

Vergaderjaar 2004–2005

29 667

Beleidsnota Verkeersemmissies

28 663

Milieubeleid 2002–2006

Nr. 18

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 juni 2005

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Geluk (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GroenLinks), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Fierens (ondervoorzitter), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijssen (PvdA), Samsom (PvdA), Hermans (LPF) en Veenendaal (VVD).

Plv. leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Halsema (GroenLinks), Luchtenveld (VVD), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Hessels (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Koşer-Kaya (D66), Gerkens (SP), Boelhouwer (PvdA), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Oplaat (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD) Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA),

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² en de vaste commissie voor Financiën³ hebben op 26 april 2005 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Geel van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 18 februari 2005, met Nationaal Luchtkwaliteitsplan (28 663, nr. 32);**
- **de brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 11 maart 2005, met stand van zaken Nota Verkeersemmissies en ministeriële regeling luchtkwaliteit (29 667, 28 663, nr. 9);**
- **de brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 5 april 2005, met voorlichting Raad van State inzake ministeriële regeling luchtkwaliteit (29 667, 28 663, nr. 10);**
- **de brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 7 april 2005, inzake intrekken brief aan provincies en gemeenten over de interpretatie van het Besluit luchtkwaliteit (28 663, nr. 33);**
- **de brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 20 april 2005, met brief aan provincies en gemeenten betreffende intrekking brief over interpretatie Besluit luchtkwaliteit (29 667, 28 663, nr. 11);**

Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Bakker (D66), Crone (PvdA), Van Egerschot (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Kant (SP), Koopmans (CDA), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée

tot Babberich (CDA), Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA) en Dezentjé Hamming (VVD).

Plv. leden: Rouvoet (ChristenUnie), Dittrich (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Duyvendak (GroenLinks), Van Gent (GroenLinks), De Ruiter (SP), Mosterd (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Van Bommel (SP), Jan de Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA) en Bibi de Vries (VVD).

– **de brief van de staatssecretaris van VROM, d.d. 20 april 2005, over de aanpak luchtkwaliteit (29 667, 28 663, nr. 12).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Samsom** (PvdA) stelt vast dat het debat over de luchtvervuiling in Nederland wordt gedomineerd door onwaarheden, misverstanden en onnavolgbare logica. In het Radio 1 Journaal van gisteravond zei staatssecretaris Van Geel: «Ik doe het maximale om de gezondheid van mensen te borgen». Diezelfde dag publiceerde het RIVM een rapport waaruit geconcludeerd kon worden dat het kabinet allesbehalve het maximale doet. Er zijn nog tientallen extra maatregelen mogelijk om de lucht in Nederland schoner te krijgen. De staatssecretaris geeft toe dat met zijn maatregelen de normen niet gehaald worden, maar stelt dat als hij méér zou doen, hij die normen evenmin haalt. Hij lijkt op grond van deze redenering de noodzaak van verdergaande maatregelen van de hand te wijzen, hoewel er jaarlijks 5000 extra sterfgevallen zijn als gevolg van luchtvervuiling. De heer Samsom verwacht dat de staatssecretaris ter verdediging straks alle maatregelen zal noemen die de regering al heeft genomen om de luchtvervuiling aan te pakken en daarbij zal concluderen dat Nederland per hoofd van de bevolking veel meer doet dan andere landen. Daarbij wordt dan echter over het hoofd gezien dat Nederland méér mensen, varkens en auto's per vierkante kilometer heeft dan welk ander land ook. De vraag aan de staatssecretaris blijft derhalve of hij alles doet wat redelijkerwijs mogelijk is.

De heer Samsom wil af van de fixatie op het al of niet halen van de Europese luchtkwaliteitsnormen. Hij wil de aandacht richten op de mensen en hun woon- en werkomgeving, zoals de bewoners aan de Stille Veerkade en de Amsterdamse Veerkade in Den Haag. Blijkens onderzoek zijn dit de twee straten waar de lucht in Nederland het ergst vervuild is. Kamer en kabinet moeten de gezondheid van deze en tienduizenden andere mensen die in door uitlaatgassen vervuilde lucht wonen, leidend laten zijn bij hun handelen en op grond daarvan alles op alles zetten om de luchtvervuiling aan te pakken. Vanuit een dergelijke opstelling zou de staatssecretaris geen kostbare tijd verloren hebben laten gaan met de poging om zich via een ministeriële regeling onder de normstelling uit te foezelen. Als mensen centraal hadden gestaan in het beleid en niet alleen de normen, dan was het kabinet met een pakket maatregelen gekomen met daarin alles wat redelijkerwijs mogelijk is om op korte én lange termijn het probleem van de luchtvervuiling aan te pakken, los van de vraag of normen wel gehaald worden.

Het RIVM heeft de maatregelen van het kabinet doorgerekend en de conclusie is dat deze maatregelen het probleem niet oplossen en relatief duur zijn. De staatssecretaris concludeert van zijn kant dat blijkens het RIVM de pakketten van PvdA, SP en GroenLinks ook niet helpen. De heer Samsom wijst erop dat de PvdA-fractie geen pakket ter doorrekening heeft voorgelegd, maar slechts heeft geïnformeerd naar de haalbaarheid van een aantal maatregelen en naar de overlap van maatregelen. Op basis van de antwoorden hierop kan nu van PvdA-zijde een pakket worden voorgesteld. Daarin wordt de grootste slag geslagen op het vlak van de binnenvaart, maar daartoe dienen eerst verdragsrechtelijke bepalingen te worden gewijzigd. Wat al wel kan worden gedaan, is het stimuleren van roetfilters: niet bij 25% van de nieuwe auto's maar op alle nieuwe auto's en óók op de oude auto's. Voorts helpt een vorm van kilometerheffing zoals deze in Duitsland voor vrachtwagens wordt toegepast, de LKW-Maut, die zich bovendien laat differentiëren, waardoor oude vrachtwagens zwaarder kunnen worden belast dan nieuwe. Ook de bevordering van biobrandstoffen helpt enigszins tegen luchtvervuiling. Hoe staat het

met de uitvoering van de desbetreffende motie? Daarnaast kan er op lokaal niveau nog veel worden gedaan zoals het niet meer toelaten van oude vrachtwagens op de ring rond Rotterdam en Amsterdam. Voorwaarde voor wonen en bouwen is het schoner maken van de lucht en niet het proberen onder Brusselse normen uit te komen. Een dit pakket afrondende maatregel die én effect heeft én voor de financiering ervan zorgt, is de verhoging van de dieselaccijns. Graag verneemt de heer Samsom het oordeel van de bewindslieden over dit tussenpakket van zijn fractie. Desgevraagd gaat de heer Samsom in op een brief van 14 december 2000 van oud-minister Pronk, waarin deze wees op een voor Nederland onevenwichtige kosten-batenverhouding van de EU-richtlijn luchtkwaliteit. Sindsdien heeft de techniek echter niet heeft stilgestaan en zijn er thans meer kosteneffectieve maatregelen mogelijk zoals het installeren van roetfilters op oude auto's en van denox-installaties op dieselwagens. Minister Pronk had het in dat opzicht niet bij het goede eind. Het komt er nu op aan snel een plan te maken dat naar Brussel kan worden gestuurd en waarin Nederland laat zien hoe aan de luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan, want dan kunnen de bouwprojecten weer van het slot.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) wijst op de problemen die luchtvervuiling veroorzaakt voor mensen met astma, voor kinderen, voor ouderen, voor mensen met een zwakke gezondheid. Als vooraf bekend was welke 5000 mensen het komende jaar extra zullen overlijden als gevolg van luchtvervuiling, zou het land nu op zijn achterste benen staan. Het kabinet weet geen raad met de grote problemen op het terrein van de luchtkwaliteit. De grenzen die het milieu stelt, dwingen echter tot ingrijpende maatregelen in grote delen van het land en in vele sectoren.

In 1999 kon iedereen zien aankomen wat de consequenties zouden zijn van de EU-richtlijn luchtkwaliteit. Een jaar geleden was het al duidelijk dat de Raad van State de regelgeving in dezen zou handhaven. Bouwplan na bouwplan sneuvelde, maar het kabinet ontkende de ernst van de situatie. Minister Peijs deed alsof de wegverbredingen gewoon door zouden kunnen gaan: de plannen moesten alleen beter onderbouwd worden. In plaats van maatregelen te nemen, stuurde staatssecretaris Van Geel een circulaire met een misleidende strekking naar provincies en gemeenten. De heer Duyvendak vraagt van het kabinet een ruitelijke erkenning van het feit dat het een doodlopende weg heeft ingeslagen, een weg waarop staatssecretaris Van Geel, als klusjesman van de ministers Peijs, Dekker en Brinkhorst, het milieubelang heeft veronachtzaamd. Een duur jaar ging verloren en er dreigt opnieuw een jaar verloren te gaan. Het heeft bij dit alles niet ontbroken aan smoezen om de ernst van het probleem te maskeren, zoals de bewering dat de vervuiling uit het buitenland afkomstig is. Nederland «exporteert» echter meer vuile lucht dan het «importeert». De bewering dat het na 2010 allemaal beter wordt, is gisteren nog eens door het RIVM tegengesproken. De verwachting van een versoepeling van de EU-regels is niet reëel. Het kabinet is verlamd en komt met een prutspakket aan maatregelen. Dit kabinet blijkt een «autokabinet», maar het taboe moet van de heilige koe!

De fractie van GroenLinks stelde op 4 november 2004 vijftien maatregelen voor, maar het kabinet wees deze lichtvaardig van de hand. Volgens de berekeningen van het RIVM blijken de plannen van GroenLinks echter het beste te scoren van alle pakketten. Maar ook deze GroenLinks-voorstellen zijn niet voldoende om alle normen te halen en daarom stelt de fractie nog een paar extra maatregelen voor. De financiële ruimte daarvoor is er, want de komende twee jaar zullen vrijwel alle projecten in het kader van de Spoedwet wegverbreding stilvallen, waardoor er € 900 mln. op de plank blijft liggen. Wat ligt er meer voor de hand dan dit geld in te zetten voor een extra, effectief programma ter bestrijding van de luchtvervuiling? Gecombineerd met een verhoging van de dieselaccijns met 8 cent maakt dit een pakket mogelijk waarmee binnen de normen kan worden

gebleven, de bewoners van Nederland schone lucht kan worden gegeven en het land van het slot kan worden gehaald. Er kan daarmee geïnvesteerd worden in een gratis roetfilter voor alle bestaande dieselauto's, alsmede in schoon openbaar vervoer. Er kan bijvoorbeeld financiële steun worden gegeven voor het laten rijden van bussen op aardgas. Een effectieve maatregel is voorts het verstrekken van walstroom aan afgemeerde zeeschepen, waardoor deze niet langer hun motoren stationair hoeven te laten draaien voor elektriciteitsopwekking.

Een verhoging van het ISV-budget acht de heer Duyvendak gewenst voor de aanpak van stedelijke knelpunten betreffende luchtverontreiniging. Een kosteneffectieve maatregel met groot rendement is het verlagen van de maximumsnelheid op snelwegen in stedelijk gebied tot 80 km/u. Voor overig Nederland dient dan op snelwegen een verlaging tot 100 km/u plaats te vinden, juist om de zogenoemde achtergrondconcentratie van luchtvervuiling omlaag te krijgen. Voorts dient rond steden tolheffing mogelijk te zijn. Een differentiatie van de motorrijtuigenbelasting naar milieuvervuiling is eveneens gewenst.

