsbesluit 2017 schrapt de tunnel in de A9 bij Amstelveen en vervangt deze door een verdiepte ligging van 1.300 m met twee overkappingen. De reden hiervoor is dat de gemeente zou bijdragen in de kosten voor de tunnel, maar deze kosten inmiddels niet meer verantwoord vindt. Daarom is het ontwerp versoberd met als uitgangspunten: het behouden van de verbreding naar 2x4 rijstroken, het verbeteren van de inpasping van de A9, het herstel van de eenheid van het oude dorp (dat door de aanleg van de A9 in de jaren ‘60 is doorsneden) en het behoud van de aansluiting ter hoogte van het stadshart.

2. VvE Meander en [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] zijn (groepen van) omwonenden in Amstelveen die vrezen dat het woon- en leefklimaat in Amstelveen nabij de A9 zal worden aangetast omdat deze weg wel wordt verbreed maar niet meer in een tunnel wordt gelegd.

De Winkeliersvereniging is van mening dat de winkels in het Stadshart Amstelveen te lang slecht bereikbaar zullen zijn in de aanlegfase van het project.

(...)

Nieuwe milieueffectrapportage?

6. VvE Meander betoogt dat voor het wijzigingsbesluit 2017 opnieuw een milieueffectrapportage had moeten worden uitgevoerd. Het tracé in Amstelveen is volgens haar fundamenteel gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke tracébesluit. Daarom kan het wijzigingsbesluit 2017 niet gebaseerd worden op het milieueffectrapport dat in 2009 voor het project is gemaakt. Weliswaar is voor het wijzigingsbesluit 2017 een zogenoemde validatie van dat milieueffectrapport uitgevoerd, maar dat acht VvE Meander onvoldoende. De validatie voldoet namelijk niet aan de eisen van artikel 7.23 van de Wet milieubeheer. Zo ontbreekt

bijvoorbeeld een beschrijving van alternatieven. Daarnaast is aan het publiek en betrokken bestuursorganen de mogelijkheid onthouden om invloed uit te oefenen. Ook ontbreekt het onafhankelijke advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, aldus VvE Meander.

6.1. De minister stelt dat hij heeft beoordeeld of het milieueffectrapport van het oorspronkelijke tracébesluit redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan het wijzigingsbesluit 2017 of dat het moest worden geactualiseerd of aangevuld. Daarvoor zijn nieuwe effectonderzoeken uitgevoerd. Die geven geen aanleiding om de keuze voor het alternatief ter hoogte van Amstelveen, de te realiseren verbreding van de A9 naar 2x4 rijstroken, te herzien. Over het algemeen is er sprake van slechts geringe verschillen in effecten. Het milieueffectrapport voor het tracébesluit uit 2011 kan dus redelijkerwijs ten grondslag worden gelegd aan het wijzigingsbesluit 2017, aldus de minister.

6.2. Artikel 7.36a van de Wet milieubeheer luidt: “Het bevoegd gezag neemt een besluit niet:

a. dan nadat het toepassing heeft gegeven aan de artikelen 7.22 en 7.23 en aan paragraaf 7.8 of 7.9; b. indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd.”

6.3. Uit de toelichting van het tracébesluit, het rapport “Validatie MER” en het verhandelde ter zitting leidt de Afdeling af dat de minister het wijzigingsbesluit 2017 met toepassing van artikel 7.36a van de Wet milieubeheer heeft vastgesteld. Gelet op het betoog van VvE Meander moet de Afdeling beoordelen of aan de twee voorwaarden van dit artikel is voldaan of niet.

6.4. De eerste voorwaarde houdt in – kort samengevat – dat voor de activiteit een milieueffectrapport moet zijn gemaakt. De activiteit waar het hier om gaat is de verbreding van de A9 als onderdeel van het project Schiphol-Amsterdam-Almere. Voor dit project is in het kader van het tracébesluit uit 2011 een milieueffectrapport gemaakt, de zogenoemde Trajectnota/MER. Daarom is aan de eerste voorwaarde voldaan.

6.5. Voor de tweede voorwaarde is van belang dat VvE Meander aanvoert dat het tracé in het wijzigingsbesluit 2017 afwijkt van het tracébesluit uit 2011 en de varianten die daarvoor zijn beoordeeld in de Trajectnota/MER. De Afdeling stelt vast dat in de Trajectnota/MER voor de inpassing van de verbrede A9 in Amstelveen een tunnel op maai-