De heer Duyvendak bepleit dat de regering in de komende periode het goede voorbeeld geeft bij de aanschaf van tienduizenden rijksauto's door 25% hiervan te laten bestaan uit milieuvriendelijke auto's. Voorts dienen alle dienstauto's die het Rijk aanschaf, tot de A-, B- of C-klasse te behoren, waarbij de uitzondering dat hoge ambtenaren en ministers in sterk vervuilende D-auto's mogen rijden, ongedaan wordt gemaakt.

De heer **Van der Ham** (D66) vindt dat in de brief van de staatssecretaris van 20 april (29 667, 28 663, nr. 12) een aantal goede maatregelen wordt aangekondigd, maatregelen die dan ook zo snel mogelijk genomen dienen te worden. Het ontbreekt echter nog aan financiering. De staatssecretaris lijkt deze financiering nu via de Kamer aan de minister van Financiën te willen vragen, maar had zelf, met steun van het kabinet, voor een financiële onderbouwing dienen te zorgen.

Europa dwingt Nederland tot maatregelen; er moet nog veel gebeuren en in dat licht is een aantal zaken in de brief van de staatssecretaris wat slapjes. Waarom wordt bij de stimulering van roetfilters voor nieuwe dieselauto's niet gekozen voor een verplichting? Waarom wordt niet onderzocht of een dergelijke verplichting kan worden ingevoerd samen met een aantal omringende landen in Noordwest-Europa die op een vergelijkbaar ernstige wijze te kampen hebben met luchtvervuiling? Voelt de staatssecretaris ervoor om aldus Europees regionaal beleid te initiëren? Ziet hij een mogelijkheid om vervroegde introductie van Euro-4- en Euro-5-vrachtwagens en -bussen niet alleen te stimuleren maar ook verplicht te stellen in West-Europa?

De kilometerheffing is een prima instrument om auto's niet alleen naar tijd en plaats te belasten, maar ook naar milieuvervuiling. Minister Peijs heeft zich laten ontvallen dat een kilometerheffing pas in 2014 kan, maar de heer Van der Ham bepleit een eerdere invoering, opdat recht wordt gedaan aan de desbetreffende motie-Dijkstra/Hofstra inzake het nemen van een besluit hierover gedurende deze kabinetsperiode. Het aspect milieuvervuiling kan betrokken worden bij een differentiatie van de BPM. Aan een verhoging van de dieselaccijns zitten nadelen, maar de fractie van D66 is bereid om, in een afweging met de andere voorstellen, te bezien wat het effect ervan is uit een oogpunt van luchtkwaliteit. Indien dit inderdaad een effectieve maatregel is, in de zin ook van een aansporing om in schonere auto's te rijden, dan is de heer Van der Ham bereid steun te verlenen aan het zwaarder belasten van diesel.

Ook al zouden minister en kabinet niet aan een kilometerheffing willen, veel gemeenten en regio's voelen er wel voor, zo constateert de heer Van der Ham. Hij wijst erop dat zijn collega Duyvendak een initiatiefwetsvoorstel op dit punt voorbereidt. Waarom nemen de bewindslieden dit

niet over? Waarom bijvoorbeeld een regio Rijnmond of Amsterdam niet de gelegenheid gegeven daarmee te starten?

De heer Van der Ham acht het niet verstandig te vertrouwen op een versoepeling van de EU-luchtkwaliteitsnormen en daar het Nederlandse pakket op af te stemmen. Als mocht blijken dat Nederland, ook nadat alles is gedaan wat nu van de zijde van de Kamer wordt voorgesteld, nog één of twee jaar tekort komt om de normen te halen, dan is hij bereid een verzoek om uitstel te steunen. Welke consequenties heeft het standpunt van de Raad van State voor respectievelijk de Klagenfurter-variant en de plateauvariant betreffende de aanleg van de A74 bij Venlo?

Desgevraagd onderkent de heer Van der Ham dat een aantal plekken in Nederland zich leent voor een verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u of 80 km/u. De D66-fractie heeft enkele maanden geleden al een motie gesteund waarin gevraagd werd het aantal plekken uit te breiden waar maximaal 80 km/u mag worden gereden. Het moet dan om plekken gaan waar een dergelijke maatregel effectief is, bijvoorbeeld in verstedelijkt gebied. Met een generieke verlaging van 120 naar 100 km/u is hij het vooralsnog niet eens.

Mevrouw **Spies** (CDA) wijst op het goede nieuws als het gaat om het belang van goede luchtkwaliteit voor de gezondheid van heel veel mensen in Nederland: hadden in 1990 nog 4,5 miljoen mensen in Nederland last van luchtverontreiniging (NO₂), in 2002 was dit aantal teruggebracht tot 300 000 en het zal de komende jaren verder afnemen tot enkele tienduizenden. Inmiddels ligt er vanuit het kabinet een pakket maatregelen dat een van de meest ambitieuze in Europa is. Niettemin dreigt in Nederland de komende vijf of misschien tien jaar een stilstand van tal van bouw- en infrastructuurprojecten en daarmee van ontwikkelingskansen. De CDA-fractie steunt een ambitieus pakket van maatregelen: roetfilters, sloopregeling, opschroeven van eisen aan voertuigen enz. Aan de per 1 juni ingaande stimuleringsregeling roetfilters voor nieuwe dieselauto's zou direct een stimuleringsregeling roetfilters voor nieuwe bestelauto's en bestaande bussen toegevoegd moeten worden. Mevrouw Spies heeft in de stukken geen stand van zaken aangetroffen betreffende de uitvoering van maatregelen op het gebied van de biobrandstoffen. Hierover verkrijgt zij graag helderheid, want het betreft de uitvoering van een breed door de Kamer gesteunde motie.

Het kabinet stelt dat alle nu voorgestelde maatregelen worden door-gerekend op kosteneffectiviteit. Daar hoort echter ook het criterium innovatie bij. Het kan betekenen dat voor maatregelen wordt gekozen die niet alleen het hoogst scoren qua kosteneffectiviteit, maar ook bijdragen aan innovatie.

Het is niet alleen aan het Rijk om alle noodzakelijke inspanningen te plegen; ook provincies, gemeenten, TLN, Bovag en industrie hebben hierin een verantwoordelijkheid. Het is mevrouw Spies uit tal van reacties gebleken dat betrokkenen die verantwoordelijkheid zien en willen oppakken. Het komt er vervolgens op aan dat de daad bij het woord wordt gevoegd. Wat is er precies afgesproken met IPO en VNG? Het dient bijvoorbeeld vanzelfsprekend te zijn dat bij concessieverlening voor stads- en streekvervoer eisen gesteld worden aan de uitstoot van bussen. Waarom is daarvoor, aanvullend op de subsidiëring van roetfilters, nog een financiële stimulans nodig? Wordt er gedacht aan het afsluiten van convenanten met brancheverenigingen? Kan bijvoorbeeld in het kader van het taxikeurmerk een criterium worden opgenomen aangaande de milieuprestaties van de betreffende auto's? Geeft de overheid in voldoende mate het goede voorbeeld, gegeven dat minimaal 50% van alle overheidsaanbestedingen duurzaam dient te zijn? Zullen wat dat betreft in een binnenkort door de overheid af te sluiten nieuw leasecontract voor meer dan 20 000 auto's ook eisen ten aanzien van emissie zijn opgenomen?

Het gepresenteerde pakket maatregelen is afhankelijk van een goede financiële dekking, maar mevrouw Spies vindt deze nog aan de vage kant en zij vraagt de harde toezegging dat hier met Prinsjesdag in zal zijn voorzien. Zij herinnert er desgevraagd aan dat haar fractie geen voorstander is van een verhoging van de dieselaccijns. Van belang is dat de maatregelen die van verschillende zijden worden voorgesteld, met de hulp van RIVM en CPB op hun kosteneffectiviteit en maatschappelijke effecten onderzocht en beoordeeld worden en dat het tot een totaalafweging komt. Zij had daar al veel eerder de gelegenheid toe willen hebben, maar verwacht nu met Prinsjesdag een totaalpakket te kunnen beoordelen, waarbij ook zaken als verhoging van dieselaccijns of invoering van een 80 km/u-grens betrokken kunnen worden.

De inzet op een EU-bronbeleid voor schonere voer- en vaartuigen is cruciaal voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Wat zijn hier de voorde- ringen? Bij het meten van het aandeel van fijn stof in de luchtvervuiling dienen niet meegeteld te worden de stoffen die een natuurlijke oorsprong hebben en geen schade toebrengen aan de gezondheid. Hoe gaat het kabinet de ruimte benutten die de Raad van State op dit punt lijkt te bieden?

De normen op het gebied van de stikstofdioxiden vormen het echte probleem, althans voor een overgangperiode tot 2010 of hooguit tot 2015. Gedurende deze periode wordt het huidige wagenpark voor zowel het personen- als het goederenvervoer uitgefaseerd. De CDA-fractie pleit niet voor het versoepelen van de normen, maar steunt het kabinet in een verzoek aan «Brussel» om op dit onderdeel meer tijd te krijgen. Overigens dient langs een aantal sporen tegelijkertijd gewerkt te worden aan verbetering van de luchtkwaliteit, ook op lokaal niveau. Het zal dan mogelijk zijn om in 2010 of 2015 aan een flink aantal normen te voldoen.

Mevrouw Spies kan geen genoegen nemen met een te lang durende onzekerheid voor gemeenten over het wel of niet door kunnen gaan van infrastructuur- en bouwprojecten. Zij wil zo snel mogelijk de resultaten van de door het kabinet in de brief van 20 april (29 667, 28 663, nr. 12) aangekondigde inventarisatie op dit punt weten. Daarbij moet worden gezien of de aangekondigde maatregelen voldoende effectief zijn om Nederland van het slot te halen. Zo niet, dan zullen opnieuw maatregelen genomen moeten worden, misschien ingrijpender en onconventionele maatregelen.

De heer **De Krom** (VVD) memoreert dat de VVD-fractie er al in 2000 voor heeft gewaarschuwd dat uitvoering van de EU-richtlijn luchtkwaliteit een groot probleem zou opleveren. De fractie gaf er dan ook de voorkeur aan de betreffende normen niet in een uitvoeringsbesluit vast te leggen, maar in een wet. Dit waarborgt een gedegen parlementaire behandeling, inclusief een advies van de Raad van State. Indien destijds besloten was tot invoering bij wet, had ook een pakket uitvoeringsmaatregelen besproken kunnen worden. Zo is het echter niet gegaan en sindsdien is een aantal jaren verstreken en is er veel onduidelijkheid. Er is vandaag een brief van het Presidium van de Tweede Kamer aan het kabinet uitgegaan, waarin erop wordt aangedrongen dat het kabinet zijn verplichting tot regeling bij wet nakomt.

Constaterende dat het kabinet is geweest dat op het punt van wetgeving voor vertraging heeft gezorgd, wijst de heer De Krom een uitspraak van minister Peijs, gisteren op een bijeenkomst, van de hand dat het de VVD is die in dezen voor vertraging zou zorgen. Indien de minister haar uitspraak staande houdt, daagt hij haar uit om aan te geven op welke punten de VVD voor vertraging zorgt; zelf is hij geen tegenstander van tussentijdse regeling bij AMvB. Kwalijk vindt hij het dat de minister bij die gelegenheid zou hebben gesproken in termen van: mensen moeten maar een roetfiltertje kopen voor moederdag! De luchtkwaliteit is niet een zaak van staatssecretaris Van Geel alleen, maar een die het hele kabinet

aangaat; de gevolgen van luchtvervuiling laten zich voelen op de beleids-terreinen van vele ministers. De heer De Krom verwacht dan ook dat het kabinet de staatssecretaris steunt in zijn zoektocht naar maatregelen, ook in financiële zin. Snelle actie is hier nodig en de VVD-fractie dringt aan op een samenhangend en onderbouwd pakket van maatregelen. De fractie is evenwel niet voor een verhoging van de dieselaccijns.

De heer De Krom is vóór bronbeleid. Dit kan het beste gebeuren door het in Europees verband, op verplichtende wijze, aanscherpen van emissie-eisen, maar dat is tot op heden niet gebeurd. Hij zou het op prijs stellen, indien de minister-president dit op Europees niveau aan de orde stelt. Het kan wat de heer De Krom betreft ook op basis van vrijwilligheid geschieden, bijvoorbeeld in de vorm van een convenant met de sectoren in Nederland of wellicht zelfs over de landsgrenzen heen, waarin wordt afgesproken vooruit te lopen op een verscherping van normen. De staatssecretaris kan onderzoeken hoever hij in dezen langs vrijwillige weg kan komen. Dat kan de basis zijn voor een Europese regeling, waartoe de minister-president nu een eerste aanzet in Brussel dient te geven. Hiernaast is de VVD-fractie voorstander van tal van andere maatregelen in het belang van de luchtkwaliteit zoals BPM-differentiatie, infraheffing, het verwachte pakket van de commissie-Nouwen, schoner maken van het wagenpark, onderzoek van de mogelijkheden om meer op LPG en aardgas te rijden. Welke maatregelen denkt het kabinet nog met provincies en gemeenten te kunnen afspreken? Is er gedacht aan verlaging van de BPM op motorfietsen? In hoeverre wordt nu bij de infrastructuurplannen van minister Peijs rekening gehouden met luchtkwaliteit? Tot de te nemen maatregelen rekent de heer De Krom ook het zachter rijden waar dit effectief is, zoals de zone van 80-km/u bij Rotterdam. Er dient wat dat betreft serieus gekeken te worden naar de hotspots waarop het kabinet wijst, maar bepalend blijft de vraag of verlaging van de maximumsnelheid effectief is.

Hoe kan het zijn dat alleen Nederland het probleem van «het op slot zijn» ervaart als gevolg van toetsing van ruimtelijkeordeningsplannen en -projecten aan de luchtkwaliteitsnormen, waar dit in andere EU-lidstaten niet het geval is? Wordt er verschillend gemeten? Het is de heer De Krom bekend dat de normen verschillend worden geïnterpreteerd in de lidstaten. Waarom heeft Nederland, als enige in Europa, niet het onderscheid overgenomen tussen grenswaarden en overschrijdingsmarges ten behoeve van de menselijke gezondheid en ten behoeve van vegetatie? Voorziet de staatssecretaris een reparatie op deze punten en, zo ja, welke? Voorkomen moet worden dat zich een rampscenario ontwikkelt, in die zin dat Nederland zijn best doet de normen te halen terwijl de rest van Europa achterover leunt en uiteindelijk kiest voor vertraging en uitstel. Het kabinet dient dit in Brussel aan te kaarten en om uitleg te vragen over de interpretatie van de normen.

Een groot probleem vindt de heer De Krom het dat de gestelde luchtkwaliteitsnormen voor Nederland onhaalbaar zijn, welk pakket maatregelen ook wordt aangedragen. Voor zover er Europees de verplichting is om zo dicht mogelijk bij de normen te komen, laat zich de vraag stellen wanneer Nederland in dat opzicht genoeg heeft gedaan. Het antwoord op deze vraag hangt van vele factoren af, bijvoorbeeld van wat andere landen hebben gedaan. In dat opzicht doet Nederland het meest. Nederland dient om zich heen te kijken en te letten op de aanpak van zaken in andere lidstaten. Voorkomen moet bijvoorbeeld worden dat in Nederland, in tegenstelling tot omringende landen, geen bedrijfsterreinen meer zouden kunnen worden aangelegd.

Kritiek heeft de heer De Krom op de tekortschietende aanpak van de Europese Commissie bij de verdere uitvoering van de richtlijnen luchtkwaliteit, waartoe hij onder meer wijst op kritiek van oud-minister Pronk op de normstelling. Daarbij werd geconcludeerd dat de normen slechts benaderd konden worden als Europa óók maatregelen neemt, maar dat is niet

gebeurd. De richtlijn zou in 2003 worden geëvalueerd en dat is evenmin gebeurd.

De heer De Krom signaleert een misverstand over de uitspraken van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De betreffende bouw- en infrastructuurprojecten zijn niet afgewezen op grond van strijd met de normen, maar op grond van onvoldoende onderzoek naar, respectievelijk niet voldoende aannemelijk maken van de consequenties voor de luchtkwaliteit. Als de overheid wat dat betreft haar huiswerk beter doet, een gedegen plan op tafel legt voor de aanpak van de luchtkwaliteit en er per saldo daarin geen verslechtering optreedt, is er veel meer mogelijk dan nu gedacht wordt. Deelt het kabinet deze opvatting?

Nederland moet alles doen wat redelijkerwijs mogelijk is om de normen te halen. Het gaat niet aan, de kop in het zand te steken en erop te vertrouwen dat het wel goed komt. Europese Commissie, rijksoverheid, provincies en gemeenten – allen moeten aan het werk om te voorkomen dat de zaak verder vastloopt. De heer De Krom doet een beroep op de minister-president zich hiervoor in te zetten.

De heer **Van der Staaij** (SGP) oordeelt dat de in de afgelopen jaren behaalde tijdswinst bij de realisering van infrastructurele projecten en bouwprojecten nu in één klap tenietgedaan lijkt te worden. Het getuigt van een verkeerde inschatting van de betekenis van de EU-richtlijn luchtkwaliteit. Het heeft geen zin hierover een tirade af te steken. Dat de laatste poging van het kabinet om de huid te redden, de ministeriële regeling luchtkwaliteit, recent is afgestraft door de Raad van State, vormt al genoeg schrobbering. Het gaat er nu om wat kan worden gedaan om de normen alsnog te halen.

De vraag hoe het kan dat Nederland méér dan andere landen hier nu tegenaan loopt, doet de heer Van der Staaij erop wijzen dat in Nederland ruimtelijke ordening en milieu in de besluitvorming zijn geïntegreerd. Dat is op zich een goede zaak, die ook breed zo is gewild ter vermijding van een verkokerde situatie. Het is op zichzelf pijnlijk als zaken planologisch gezien doorgang kunnen vinden, maar vervolgens vastlopen op de milieunormen. Daarmee wordt echter wel helder dat er niet gebouwd kan worden als het qua milieu niet in orde is.

De heer Van der Staaij neemt in zijn beschouwingen de gezondheid van de burgers als vertrekpunt. Zijn eerste reflex is derhalve niet om te komen tot versoepeling of uitstel van de normen, gelet ook op de rapporten die het verband aantonen tussen luchtvervuiling en vervroegde sterfte. Er is, wat zijn fractie betreft, draagvlak voor een stevig en ingrijpend pakket van maatregelen, waarop nu dient te worden ingezet en waarvoor een stevig budget beschikbaar zal moeten zijn.

Op het punt van de minder conventionele maatregelen denkt de heer Van der Staaij aan het op grotere schaal overgaan op een maximumsnelheid van 80 km/u op de rijkswegen, in het bijzonder in de Randstad. Een maatregel die ziet op roetfilters voor dieselauto's, sorteert veel effect en hij steunt de subsidieregeling daarvoor. Zijn fractie heeft zich voorstander betoond van invoering van een integrale kilometerheffing waarbij tevens de milieuschade verrekend wordt. Ook een maatregel als de autoloze zondag kan een nuttige bijdrage leveren. In het buitenland worden regelmatig in grote steden autoloze dagen als maatregel tegen vervuilde lucht ingezet. Er kan in Nederland ook met andere autoloze dagen dan de zondag worden geëxperimenteerd. Wil de staatssecretaris aan een dergelijke maatregel, al of niet op vrijwillige basis, eens aandacht besteden? De heer Van der Staaij steunt de door de staatssecretaris voorgestelde generieke maatregelen en verneemt graag een reactie van de bewindslieden op de suggesties die in dit algemeen overleg naar voren worden gebracht. Hij denkt hierbij in het bijzonder aan het aandringen bij de EU op een steviger, gericht bronbeleid dat op de lange termijn van groot belang is voor de luchtkwaliteit. Voor Nederland geldt dat de belangrijkste

achtergrondconcentraties van fijn stof uit het buitenland afkomstig zijn. De zeescheepvaart en het vliegverkeer mogen niet buiten schot blijven in deze discussie. Voor de zeescheepvaart zijn de normen betreffende het zwavelgehalte in stookolie onnodig soepel en daar is veel milieuwinst te halen. Hoe zit het met de al veel eerder aangekondigde subsidieregeling voor schonere motoren in de binnenvaart?

De heer **Hermans** (LPF) memoreert dat twee weken geleden, tijdens een hoorzitting over de kaderrichtlijn Water, er door het RIVM op werd gewezen dat de Kamer daarbij beter op haar zaak diende te letten dan was gebeurd bij de Vogel- en Habitatrichtlijnen en de richtlijn Luchtkwaliteit. Nederland ervaart nu dat als gevolg van de EU-richtlijnen inzake luchtkwaliteit tal van bouwprojecten niet meer kunnen worden uitgevoerd. Hij wijst in dit verband op de uitspraken van prof. Koeman in het Financieele Dagblad van heden over de wijze waarop Nederland als enige land de richtlijn luchtkwaliteit in nationale, bindende regels heeft vastgelegd met de genoemde gevolgen. De heer Hermans stelt in dit verband voor om, bijvoorbeeld via een noodwet, de koppeling tussen milieuregels en bouwvergunningen te schrappen, zodat er weer woningen gebouwd kunnen worden.

Maatregelen, zoals een dieselaccijnsverhoging, dienen bekeken te worden op hun negatieve effecten voor de welvaart. Zij moeten haalbaar en realistisch zijn, en hand in hand gaan met oog voor de economische ontwikkeling. In dit opzicht zijn de gevolgen van de EU-richtlijn luchtkwaliteit voor Nederland onacceptabel. De LPF-fractie is voorstander van het nastreven van een Europees bronbeleid, alsmede van aanpak van de norm voor fijn stof; zij pleit voor uitstel van de norm voor stikstofdioxide tot ten minste 2015. Voorts dienen uitzonderingen te worden bedongen voor een aantal specifieke locaties en dient de saldobenadering toepassing te vinden. De LPF-fractie voelt zich hierin gesteund door het IPO. Nederland kan niet tot het onmogelijke worden gehouden.