veld, een halfverdiepte tunnel en een verdiepte tunnel zijn beoordeeld. Volgens het rapport “Validatie MER” zijn er slechts geringe verschillen in effecten tussen de tunnel en de verdiepte ligging. Waar sprake is van een negatief verschil zijn deze in vergelijking met de autonome situatie echter positief. Volgens de “Validatie MER” veranderen de conclusies van de Trajectnota/MER niet door de verdiepte ligging. VvE Meander heeft de bevindingen van de “Validatie MER” niet gemotiveerd bestreden. Het enkele feit dat het besluit afwijkt van de varianten die in het milieueffectrapport zijn beoordeeld is op zichzelf genomen onvoldoende voor het oordeel dat het milieueffectrapport redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag gelegd kan worden. Dat laatste is het wettelijke criterium waar het om gaat. Zoals de Afdeling in de uitspraak van 27 april 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ2688, heeft overwogen houdt een milieueffectrapport zelf niet een besluit over een bepaald project in. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het milieueffectrapport beschreven uitvoeringen van het project; zo'n eis zou betekenen dat het milieueffectrapport zelf al een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

De Afdeling is op grond van het voorgaande van oordeel dat ook is voldaan aan de voorwaarde van onderdeel b van artikel 7.36a van de Wet milieubeheer. Dit betekent dat voor het wijzigingsbesluit 2017 geen nieuw milieueffectrapport hoefde te worden gemaakt.

(...)

10. VvE Meander stelt dat het wijzigingsbesluit zelf en de daarbij gevoegde documenten geen informatie bevatten over de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen aan de Meander. Ook in de 8ste NSL-melding is daarover geen informatie te vinden. VvE Meander is van mening dat omwonenden daardoor genoeg moeten nemen met een ingrijpend tracébesluit zonder enige kennis van de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit in hun omgeving. Dit gold ook voor de fase van het ontwerp van het wijzigingsbesluit 2017, hetgeen volgens VvE Meander in strijd is met artikel 6, zesde lid, van het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden (hierna: Verdrag van Aarhus).

10.1. Artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus luidt:

“Elke Partij stelt aan de bevoegde overheidsinstanties de eis dat zij het betrokken publiek voor inzage toegang verschaffen, op verzoek wanneer het nationale recht dit vereist, kosteloos en zodra deze beschikbaar wordt, tot alle informatie die relevant is voor de in dit artikel bedoelde besluitvorming die beschikbaar is ten tijde van de inspraakprocedure, onverminderd het recht van Partijen te weigeren bepaalde informatie bekend te maken in overeenstemming met het derde en vierde lid van artikel 4. De relevante informatie omvat ten minste, en onverminderd de bepalingen van artikel 4:

- a. een beschrijving van het terrein en de fysieke en technische kenmerken van de voorgestelde activiteit, met inbegrip van een prognose van de verwachte residuen en emissies;
- b. een beschrijving van de belangrijke effecten van de voorgestelde activiteit op het milieu;
- c. een beschrijving van de beoogde maatregelen om de effecten, met inbegrip van emissies, te voorkomen en/of te verminderen;
- d. een niet-technische samenvatting van het voorgaande;
- e. een schets van de voornaamste door de aanvrager bestudeerde alternatieven; en
- f. in overeenstemming met de nationale wetgeving, de voornaamste aan de overheidsinstantie uitgebrachte rapporten en adviezen op het tijdstip waarop het betrokken publiek dient te worden geïnformeerd in overeenstemming met het voorgaande tweede lid.”

10.2. Uit artikel 5.16, derde lid, van de Wet milieubeheer volgt dat voor een besluit dat wordt vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer voor de effecten op de luchtkwaliteit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaatsvindt voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde. Daarom was de minister niet verplicht in of bij het wijzigingsbesluit informatie te verschaffen over deze effecten. Zoals hiervoor is uiteengezet, geeft de NSL Monitoringstool inzicht in de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10 en PM2,5) in de situatie na de realisering van het tracé.

Wat betreft het ontwerp van het wijzigingsbesluit 2017 is van belang dat in paragraaf 3.2 van de toelichting daarvan is uiteengezet wat het toepasselijke wettelijke kader voor luchtkwaliteit is, dat

het tracé is opgenomen in het NSL en wat de berekende minimale en maximale waarden zijn voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10 en PM2,5). Daarmee was alle informatie over luchtkwaliteit die relevant is voor de besluitvorming over de tracéwijziging voor het betrokken publiek beschikbaar, zodat is voldaan aan artikel 6, zesde lid, van het Verdrag van Aarhus, nog daargelaten de vraag in hoeverre VvE Meander daarop in deze procedure een rechtstreeks beroep kan doen.
(...)