Het stimuleren van de toepassing van roetfilters is een goede zaak. Het verdient aanbeveling de BPM zodanig te differentiëren dat mensen ook uit dien hoofde ervoor kiezen een dieselauto met roetfilter te nemen. Een sloopregeling acht de heer Hermans eveneens een goede zaak, alsmede het bevorderen dat vrachtwagens en bussen van Euro-4- of Euro-5-motoren worden voorzien. Aan het stimuleren van biobrandstoffen moet meer gebeuren. Prima is een subsidie voor schone scheepsmotoren in de binnenvaart, waarbij dan voor nieuwe schepen dergelijke motoren verplicht gesteld zouden kunnen worden. Van de binnenvaart, die relatief laag wordt belast, mag een grotere inspanning geveerd worden op het punt van het terugdringen van emissies.

Hoewel de heer Hermans de aanpak van het kabinet steunt, vindt hij het onbegrijpelijk dat Nederland destijds met de richtlijn Luchtkwaliteit akkoord is gegaan en er op deze wijze uitvoering aan heeft gegeven. Terwijl in Nederland de infrastructuurprojecten stokken, kan in België de gehele ring van Antwerpen op de schop genomen worden. Hoe laat zich dit in Europees verband rijmen? Zullen ook de projecten betreffende de A4 Midden-Delfland en de A74 Venlo sneuvelen bij de Raad van State? Opdat Nederland in het vervolg goed op zijn zaak kan letten, bepleit de heer Hermans dat een voorbeeld wordt genomen aan de manier waarop andere lidstaten ervoor zorgen hun ogen en oren aan de voorkant van het Europese besluitvormingsproces te hebben. Het betekent dat Nederland een sterkere vertegenwoordiging, met een groot apparaat, in Brussel dient te hebben. Verwerping van het Europees grondwettelijk verdrag zal een kans bieden om in nieuwe Europese onderhandelingen het onderwerp luchtkwaliteit te betrekken en te pleiten voor een soepeler norm.

Mevrouw **Gerkena** (SP) constateert dat het angstbeeld van een land waar niet meer gebouwd mag worden, de discussie over een afdoende aanpak

van de luchtverontreiniging in de weg staat. Door dit beeld op te roepen doet het kabinet alsof het allemaal de schuld van Europa is en alsof bescherming van de volksgezondheid en het opheffen van blokkades voor grote infrastructurele projecten van gelijke waarde zijn. De Europese richtlijn voor verbetering van de luchtkwaliteit is al sinds 2001 van kracht, maar de politiek zat te slapen en vond ook dit jaar één miljard voor nieuw asfalt belangrijker dan maatregelen tegen de verkeersemmissies. De voor fijn stof vastgestelde luchtkwaliteitseisen dienden op 1 januari 2005 te zijn bereikt, maar in grote delen van Nederland nadert het hoge achtergrondniveau van fijn stof de maximale waarde of overschrijdt deze. Het is opmerkelijk dat de staatssecretaris de opstelling van de Raad van State niet had voorzien. Hij kan nu echter aan de slag met allerlei maatregelen die zowel goed zijn voor het milieu, alsook voor de volksgezondheid: er ligt het commentaar van het RIVM, en GroenLinks, PvdA en SP hebben maatregelen gepresenteerd waarvan een deel zo in te voeren is en een ander deel wat meer inzet van het kabinet vraagt. Overigens zijn de huidige voorstellen van de bewindslieden een lege huls, indien niet voorzien van data en een financiële dekking voor de langere termijn. Pleiten voor verruiming van de normen is niet op zijn plaats, gegeven de vele nog te nemen extra maatregelen.

In Duitsland worden straten waar de luchtvervuiling het ergst is, 's morgens schoon gespoten en politieagenten houden er in de gaten of vrachtwagens die zwaarder zijn dan 2,8 ton, zich aan het straatverbod houden. Ook kent Duitsland een «dieseldubbeltje» en een kilometerheffing voor het vrachtverkeer. Het getuigt, vergeleken met Nederland, van doortastend optreden in het belang van de volksgezondheid. Het Nederlandse kabinet geeft op het punt van biobrandstoffen geen gehoor aan de motie-Crone c.s. en is alleen bereid bij het Belastingplan 2006 over het onderwerp te praten. Producenten staan te popelen om bio-ethanol te produceren, zodra er een accijnsvrijstelling wordt ingevoerd. Volgens de SP is er, in tegenstelling tot de bewering dat Nederland op slot zit, veel meer mogelijk. De bewindslieden geven er blijk van deze ruimte te zien, als zij wijzen op de gemeentelijke verantwoordelijkheden. Daartoe moet het kabinet de gemeenten echter wel helpen: bij het maken van goede luchtkwaliteitsplannen en door het verstrekken van de bijbehorende financiële middelen. Daar waar de gemeente geen zeggenschap heeft, bijvoorbeeld op de doorgaande wegen of de snelwegen, moet het kabinet zich samen met de lokale besturen inzetten voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

Mevrouw Gerkens heeft eerder voorgesteld om in een straal van 150 meter van een snelweg of doorgaande weg geen gebouwen voor kwetsbare groepen neer te zetten. Het kabinet acht een dergelijke bepaling sympathiek maar niet haalbaar, omdat de verantwoordelijkheid daarvoor bij de gemeenten ligt en er al zoveel gebouwen op een dergelijke locatie zijn gelegen. Dit zou echter reden te meer moeten zijn om daaraan nu een halt toe te roepen. Uit onderzoek naar kinderen die in de buurt van drukke wegen verblijven, blijkt dat 40% van hen last heeft van benauwdheid en/of allergische reacties, terwijl er ook effecten op de leerprestatie zijn. Zij dringt andermaal aan op een verbod op het bouwen van kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen en bejaardencentra binnen een straal van 150 meter van drukke verkeerswegen.

Desgevraagd onderkent mevrouw Gerkens dat emissies als gevolg van files niet bevorderlijk zijn voor de luchtkwaliteit en dat het uittrekken van minder geld voor «asfalt» op zich het fileprobleem niet oplost. De files zullen echter niet verdwijnen met het aanbieden van meer wegcapaciteit. Zij kiest voor geheel andere oplossingen zoals het geven van een impuls aan het openbaar vervoer. Om iets te doen aan het milieu én de files moet het wegverkeer worden verminderd. Daartoe zijn door de SP en door anderen vele maatregelen voorgesteld, onder meer invoering van een kilometerheffing.

De heer **Slob** (ChristenUnie) heeft de indruk dat de staatssecretaris met het dossier luchtkwaliteit, zeker na het harde rapport dat het RIVM gisteren uitbracht, als het ware met de rug tegen de muur staat: zijn luchtkwaliteitsplan is onvoldoende om de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide te halen. De risico's van de luchtverontreiniging voor de volksgezondheid zullen slechts beperkt afnemen en de knelpunten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen blijven vooralsnog bestaan. Voor de fractie van de ChristenUnie gaat het dossier luchtkwaliteit niet alleen over een ecologisch probleem met ruimtelijke en economische gevolgen, maar ook over een sociaal probleem, namelijk de aantasting van de gezondheid van mensen. Dat betekent een grote verantwoordelijkheid voor het nemen van goede maatregelen, waartoe de heer Slob niet direct reikt om te vragen om versoepeling van normen. Onder goede maatregelen verstaat hij zowel conventionele als onconventionele maatregelen. De fractie van de ChristenUnie heeft zich in de jaren negentig al nadrukkelijk uitgesproken voor het beprijzen van automobiliteit, een maatregel waar nu steeds meer draagvlak voor komt. Ook heeft de fractie aangedrongen op versterkte aandacht voor de binnenvaart en op meer investeren in openbaar vervoer in plaats van in asfalt. Voorts heeft zij zich uitgesproken voor het verlagen van maximumsnelheden, vooral in stedelijke gebieden. Voor zover deze en andere maatregelen nog niet zijn opgepakt, dient dit alsnog te gebeuren en waar er al wel aan zulke maatregelen wordt gewerkt, dient zo mogelijk het tempo te worden versneld. In een vorig algemeen overleg heeft de ChristenUnie-fractie er al op aangedrongen roetfilters niet alleen via de BPM te stimuleren, maar ervoor te zorgen dat deze op korte termijn ook in bestaande vrachtwagens, bussen en bestelauto's geplaatst worden. Het aldus aanpakken van het bestaande wagenpark acht de fractie de meest effectieve maatregel. Zij is daarbij bereid te spreken over een accijnsverhoging voor diesel, mede met het oog op het verkrijgen van de voor deze aanpak benodigde financiële middelen. Tevens vraagt de heer Slob aandacht voor tien aanvullende maatregelen op het nationale luchtkwaliteitsplan die heden ontvangen werden van de provincie Zuid-Holland en waarvan de beprijzing van automobiliteit onderdeel uitmaakt. Tot de onconventionele maatregelen rekent de heer Slob het autoluw maken van binnensteden. Sommige steden in Nederland zijn daar al mee bezig, maar dit kan gestimuleerd worden. Een onconventionele maatregel is voorts de autoloze zondag, maar daarvan zijn ook vormen denkbaar als het mogen rijden van auto's met even nummerborden op even dagen en van auto's met oneven nummerborden op oneven dagen. Zo kan op verschillende overheidsniveaus worden bezien of er goede maatregelen te nemen zijn die samen een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland. Om resultaat te bereiken, is het is zaak er gezamenlijk de schouders onder te zetten en af te zien van het elkaar bestrijden. Daar hoort vervolgens ook geld bij en in dat opzicht is de heer Slob verheugd over wat mevrouw Spies van de CDA-fractie hierover heeft gezegd. Naar hem blijkt, is mevrouw Spies bereid om, mocht de staatssecretaris op het punt van de financiële middelen wat afstand houden, de Kamer daarover een uitspraak voor te leggen.

Het antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris** benadrukt dat het gaat om het zoeken van een oplossing voor een buitengewoon weerbarstig probleem en dat goedkope retoriek, zoals hij deze waarnam in de inbreng van de zijde van de fracties van PvdA en GroenLinks, daaraan geen bijdrage levert. De problemen op het gebied van de luchtkwaliteit zijn groot, in de eerste plaats vanwege de sterk negatieve effecten op de gezondheid van mensen. Er is al veel bereikt: van 4,5 miljoen mensen naar minder dan 300 000 mensen die worden blootgesteld aan normoverschrijding bij NO₂.

Er is de afgelopen jaren getracht, met veel aanvullend beleid, in het belang van de volksgezondheid dichter bij de normen te komen voor een aantal stoffen. Daar zijn diverse nota's en besprekingen aan gewijd. Tijdens zijn voorzitterschap van de Europese Milieuraad vormde het klimaat- en het luchtkwaliteitsbeleid de eerste prioriteit voor de staatssecretaris in een streven om op Europees niveau tot aanscherpingen en verbeteringen te komen. Voor Nederland is een pakket maatregelen opgesteld waaraan dit jaar uitvoering wordt gegeven: de stimuleringsregeling voor de binnenvaart, stimulering van roetfilters, subsidieregelingen voor schone vrachtauto's, differentiatie van de dieselaccijns naar SO₂ en een besluit om per 1 januari 2006 voor zuinige auto's minder BPM te laten betalen en voor minder zuinige auto's méér. Er is geen enkele reden een beeld op te roepen dat het kabinet niet doet wat is afgesproken. Het blijkt echter dat dit alles nog onvoldoende is, want er wordt in Nederland niet voldaan aan de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen en mede daardoor komt een aantal besluiten inzake ruimtelijke inrichting ter discussie. Het kabinet heeft daarop besloten extra maatregelen te nemen in de zin van wat redelijkerwijs maximaal mogelijk is, concrete maatregelen die maatschappelijk draagvlak hebben en financieel uitvoerbaar zijn. Tevens wordt ernaar gestreefd om in Europees verband de niet-bedoelde effecten van deze Europese regelgeving te bespreken. In dat kader heeft de staatssecretaris voorlichting gevraagd aan de Raad van State over de beoogde ministeriële regeling luchtkwaliteit, een procedure waarop hij termen als «foezelen» niet van toepassing acht. Hij heeft vorig jaar al in een circulaire de interpretatieproblematiek rond de normstelling aangegeven. Nu de Raad van State in zijn voorlichting tot een negatieve conclusie komt over de regeling luchtkwaliteit, legt de staatssecretaris zich daarbij neer.

Ten aanzien van de Europese normen die in 1999 zijn vastgesteld op het gebied van luchtkwaliteit, heeft Nederland aangegeven dat deze alleen haalbaar zouden zijn met een aanzienlijk scherper Europees pakket voor de emissies van auto's. Ook diende te worden voorzien in een evaluatieprocedure, omdat de wetenschappelijke onderbouwing van het beleid inzake bijvoorbeeld fijn stof nog onvoldoende bleek. De normstelling in Europa op het gebied van verkeersemissies is echter, door de invloed van grote autoproducerende landen, onvoldoende aangescherpt. De vraag is dan relevant of Nederland, met de nu voorliggende pakketten maatregelen, in redelijkheid aan de Europese normen voor luchtkwaliteit kan voldoen. Voor zover een drietal fracties de suggestie wekt dat dit kan, is de staatssecretaris van mening dat zij de burgers van Nederland knollen voor citroenen verkopen, want het kan niet. Met de maatregelen en de aanvullende maatregelen die zij voorstellen, kunnen de normen evenmin gehaald worden. Slechts met draconische maatregelen is dit bereikbaar, zoals halvering van het wagenpark en zorgen dat er in 2010 alleen nog nieuwe auto's rijden die voldoen aan de normstelling.

Als nu geconstateerd wordt dat de Europese normen niet worden gehaald, moet bezien worden wat Nederland maximaal kan doen om én de doelstellingen in termen van volksgezondheid te halen én in Europees verband recht van spreken te hebben. Hoe zou het pakket maatregelen moeten luiden om Europa te tonen dat Nederland aldus het maximale doet? De staatssecretaris benadrukt dat hierbij maximaal op de volksgezondheid moet worden ingezet, zoals dit ook in zijn brieven aan de Kamer vooropstaat. Het is unfair hem te verwijten dat hij onder de normen uit probeert te komen. Het is eerder aan de heer Samsom, de heer Duyvendak en mevrouw Gerkens om op een zakelijke en heldere wijze aan te geven hoe zij denken de normen te kunnen halen.

De heer **Samsom** (PvdA) onderkent dat het niet zeker is of met de voorstellen van zijn en andere fracties de normen gehaald zullen worden. Hij meent echter dat de staatssecretaris niet het maximaal redelijke doet,

omdat deze bijvoorbeeld een eerder voornemen tot dieselaccijnsverhoging nu niet in zijn pakket heeft opgenomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) durft de stelling te verdedigen dat grosso modo de normen in 2010 kunnen worden gehaald, afgezien van een enkele locatie waar het dan voor fijn stof of NO_x nog niet zal zijn gelukt. Voor NO_x is een reductie nodig van ongeveer 35 mln. kg. Met wat de staatssecretaris voorstelt, wordt een reductie bereikt tussen 3 en 9, terwijl volgens het RIVM met het pakket van GroenLinks een uitkomst van 27 wordt bereikt. De fractie van GroenLinks bepleit aanvullend om meer roetfilters te installeren, waardoor het resultaat navenant beter wordt. Waarom stelt de staatssecretaris niet voor om de maximumsnelheid generiek te verlagen naar 80 of 100 km/u? Waarom stelt hij niet voor om een tolheffing rond steden in te voeren en de dieselaccijns met 8 cent te verhogen? Met dergelijke voorstellen kan de staatssecretaris aantonen dat hij werkelijk doet wat mogelijk is.

De **staatssecretaris** zal nog nader ingaan op de afzonderlijke maatregelen. Hij heeft hiermee echter geen duidelijk antwoord gekregen op zijn vraag of Nederland met welk pakket dan ook de Europese normen kan halen. De suggestie dat dit mogelijk is, is namelijk steeds gewekt, bijvoorbeeld in persberichten van GroenLinks. Zijnerzijds geeft hij in alle helderheid aan, daarin gesteund door het RIVM-rapport, dat, wat Nederland binnen het maximaal redelijke ook doet, de normen niet gehaald worden. Op het punt van de inspanningen die het zich op dit gebied getroost, loopt Nederland zelfs voorop in Europa.

De pakketten aan maatregelen zoals deze nu van verschillende zijden voorliggen, inclusief het pakket van kabinetszijde, zullen elkaar qua effecten grosso modo niet veel ontlopen. Het resultaat van de pakketten van PvdA en GroenLinks wordt echter voor een groot deel bepaald door wat daarbij beoogd wordt ten aanzien van de binnenvaart. In het RIVM-rapport wordt er al op gewezen dat hierbij niet naar de juridische haalbaarheid is gekeken. De subsidieregeling voor Euro-5-motoren uit het pakket van GroenLinks is ook voorzien in het pakket van het kabinet. Het is de lijn van de staatssecretaris dat kabinet en Kamer, om tot resultaten te komen, elke maatregel die mogelijk is en binnen het redelijke valt, met elkaar dienen te bespreken. Zelf heeft hij voor zijn beleid een maximaal pakket nodig en dit geldt ook voor minister Peijs. Voor 2005 is voorzien in financiële dekking: alles wat afgesproken was in het kader van de Nota Verkeersemissies, wordt uitgevoerd; ook in de subsidieregeling voor schonere vrachtauto's is voorzien. Dat de geagendeerde brieven van de staatssecretaris niet ingaan op de projecten op het gebied van biobrandstoffen, is omdat deze brieven over de problematiek van de luchtkwaliteit gaan en biobrandstoffen daarvoor geen oplossing bieden; deze veroorzaken ook roetuitstoot en evenveel NO_x. Zij behoren, samen met de CO₂-differentiatie bij de BPM, tot een apart traject dat te maken heeft met zuinig gebruik van brandstof en het verminderen van CO₂-uitstoot. Daaraan wordt uitvoering gegeven.

Met het oog op 2006 vindt een ordelijke beleidsvoorbereiding plaats met inachtneming van de volgorde waarin de besluitvorming in het kabinet plaatsvindt. Twee relevante momenten daarin doen zich in de komende weken voor, wanneer respectievelijk het Belastingplan 2006 en de FES-budgetten aan de orde zijn. Dit zijn als het ware piketpalen waarbinnen het kabinet beoordeelt, aan de hand van kosteneffectiviteit en haalbaarheid, welke maatregelen op het terrein van de luchtkwaliteit de beste keuze vormen. Dit geldt ook voor de maatregelen die het kabinet extra zal willen doen. Deze zaken worden thans uitgewerkt, waarbij bekeken wordt hoe met de beschikbare middelen de meeste milieuwinst kan worden bereikt. Het kabinet zal daarbij goed luisteren naar suggesties die van de zijde van de Kamer worden gedaan; over een aantal daarvan

denken de bewindslieden zelf al na. De staatssecretaris let er tevens op of zich voor suggesties politieke meerderheden aftekenen.

Door verscheidene woordvoerders is gevraagd, onder verwijzing naar de betreffende subsidieregeling, of het aanbrengen van roetfilters niet verplicht gesteld zou kunnen worden. De staatssecretaris stelt vast dat op communautair niveau het antwoord luidt dat dit niet kan. De Europese regelgeving biedt lidstaten echter de mogelijkheid om op grond van gezondheidscriteria iets extra's te doen. Hij zal nagaan in hoeverre het betreffende artikel hier soelaas biedt. Het helpt overigens al dat veel auto-merken de roetfilter standaard gaan aanbrengen in nieuwe auto's.

Een andere suggestie is het achteraf aanbrengen van roetfilters op bestaande dieselauto's (retrofit). Dat is geen eenvoudig karwei en uit het oogpunt van rendement niet zo effectief. De kosten belopen € 500 à € 1500 per te installeren filter en de vraag is of deze kosten lonen voor een gemiddelde dieselauto van vijf jaar en of de overheid deze kosten moet dragen. Deze punten worden uitgezocht en gezien wordt of de suggestie valt binnen het maximaal redelijke.

Een al genoemde suggestie betreft de binnenvaart die schoner moet worden, bijvoorbeeld op het punt van NO_x-uitstoot. Dit heeft de aandacht van de staatssecretaris. Nederland is echter gebonden aan het Rijnvaartverdrag (Akte van Mannheim) en kan daarom niet zonder meer verplichtingen te dien aanzien aan de binnenvaart opleggen zoals de installatie van roetfilters. De verdragsbepalingen beperken tevens de mogelijkheid van het opleggen van gebruiksvergoedingen aan de binnenvaart. Bezien wordt thans of bepalingen van het verdrag geschrapt of aangepast kunnen worden. Het betekent evenwel dat het probleem van de binnenvaart de eerste jaren niet wordt opgelost, waardoor uit deze hoek voorsnog geen bijdrage aan een verbeterde luchtkwaliteit in 2010 is te verwachten. De staatssecretaris wijst er aan de hand van deze drie voorbeelden van suggesties op hoe de harde bestuurlijke en politieke werkelijkheid in Europa in de weg kan staan aan wensen van fracties. Het is niettemin zijn streven om in overleg met de Kamer dit gat tussen droom en daad zo goed mogelijk te dichten.

In zijn brief van 20 april (29 667, 28 663, nr. 12) geeft de staatssecretaris aan dat wordt gekeken naar verschillende opties en naar de effectiviteit van maatregelen, zonder daarvan een limitatieve opsomming te geven. Bekeken wordt wat het meest rendabel is. Zo wordt als maatregel genoemd het stimuleren van een schoner openbaar vervoer door het daartoe verstrekken van extra middelen aan lagere overheden. Zij wenden op hun beurt deze middelen aan om in het kader van hun OV-concessieverlening te bevorderen dat bussen bijvoorbeeld op aardgas rijden.

Lokaal is heel veel mogelijk op het gebied van luchtkwaliteitsbeleid; daar neemt ook het bewustzijn rondom dit onderwerp sterk toe. Vele lagere overheden, provincies en grote steden, nemen hun verantwoordelijkheid en zijn bezig extra maatregelen te treffen. Zo kan het Rijk oude vrachtwagens het rijden niet verbieden, maar gemeenten kunnen dit wel doen door wegen en gebieden aan te wijzen waar deze niet mogen rijden. In goed overleg met IPO en VNG roept de staatssecretaris de lagere overheden ertoe op samen een pakket maatregelen te ontwikkelen dat landelijk dekkend kan zijn, om tot vermindering te komen van de deken van fijn stof en NO₂ die over het land ligt. Blijkens het RIVM-rapport is fijn stof in een straat voor ongeveer 25% gerelateerd aan het autoverkeer en daarvan kan slechts een deel van 5 à 6% met roetfilters worden bestreden. Dit is geen reden om dan maar niets te doen, want ten behoeve van de gezondheid van de mensen die er wonen is het van grote betekenis dat zoveel mogelijk wordt gedaan, ook door de lokale overheden. Zij kunnen daarin ondersteund worden via een verhoging van het ISV-budget. Daarnaast wordt door het ministerie van VROM een loket geopend waar lokale bestuurders hulp kunnen krijgen bij het opstellen van eigen luchtkwaliteitsplannen. De

staatssecretaris heeft met VNG en IPO afgesproken dat het in wording zijnde nationale luchtkwaliteitsplan van het kabinet eind van dit jaar gereed zal zijn, met daarin verwerkt de bijdragen van gemeenten en provincies. Daarmee zal op een integrale manier ook aan «Brussel» kunnen worden getoond wat de gezamenlijke inzet in Nederland is voor een maximale aanpak van het luchtkwaliteitsprobleem.