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van Winkeliersvereniging Stadshart Amstelveen en anderen voor zover het is ingesteld namens ASR Vastgoed Vermogensbeheer niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van VvE Meander I Laagbouw, VvE Meander III Laagbouw, VvE Meander Toren I, VvE Meander Toren V en anderen, [appellant sub 2 A] en [appellant sub 2 B] en Winkeliersvereniging Stadshart Amstelveen en andere, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

NOOT

Zelfs na tien jaar kan een MER nog voldoende actueel zijn, zo leren reeds de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak over de tweede Coentunnel (ABRVs 3 juni 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BG5896, «JM» 2009/14, m.nt. Poortinga) en vele daaropvolgende uitspraken. De onderhavige uitspraak, waarin een MER zes jaar oud was op het moment van ‘hergebruik’, waarbij bovendien een validatie van gegevens had plaatsgevonden, wekt daarom op zichzelf geen verbazing. Een uitspraak die dat wel deed was in de omgekeerde situatie, namelijk dat een m.e.r.-beoordeling niet voldoende actueel was (Rechtbank Oost-Brabant 18 mei 2018, ECLI:NL:RBOBR:2018:2431, «JM» 2018/92. Het benodigde herstelbesluit is bij einduitspraak in stand gebleven, Rechtbank Oost-Brabant 18 januari 2019, ECLI:NL:RBOBR:2019:223). In mijn annotatie bij de tussenuitspraak gaf ik aan dat moet worden gezien of het MER (of de m.e.r.-beoordeling zoals in die zaak) nog voldoende actueel is. En zo niet, of de oorzaak daar-

van is gelegen in een aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden ten opzichte van de omstandigheden waarvan het MER of de m.e.r.-beoordeling is uitgegaan. Als een actualisatie al nodig is, zo luidt vaste jurisprudentie (ABRvS 19 december 2008, ECLI:NL:RVS:2007:BC0561), dan hoeft deze niet de Hoofdstuk 7 Wm-procedure te doorlopen. Dit laatste is de reden waarom in de praktijk na verloop van tijd altijd een actualisatie of zoals in het geval van het onderhavige tracébesluit een validatie van gegevens in het MER plaatsvindt. Opvallend in de onderhavige uitspraak is dat de vraag of het MER redelijkerwijs aan het besluit ten grondslag gelegd kan worden impliciet lijkt te zijn beantwoord. De toets die op grondslag van artikel 7.36a, onderdeel b, Wm dient plaats te vinden, is, als gezegd, of sprake is van aanmerkelijke wijzigingen in de omstandigheden. Een enkele validatie van gegevens lijkt mij voor de beantwoording van deze vraag onvoldoende, te meer omdat de omstandigheid dat niet langer sprake is van een tunnel maar van een verdiepte aanleg van de weg bij Amstelveen mij nogal ingrijpend en dus meer dan aanmerkelijk voorkomt. Het gaat daarbij ook niet zozeer om een wijziging van omstandigheden, maar om een verandering van de uit te voeren activiteit zelf en daar is in dit geval veel om te doen geweest in de omgeving. In de genoemde uitspraak van 3 december 2008 werd het tien jaar oude MER nog voldoende geacht omdat geen sprake was van 'een wezenlijke feitelijke wijziging van het voorziene project, zoals bijvoorbeeld de ligging en de omvang hiervan'. En daarvan is in casu nou juist wel sprake, maar vaste jurisprudentie bevestigt ook in dit soort situaties dat een m.e.r. zelden tot nooit opnieuw hoeft te worden doorlopen (zie de uitspraak over het oorspronkelijke tracébesluit, ABRvS 4 januari 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV0106, «JM» 2012/24).

Appellant gooit het – denk ik – terecht op strijd met artikel 7.23 Wm en noemt bijvoorbeeld dat een beschrijving van alternatieven ontbreekt. De Afdeling lijkt verweerder te helpen en neemt aan dat een toets aan artikel 7.36a heeft plaatsgevonden. Bovendien heeft appellant de bevindingen van de 'Validatie MER' niet gemotiveerd bestreden en dat had wel moeten alvorens de beroepsgrond tot resultaat te kunnen laten leiden (zie ook bijvoorbeeld ABRvS 6 oktober 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN9547). De Afdeling over-

weegt vervolgens dat het enkele feit dat het besluit afwijkt van de varianten die in het MER zijn beoordeeld op zichzelf genomen onvoldoende is voor het oordeel dat het MER redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag gelegd kan worden en verwijst naar haar uitspraak van ABRvS 27 april 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ2688, waarin is overwogen dat een MER zelf niet een besluit over een bepaald project inhoudt. Het rapport wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project, aldus de Afdeling. Het slot van rechtsoverweging 6.5 dat zo'n eis zou betekenen dat het MER zelf al een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden maakt de cirkelredenering compleet. Als ik het goed begrijp, omdat een MER niet een definitieve keuze over een project hoeft in te houden, hoeft een te kiezen variant niet (althans niet volledig) te worden beschouwd in een MER, zolang uiteindelijk maar de relevante milieueffecten voldoende zijn beschreven.