Bij de aanschaf van dienstauto's gaat de voorkeur van de rijksoverheid uit naar benzineauto's; voor zover dieselauto's worden aangeschaft, dienen deze te zijn voorzien van een roetfilter. Er is ruimte voor innovatie bij de aanschaf van dienstauto's zoals de mogelijkheid hybride auto's aan te schaffen. Voor de mate van schoon zijn, qua emissie, van de wat grotere dienstauto's is het niet relevant of zij behoren tot de A-, B-, C- of D-categorie, want dit geeft alleen een indicatie van het brandstofverbruik. Het is overgelaten aan de verschillende departementen om aan een en ander op een zinvolle wijze inhoud te geven. De staatssecretaris vermeldde al de per 1 januari 2006 in te voeren BPM-differentiatie naar de mate van zuinigheid van auto's. Deze Nederlandse lijn is ongehoord in Europa; het ministerie van Financiën bereidt thans de uitvoeringsmaatregelen voor. Bekeken wordt of een soortgelijke aanpak mogelijk is naar de mate van schoon zijn van auto's.

Het RIVM-rapport geeft aan dat het instrument van de dieselaccijns een bijdrage kan leveren in een pakket van maatregelen gericht op verbetering van de luchtkwaliteit. De staatssecretaris staat hierbij voor een dilemma. Dieselrijders wijzen hem erop dat een aantal jaren geleden het gebruik van dieselauto's is gepropageerd omdat deze zuiniger rijden (minder CO₂-uitstoot), maar nu krijgen deze zelfde dieselrijders te horen dat hun auto's schadelijker zijn voor de luchtkwaliteit dan benzineauto's. Uitgangspunt van de staatssecretaris is dat hij niets tegen dieselauto's heeft, maar dat zij schoon moeten zijn. Dit kan bereikt worden met denox-katalysatoren en roetfilters. Hij heeft vorig jaar met de gedachte gespeeld dat de dieselaccijns een financieringsbron zou kunnen zijn voor een aantal maatregelen; daar dient echter draagvlak voor te zijn in de Kamer. Het kabinet besteedt nu aandacht aan dit onderwerp en hij adviseert de Kamer de uitkomst van de kabinetsoverwegingen af te wachten. Dit zal zijn neerslag vinden in het Belastingplan 2006 en de FES-budgetten. Daarbij zal een rol spelen hoe de Kamer denkt over verschillende opties. Het definitieve Nationale Luchtkwaliteitsplan ontvangt de Kamer aan het eind van dit jaar, terwijl het pakket maatregelen dat het kabinet zich voorstelt, met de Miljoenennota op Prinsjesdag wordt aangeboden.

De staatssecretaris vraagt zich af of de autoloze zondag een effectieve maatregel is; hij erkent dat daar nog niet over is nagedacht. Er dient dan gekeken te worden hoe het op zondagen is gesteld met de overschrijding van luchtkwaliteitsnormen in de vorm van daggemiddelden. Indien een dergelijke overschrijding zich op zondagen niet voordoet, maar wel op doordeweekse dagen, dan lost de autoloze zondag op zichzelf niets op. Het komt hem voor dat meer in het algemeen de discussie over de invoering van autoloze dagen ook met de gemeenten gevoerd moet worden en dat zo'n maatregel effectief moet blijken te zijn. Wat dat betreft is er het gegeven dat indien de meting van fijn stof herzien wordt op punten als zeezout, het jaargemiddelde van fijn stof geen overschrijding laat zien. Het voorschrijven van aparte Euronormen voor vrachtwagenmotoren in een beperkt aantal landen in West-Europa acht de staatssecretaris kansloos. Een dergelijke maatregel, waar fabrikanten zich dan naar richten, zal heel Europa dienen te betreffen. Wel ziet hij een mogelijkheid om in een kleiner verband van landen overeenstemming over de invoering van roetfilters te bereiken. Hij zal deze mogelijkheid onderzoeken, ook in de zin van een verplichtstelling die wellicht gebaseerd kan worden op het eerder genoemde gezondheids criterium.

Ingaande op de vraag waarom in het bijzonder voor Nederland de Europese normen voor luchtkwaliteit zulke ingrijpende gevolgen hebben, wijst

de staatssecretaris op de in Nederland toegepaste integrale benadering van zaken. In landen met een andere aanpak is er de neiging om de problemen voor zich uit te schuiven en af te wachten of in 2010 al of niet aan de norm wordt voldaan. Zij lopen daarbij het risico van in gebrekestelling door de Europese Commissie en vervolgens een boete. De staatssecretaris wijst erop dat tegenover de opvattingen van prof. Koeman hieromtrent de opvattingen van een andere hoogleraar staan. Hij verklaart zich bereid uit te zoeken hoe de vork aan de steel zit en wie er in deze juridische discussie gelijk heeft. Het is zijn vermoeden dat veel landen nu dingen doen die niet met de richtlijnen luchtkwaliteit in overeenstemming zijn. Hij zal er zorg voor dragen dat de Kamer binnen drie maanden de informatie hierover heeft.

Het roetvraagstuk beperkt zich niet tot Nederland. Doordat de norm voor roet al in 2005 is ingegaan, ontstaan nu overal problemen in Europa met het halen van deze normen. Nederland verricht zijn metingen volgens de daarvoor geldende voorschriften en protocollen. Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is overeengekomen dat de wijze van meten en rekenen wordt gevalideerd om zeker te zijn dat een en ander op de juiste manier gebeurt.

De staatssecretaris bevestigt dat er nog steeds wordt gewerkt aan het wetsvoorstel inzake luchtkwaliteit. Hij erkent dat de communicatie hierover met de Kamer gedurende de afgelopen jaren niet vlekkeloos is verlopen. In 2003 is afgesproken een wettelijke regeling te maken. Deze was medio vorig jaar in concept gereed, maar toen kwamen de uitspraken van de Raad van State in het kader van de richtlijnen luchtkwaliteit en ontstond er onzekerheid over de consequenties daarvan voor het wetsvoorstel. De uitkomst van een debat hierover met de Kamer, in november 2004, was dat de staatssecretaris mocht werken aan een ministeriële regeling, mits deze uiteindelijk zou worden vervat in een wet. Met instemming van de Kamer wil de staatssecretaris nu werken aan een algemene maatregel van bestuur, waarin recht wordt gedaan aan de uitspraken van de Raad van State. Deze AMvB heeft prioriteit; het wetsvoorstel zelf zal in de eerste bijeenkomst van het kabinet na het zomerreces aan de orde komen en dan meteen naar de Raad van State gaan.

Naar de mening van de staatssecretaris heeft deze discussie over wet en AMvB niets te maken met de thans door Nederland ondervonden problemen. Hij onderschrijft niet de suggestie dat het anders zou zijn gelopen, indien Nederland een wet zou hebben gehad; ook naar de opstelling van een AMvB wordt in brede kring gekeken en er wordt over geadviseerd door de Raad van State. Nederland is gewoonweg overvallen door wat er vorig jaar gebeurde. Het is nu zaak gezamenlijk en op een constructieve manier verder te werken. De staatssecretaris belooft dat als de Kamer kan instemmen met de AMvB – deze ligt aanstaande vrijdag al in het kabinet voor – hij ervoor zorgt dat direct na de zomer het wetsvoorstel bij de Raad van State ligt.

De heer **De Krom** (VVD) wil ervan uitgaan dat als het pakket uitvoeringsmaatregelen op Prinsjesdag wordt aangeboden, het wetsvoorstel er dan ook ligt, zodat de Kamer beide zaken in het najaar tegelijkertijd kan behandelen. Hij spreekt tegen dat het niet zou hebben uitgemaakt als er een wet zou zijn geweest. Immers, het advies van de Raad van State bij AMvB's is niet openbaar en bij wetten wel. Voorts maakt de behandeling van wetsvoorstellen in de Kamer onderdeel uit van de wetshistorie waar de rechter in zijn uitspraken rekening mee houdt.

De **staatssecretaris** kan slechts toezeggen te zullen bevorderen dat de Raad van State snel naar het wetsvoorstel kijkt, want hij heeft niet in de hand hoe lang de Raad van State voor het advies nodig heeft. Hij neemt in dezen een inspanningsverplichting op zich en geen resultaatsverplichting.

Wel neemt hij een tijdige verzending vanuit de ministerraad van het wetsvoorstel naar de Raad van State als resultaatsverplichting op zich.

De **minister** constateert dat verschillende woordvoerders haar de vraag stellen, waarom niet wordt overgegaan tot het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/u op de stedelijke ruit. Vorig jaar is met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gesproken over een dergelijke snelheidsverlaging voor de negen hotspots, die allemaal in stedelijke ruiten liggen. Daarbij is naar voren gekomen dat het effect ervan beperkt is. Inmiddels is nog van vier locaties van de negen hotspots, naast Overschie, na onderzoek gebleken dat het wél wat uitmaakt en ook verantwoord is uit het oogpunt van verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Aan het eind van het jaar wordt ook daar deze snelheidsmaximering ingevoerd. Daarnaast staat de minister open voor allerlei opties die effect kunnen hebben. Zij is dan ook graag bereid de komende tijd te onderzoeken wat het effect is van een maximering op stadsruiten tot 80 km/u op respectievelijk luchtkwaliteit, veiligheid én bereikbaarheid. Deze drie zaken dienen steeds in samenhang te worden gezien, in die zin dat maatregelen bijvoorbeeld niet de verkeersveiligheid mogen schaden. Denkbaar is een verbijzondering van maatregelen met het oog op de spits. Van belang is voorts een goed handhavingsbeleid.

Het voornoemde onderzoek wil de minister combineren met een onderzoek naar compact rijden. Dit betreft rijstrookversmalling waardoor op eenzelfde weg in méér rijstroken kan worden gereden, gepaard gaande met een verlaging van de snelheid. Compact rijden zou de doorstroming kunnen bevorderen, zodat minder stilgestaan behoeft te worden in grote files op de ruiten, wat ten goede komt aan de luchtkwaliteit. Het onderzoek naar 80 km/u op de stedelijke ruiten in combinatie met compact rijden zal begin 2006 zijn afgerond.

Een generieke snelheidsverlaging van 120 naar 100 km/u heeft op zichzelf een positief effect op verkeersemisies, maar een dergelijke maatregel is vooral buiten de spits effectief, omdat in de spits zelfs 100 km/u niet wordt gehaald. In de Randstad, waar de problematiek rond luchtkwaliteit het grootst is, wordt al grotendeels maximaal 100 km/u gereden. Een onderzoek naar mogelijkheden tot verhoging van de snelheid van 100 naar 120 km/u op een aantal trajecten wordt stilgelegd.

De minister kan, in afwachting van het over twee weken te verschijnen advies van de commissie-Nouwen, geen bijzonderheden melden rond prijsbeleid en mobiliteit. Dit platform is gevraagd te kijken naar de effecten van anders betalen voor mobiliteit en betreft daarbij alle varianten zoals die ook in dit algemeen overleg zijn genoemd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek naar de werking van diverse maatregelen. Over deze onderliggende onderzoeken is geen verschil van mening binnen het breed samengestelde platform. De minister stelt voor om nu het, naar zij hoopt eensgezinde, advies af te wachten. Het kabinet zal dit advies verwerken in deel 3 van de Nota Mobiliteit.

Met betrekking tot de A74 zijn de gevolgen van de wegvarianten voor de luchtkwaliteit opnieuw doorgerekend op basis van recente inzichten en rekening houdende met de uitspraken en zienswijze van de Raad van State. De nieuwe berekeningen hebben niet geleid tot een andere bevinding omtrent de verhouding tussen de Klagenfurt-variant en de plateauvariant. De plateauvariant komt nog steeds als beste naar voren.

Uitgangspunt voor de minister is dat aanleg van de A74 niet zal plaatsvinden, indien niet kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Het is belangrijk dat taxi's, die voortdurend door steden heen en weer rijden, schoon zijn, zoals het ook van belang is dat het openbaar vervoer schoon is. Met betrekking tot het openbaar vervoer is er met de decentrale overheden over gesproken om bijvoorbeeld in concessies op te nemen dat bussen schoon moeten zijn. Bezien wordt hoe zo effectief mogelijk

bevorderd kan worden dat taxi's schoon zijn. Een roetfilter kan daaraan bijdragen; te dien aanzien wordt gewerkt aan een stimuleringsregeling. De aansporing van de minister om voor moederdag een roetfilter cadeau te doen, is in lijn met wat zij eerder heeft gezegd toen zij begin februari de Personenauto-RAI 2005 opende. Zij heeft er toen op gewezen dat het kabinet, als kabinet van de eigen verantwoordelijkheid, vindt dat automobilisten een verantwoordelijkheid hebben voor hun leefomgeving en zich bewust moeten zijn van de uitstoot van hun dieselauto. Het is onmogelijk dat het kabinet voor miljoenen personenauto's roetfilters bekostigt à € 600 gemiddeld per auto. Kort na haar oproep bij de opening van de Personenauto-RAI kreeg zij al een telefoontje van één van de grootste dealers in Nederland dat zijn fabriek per 1 juni standaard in alle nieuwe auto's roetfilters inbouwt.

De minister wijst op het belang om in Nederland snel tot de beoogde wet- en regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit te komen. Mocht zij in dat verband met zoveel woorden hebben gezegd dat de VVD dit proces vertraagt, dan spijt haar dat. Zij is ervan overtuigd dat de AMvB er eerder zal kunnen zijn dan een wet, waar meer tijd mee is gemoeid. Het vasthouden aan uitsluitend een wet – het was de heer Hofstra van de VVD-fractie die pleitte voor een wet – betekent dat bouwprojecten verder moeten worden uitgesteld en dat ook later aan de aanleg van spitsstroken kan worden begonnen, terwijl juist de VVD er voorstander van is dat met al deze zaken snel van start kan worden gegaan. Er wordt zorg gedragen voor uiteindelijk een regeling bij wet, maar op de korte termijn kan een AMvB uitkomst bieden.

De Raad van State heeft besluiten over bouw- en infrastructuurprojecten vernietigd, omdat het eraan ten grondslag liggende luchtkwaliteitsonderzoek niet voldeed aan de nieuwste inzichten te dien aanzien. Voorts is gebleken dat de Raad van State besluiten vernietigt, als niet aan grenswaarden wordt voldaan, zoals bij het wegaanpassingsbesluit A2. De minister onderkent dat deze zaken om verbetering vragen.

Rijkswaterstaat neemt deel aan alle overleggen over de vormgeving van gemeentelijke plannen van aanpak op het gebied van luchtkwaliteit en levert daar naar vermogen een bijdrage aan. De mogelijkheden om kosteneffectieve maatregelen bij rijkswegen te treffen, zijn zeer beperkt. In het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit wordt gezocht naar kosteneffectieve maatregelen die zo mogelijk al vóór 2010 kunnen worden ingezet. Daarbij zal intensief met gemeenten worden samengewerkt, zoals dit ook op andere terrein gebeurt (taxi's, openbaar vervoer).

De minister sluit niet uit dat er beprijzingsmaatregelen komen voor de binnenvaart en de zeescheepvaart. Op korte termijn is een heffing op de binnenvaart moeilijk realiseerbaar. Wel kan de binnenvaart ertoe oproepen te worden iets aan de emissies te doen, bijvoorbeeld in de vorm van retrofit-filters. Dit is dan mede in het belang van de toekomst van het wegtransport, waarvan ook de binnenvaart afhankelijk is. Er komen momenteel allerlei technische vindingen op de markt die ook op huishoudens van toepassing kunnen zijn, bijvoorbeeld op luchtvervuilende verwarmingsinstallaties. Onderzocht zal worden wat daarvan in het kader van het luchtkwaliteitsbeleid bruikbaar is, ook in relatie tot de binnenvaart. Gegeven dat 80% van de binnenvaart in Europa Nederlands is, heeft het zin na te gaan welke maatregelen er mogelijk zijn zonder in strijd te komen met het Rijnvaartverdrag (Akte van Mannheim). De binnenvaart vormt thans onderdeel van het interdepartementale beleidsonderzoek gebruiksheffing goederenvervoer, waarvan de uitkomsten binnenkort zullen verschijnen. Het kabinet pleit in de Centrale commissie voor de Rijnvaart en ook binnen de Europese Unie voor maatregelen ten aanzien van de binnenvaart. Er wordt voorts aandacht gevraagd voor de zeescheepvaart, die mede verantwoordelijk is voor de hoge mate van achtergrondvervuiling in Rotterdam. Het kabinet zet zich verder in voor prijsmaatregelen binnen de IMO en de EU.

De minister constateert dat de Euro-4-vrachtwagen al heel wat schoner is dan de Euro-3-vrachtwagen, maar niet kan tippen aan de Euro-5-vrachtwagen. Reeds als Europarlementariër heeft zij fabrikanten van vrachtwagens gevraagd of de productie van het type Euro 5 wat naar voren kon worden geschoven, gegeven ook dat bij de Maut in Duitsland een korting wordt gegeven aan schone auto's. Het is haar gebleken dat een aantal fabrikanten weliswaar eerder kan komen met het milieu-gedeelte van de Euro-5-motor, maar niet met het daarbij horende controlegedeelte, het via een boordcomputer monitoren of de auto nog voldoet aan alle eisen die bij de Euro-5-norm horen. Daar zouden zij pas in 2008 mee gereed zijn. Nagegaan dient te worden of hierin een vervroeging mogelijk is. Er wordt op Europees niveau voorts gesproken over het zetten van vaart achter de productie van de Euro-6-motor, die oorspronkelijk in 2010 zou komen. Een eerdere introductie kan bijdragen aan het halen van de luchtkwaliteitsnormen in dat jaar.

De minister spreekt tegen dat er geld op de plank blijft liggen vanwege het thans niet doorgaan van wegverbredingsprojecten. De geplande spitsstroken zullen alsnog worden aangelegd: daarvoor zal er de mogelijkheid zijn, als het kabinet zijn pakket maatregelen heeft gepresenteerd. De middelen zitten in het Infracfonds en kunnen worden meegenomen naar het volgende jaar.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Samsom** verwacht dat dit algemeen overleg tot resultaat zal hebben dat aan de brief van de staatssecretaris, met diens vijf aanvullende maatregelen, straks ten minste zeven punten extra kunnen worden toegevoegd. De politieke vraag blijft vooralsnog: wat is voor de staatssecretaris de maximale inzet in de aanloop naar de totstandkoming van het nationale luchtkwaliteitsplan? Zitten daar de dieselaccijnsverhoging en de andere in dit overleg genoemde maatregelen bij? Of zal het een herhaling van zetten zijn in de vorm van maatregelen die uiteindelijk niet hard genoeg blijken en vervolgens weer aanvulling behoeven?

De heer **Duyvendak** ziet tot zijn vreugde dat er beweging komt bij het kabinet en dat bijna alle maatregelen waar GroenLinks al lang voor pleit, terug zijn op de agenda. De staatssecretaris spreekt van een verbreed pakket waarvoor hij naar meerderheden zoekt. Of hij daarin zal slagen, zal vooral afhangen van zijn eigen partij, het CDA, waarvan de fractie in dit debat nog geen kleur heeft bekend.

Op twee punten is de heer Duyvendak teleurgesteld: de snelheidsverlaging naar 100 km/u en de verplichtstelling van schone dienstauto's. Hij vindt het niet aanvaardbaar dat bewindslieden in sterk luchtvervuilende dienstauto's rijden op het moment dat eenieder wordt opgeroepen in schone auto's te rijden.

De heer **Van der Ham** stelt vast dat staatssecretaris en minister zich in de goede richting bewegen: er blijkt méér te kunnen dan in de laatste brief werd geschreven. Zelf acht hij een accijnsverhoging voor diesel bespreekbaar. Als een dergelijke maatregel effectief is voor het milieu, zou daartoe dienen te worden overgegaan.

Op het punt van de maximumsnelheden in de Randstad is het belangrijk dat initiatieven van lokale overheden te dien aanzien worden gesteund door het kabinet. Zo wordt in Utrecht, met steun van D66, een actie gehouden om bij de wijk Lunetten tot een maximumsnelheid van 80 km/u te komen.

De staatssecretaris liet blijken niet zoveel te zien in een voorstel om in West-Europa tot een kopgroep van landen te komen bij het doorvoeren van maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit. De heer Van der Ham bepleit een steviger opstelling in dezen, juist omdat het in dit deel

van Europa sneller tot wetgeving op dit terrein zal kunnen komen. Hij verwijst naar het voorbeeld van Californië, dat met zijn regelgeving de gehele Amerikaanse auto-industrie heeft beïnvloed.

Mevrouw **Spies** is het nog onduidelijk welk maximaal pakket maatregelen de Kamer bij de Rijksbegroting 2006 zal aantreffen. Graag verkrijgt zij een heldere toezegging dat dit pakket ook van een deugdelijk financieringsvoorstel zal zijn voorzien. De fase van de ambities is afgesloten; nu gaat het om resultaten. Zij merkt op dat in dit algemeen overleg nauwelijks is stilgestaan bij de vraag met welke boodschap het kabinet, en meer in het bijzonder minister-president, voornemens is zich tot de Europese Commissie te richten. Er hoeft geen zorg over te bestaan dat de CDA-fractie haar verantwoordelijkheid op dit dossier niet zou nemen. Wanneer kan de Kamer een overzicht verwachten van de nog resterende lokale knelpunten op het gebied van bouw- en infrastructuurprojecten? Gemeenten dient er zo snel mogelijk helderheid over te worden geboden wanneer welke zaken kunnen worden uitgevoerd.