Dit maakt de m.e.r. tot een weinig zinvol instrument, dat een willekeurige selectie aan varianten en alternatieven kan bevatten. Artikel 7.36a, onderdeel b en daarmee ook artikel 7.13 (voor plan-m.e.r.) verworden daarmee ook tot een lege huls, zolang de gegevens over de uiteindelijk gekozen variant maar actueel zijn. Milieueffecten van een halfverdiepte aanleg over de hele lengte zijn echt anders dan die van een tunnel waarbij niet alleen bij de in- en uitgangen meer luchtverontreiniging plaatsvindt en waarbij meer geluidseffecten te verwachten zijn. Ook de landschappelijke effecten zijn totaal anders. Daarbij had een (aanvullend) m.e.r. als communicatie- of participatie-instrument het vertrouwen in het bestuur kunnen verbeteren.

Mijns inziens is dit niet zoals de m.e.r. zou moeten werken. Het Europeesrechtelijke systeem gaat ervan uit dat in een MER de voorgenomen activiteit wordt beschreven en dat redelijke alternatieven worden beschouwd die relevant zijn voor de activiteit. Als de activiteit vele jaren later aanmerkelijk gewijzigd blijkt te zijn, kan zonder de vereiste betrokkenheid van omwonenden en de invloed die zij op de inhoud van een MER kunnen en moeten hebben (en eventuele betrokkenheid van de Commissie voor de m.e.r.), een

(wijzigings)besluit mijns inziens onvoldoende worden onderbouwd. Voor rechtzoekenden is vervolgens een te hoge drempel gecreëerd doordat de nieuwe gegevens gemotiveerd moeten zijn bestreden, dit terwijl ook zonder onderbouwing van de beroepsgrond een vergelijking mogelijk is tussen de oorspronkelijk beschreven voorgenomen activiteit en de gekozen variant. Voor appellanten is het al helemaal zuur dat op de grondslag van artikel 5.16 Wet milieubeheer überhaupt geen gegevens over luchtkwaliteit beschikbaar zijn in het MER en dat een beroep op het Verdrag van Aarhus hen niet helpt hierbij. De Afdeling verwijst standaard naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de daarin opgenomen monitoringstool die *na* realisatie van het project inzicht geeft in de waarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Het behoeft denk ik geen nader betoog dat ook hiermee inspraak van omwonenden 'in een vroeg stadium' van besluitvorming, zoals Aarhus wil, een lege huls is. Zie uitgebreid de annotatie van J. Gundelach en J. Kevelam bij ABRvS 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:616, *M en R* 2018/84 en R.S. Wertheim bij de uitspraak van rechtbank Limburg van 21 december 2018 (ECLI:NL:RBLIM:2018:12159, *AB* 2019/177), waarin prejudiciële vragen over Aarhus worden gesteld aan het Europees Hof.

S.M. van Velsen
Zelfstandig adviseur omgevingsrecht

Milieustrafrecht / Gevaarlijke stoffen

56**Kwik mag als gevaarlijke stof niet in
verfblikken per vliegtuig naar Suriname
vervoerd worden**

Hoge Raad
29 januari 2019, 17/02770,
ECLI:NL:HR:2019:114
(mr. Van Schendel, mr. Van den Brink, mr. Van
Strien)
Noot S. Pieters

**Kwik. Verfblikken. Luchtvaart. Wetsgeschie-
denis. Gevaarlijke stof. Suriname.**

[Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008 inzake het verbod op de uitvoer van metallisch kwik en andere kwikverbindingen en -mengsels en de veilige opslag van metallisch kwik (EG) 1102/2008 art. 1 lid 1; Wet luchtvaart art. 6.51 lid 1, 6.55 lid 1]

Dit betreft een economische strafzaak. Verdachte is veroordeeld voor het medeplegen van het opzettelijk ten vervoer aanbieden van een gevaarlijke stof (kwik) per vliegtuig zonder verleende erkenning (artikel 6.55, eerste lid Wet luchtvaart), alsmede het medeplegen van het opzettelijk per vliegtuig ten vervoer aanbieden van vijf verfblikken met gevaarlijke stof (kwik) (artikel 6.51, eerste lid Wet luchtvaart) door op naam van een andere persoon bij een koeriersbedrijf een doos met verfblikken ter verzending naar zijn zus in Suriname aan te bieden en vervolgens kwik in die verfblikken te doen.

In deze uitspraak komt de vraag aan de orde of de uitleg van het bestanddeel 'gevaarlijke stof' uitsluitend wordt bepaald door de Wet luchtvaart of ook door Verordening (EG) 1102/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008 inzake het verbod op de uitvoer van metallisch kwik en andere kwikverbindingen en -meng-