De heer **De Krom** vond het betoog van de staatssecretaris overtuigend in tegenstelling tot de inbreng van de fractie van GroenLinks. Het is niet voldoende om te zeggen dat de mens centraal moet staan: mensen willen ook wonen, zich verplaatsen en werken. Graag verkrijgt de heer De Krom een beter inzicht in de verschillen die er in Europa blijken te bestaan op het punt van de interpretatie en de implementatie van de normen voor luchtkwaliteit. Kan de staatssecretaris de Kamer hier een analyse van verschaffen en, zo ja, wanneer kan de Kamer deze analyse tegemoet zien?

De heer **Van der Staaij** is verheugd over het constructieve verloop van dit algemeen overleg. Wat zijn fractie betreft is er draagvlak voor pijnlijke maatregelen. Maatregelen als een dieselaccijnsverhoging acht hij bespreekbaar, indien dergelijke maatregelen er inderdaad toe doen. Hij acht het positief dat allerlei maatregelen door de bewindslieden verkend worden, bijvoorbeeld de snelheidsmaximering tot 80 km/u. De heer Van der Staaij bepleit dat wordt nagegaan of ingrijpende verkeersmaatregelen een bijdrage kunnen leveren. Hij denkt daarbij aan invoering van de auto-loze zondag, respectievelijk van autoloze dagen door de week wanneer dit méér effect heeft. Ook rekent hij hiertoe het autoluw maken van gebieden. Het buitenland laat wat dat betreft allerlei modaliteiten zien die aandacht verdienen.

De heer **Hermans** memoreert de uitspraak van de staatssecretaris dat Nederland de Europese luchtkwaliteitsnormen met de beoogde pakketten maatregelen niet kan halen. Het betekent dat óf de norm niet deugt, óf het tijdspad. Zelf denkt hij dat de norm wel te realiseren valt, maar dat het tijdspad niet deugt. Hij verwacht dat de staatssecretaris dit in Europees verband naar voren brengt.

De staatssecretaris heeft een realistische en eerlijke uiteenzetting gegeven, waarin hij de Kamer om ruimte vraagt voor het doen van onderzoek en het maken van afwegingen. Deze ruimte wil de heer Hermans hem geven, waarbij hij van zijn kant de kosteneffectiviteit van maatregelen benadrukt. De LPF-fractie is echter tegen een verhoging van de dieselaccijns.

Mevrouw **Gerkena** heeft niet gesteld dat Nederland de Europese normen wél kan halen. Zij heeft gezegd dat ingezet moet worden op wat er nog méér mogelijk is dan het kabinet nu aan maatregelen presenteert. In 2010 kan de balans worden opgemaakt van wat er is bereikt en kan worden gezien wat er verder nog mogelijk is.

Mevrouw Gerkens verzoekt de staatssecretaris, alsnog te reageren op haar voorstel een 150-meter-norm in acht te nemen, gerekend vanaf de snelweg, voor gebouwen die bestemd zijn voor kwetsbare groepen. Het gaat mevrouw Gerkens niet om de richtlijnnormen op zich maar om het verbeteren van de luchtkwaliteit, vooral met het oog op mensen die kampen met aandoeningen aan de luchtwegen. Voor hen geldt dat hoe minder fijn stof zich in de lucht bevindt, hoe minder last van benauwdheid zij hebben. In dat opzicht is iedere effectieve maatregel die niet wordt genomen, een gemiste kans en een tekortkoming van de overheid in het bieden van een gezonde leefomgeving aan haar burgers.

De heer **Slob** steunt de inspanningen van zowel Kamer als kabinet om te komen tot het maximale pakket maatregelen. De fase van inventarisatie is voorbij en er dienen nu reële keuzen te worden gemaakt. Hij gaat ervan uit dat de staatssecretaris daadwerkelijk probeert een maximaal pakket tot stand te brengen en dat de Kamer, op het moment dat dit de staatssecretaris niet lukt, duidelijk te horen krijgt waarom het niet lukt. Dat stelt de Kamer in staat op haar beurt te bezien of zij daar iets aan kan doen. De heer Slob hoopt dat er een termijn wordt verbonden aan dit pakket maatregelen en dat er sprake is van samenhang, waarbij er tevens plaats is voor onconventionele maatregelen. Het antwoord van de staatssecretaris op de suggestie inzake autoloze dagen of autoluwe binnensteden vond hij wat mager en, door de verwijzing naar dag- en jaargemiddelden, technocratisch van aard. Gesteld kan worden dat iedere auto die minder rijdt, een bijdrage levert aan de luchtkwaliteit.

De **staatssecretaris** zegt dank voor de ruimte die hem geboden wordt om een adequaat pakket maatregelen te ontwikkelen. De harde voorlichting van de Raad van State heeft hem ertoe gebracht om in zijn laatste brief al aanvullende maatregelen voor te stellen. Het antwoord op de vraag wat een maximaal pakket is, is politiek bepaald. Niettemin noemt hij nu enkele ingrediënten die er zijns inziens in thuishoren en aan de hand waarvan de Kamer straks kan beoordelen of hij in zijn pogingen is geslaagd.

Als vertrekpunt kiest de staatssecretaris het pakket maatregelen dat is opgenomen in de Nota Verkeersemisseries. Dit pakket is wat betreft 2005 uitgevoerd, maar moet voor de periode na 2005 op onderdelen, vooral inzake de normen Euro 4 en 5, nog een structurele dekking krijgen. De nu door hem gegeven aanzetten tot een aanvullend pakket, ziet hij als behorende tot wat een maximale inzet is. Daartoe behoort ook alles waar in de Kamer draagvlak voor bestaat; daarbij moet erop gelet worden dat maatregelen kostenefficiënt en uitvoerbaar zijn. Een maatregel als het aanbrengen van retrofit-filters in personenauto's acht hij uitvoerbaar. Een algehele financiële afweging van het pakket vindt uiteindelijk in het kabinet plaats, in het kader van de begroting. Het pakket zal in hoge mate een weging van belangen weerspiegelen, waardoor de staatssecretaris thans geen nadere specificering kan geven. Duidelijk is dat hij alleen een pakket maatregelen zal presenteren als dit financieel gedekt is. De staatssecretaris heeft er begrip voor dat van de rijksoverheid een voorbeeldfunctie wordt verwacht op het punt van de dienstauto's, zeker in het kader van duurzaam inkopen. Te dien aanzien zijn voorschriften gegeven, waarbij het aan de verschillende departementen is om daar invulling aan te geven binnen de randvoorwaarden van het centraal inkoopbureau. Het kabinet heeft de Kamer de richtlijnen voor duurzaam inkopen, inclusief de positie van auto's binnen de rijksdienst, toegestuurd. De staatssecretaris zal de staatssecretaris van Economische Zaken erover raadplegen of er ten aanzien van de dienstauto's nog verdere mogelijkheden zijn. Hij zal de Kamer daar deze week, vóór de regeling van werkzaamheden op donderdag, verslag van doen.

Gemeenten kunnen rekenen op ondersteuning van het ministerie bij acties die zij binnen hun domein ondernemen op het punt van luchtkwaliteit. Het centrale aanspreekpunt bij het ministerie van VROM beoogt gemeenten erin bij te staan deze ingewikkelde problematiek het hoofd te bieden.

Versnelde invoering in een afzonderlijke regio van Europa van verdergaande Euronormen, bijvoorbeeld voor vrachtwagens, verdraagt zich niet met de wijze waarop automotoren ontwikkeld worden. Overigens is hij ervan overtuigd dat Europese overeenstemming over verdergaande Euronormen voor vrachtauto's en personenauto's, voor het bedrijfsleven aanleiding zal zijn om daar snel gevolg aan te geven. Wat dat betreft heeft Europa het de afgelopen tijd laten afweten en zou een krachtiger opstelling tot een eerdere ontwikkeling en productie van de schonere motoren hebben geleid, waardoor een groot gedeelte van de huidige luchtkwaliteitsproblemen voorkomen had kunnen worden.

De boodschap van het kabinet aan Europa zal omvatten dat Nederland een serieuze norm voor fijn stof wenst, die aangrijpt op de gevaren van fijn stof voor de gezondheid van mensen. Dat vraagt om een betere onderbouwing, waartoe meer en beter onderzoek gedaan moet worden dan in de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. Nederland zal voorts aandringen op uitstel, omdat het niet op alle plekken tijdig aan de normen zal kunnen voldoen, wat het ook doet.

Het is de bedoeling van de staatssecretaris binnen drie maanden de lokale knelpunten op het gebied van bouw- en infrastructuurprojecten op een rij te hebben. Er dient dan tevens inzicht te zijn in wat eraan kan worden gedaan.

Een analyse van de verschillen in Europa op het punt van interpretatie en implementatie van de normen voor luchtkwaliteit wil de staatssecretaris de Kamer doen toekomen op het moment dat het wetsvoorstel bij de Kamer kan voorliggen. Het is voor de behandeling daarvan relevant om inzicht te hebben in de interpretatie en implementatie in Europees verband. Voor het maken van deze analyse zal een beroep worden gedaan op deskundigen.

Onderzoek naar de invoering van verkeersluwe gebieden vormt onderdeel van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit, waarvoor € 20 mln. is uitgetrokken en dat erop is gericht op innovatieve manier te zorgen voor verbetering van de luchtkwaliteit.

De staatssecretaris heeft geen aparte 150-meter-norm voor gevoelige bestemmingen nodig, zoals bepleit door mevrouw Gerkens. Nu al geldt dat geen nieuwe bestemming voor wonen of anderszins mogelijk is, indien niet aan alle normen wordt voldaan. Er komt daarmee geen nieuwe bebouwing op plekken die niet voldoen aan de gezondheidsnorm.

De **voorzitter** heeft de volgende toezeggingen van de bewindslieden genoteerd:

- eind 2005 zal het Nationale Luchtkwaliteitsplan gereed zijn, inclusief de bijdragen van provincies en gemeenten;
- binnen drie maanden komt het resultaat van een nader onderzoek naar de ontkoppeling van milieu en ruimtelijke ordening, in verband met de uitspraken van verschillende hoogleraren;
- het wetsvoorstel Luchtkwaliteit ligt voor in de eerste ministerraad na het zomerreces;
- over veertien dagen is naar verwachting het advies van de commissie-Nouwen gereed over mogelijkheden om andere betalingsvormen voor mobiliteit te creëren;
- de komende periode wordt nader onderzocht wat het effect is van het invoeren van een maximumsnelheid van 80 km/u rond steden voor de luchtkwaliteit, de veiligheid en de bereikbaarheid; dit in combinatie met compact rijden. Dit onderzoek is begin 2006 gereed;
- meer duidelijkheid over een eventuele dieselaccijnsverhoging komt bij

- de discussie over Belastingplan 2006 en FES-gelden; het totale pakket van maatregelen inzake luchtkwaliteit ligt voor bij de Miljoenennota;
- ten aanzien van de zee- en binnenvaart wordt onderzocht of het Rijnvaartverdrag (Akte van Mannheim) zo aangepast kan worden dat strengere emissie-eisen gesteld kunnen worden;
 - nagegaan wordt of de Europese regelgeving, onder de noemer gezondheidsproblemen, het verplicht stellen van roetfilters door lidstaten toelaat;
 - over de dienstauto's zal navraag gedaan worden bij de staatssecretaris van Economische Zaken en vóór de regeling van werkzaamheden op donderdag zal het resultaat hiervan bekend zijn;
 - binnen drie maanden ligt een overzicht op tafel van alle knelpunten met betrekking tot projecten op lokaal niveau.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Buijs

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van Halen