

## Van der Vlies

Dat is toch volstrekt onwenselijk? Ook de regering heeft diverse malen aangegeven dat zij presentatie van deze "banen" niet wenselijk vindt. Deelt de regering derhalve onze mening dat het ook niet wenselijk is dat deze banen op het internet door het CWI gepresenteerd worden? Welke maatregelen neemt de minister om hieraan een eind te maken?

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. De regering zal morgen antwoorden.

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 19.00 uur geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 november 2004 over de **beleidsnota Verkeersemissies (29667)**.

De **voorzitter**: Ik maak de leden erop attent dat door de voorzitter is afgekondigd dat wij dit VAO behandelen in het kader van het kerstregime. Dat betekent dat er alleen de gelegenheid is tot het indienen van moties.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik neem aan dat een enkele inleidende opmerking wel is toegestaan. Er is namelijk nog erg veel onduidelijk over de wijze waarop de regering de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit kan, moet en wil uitvoeren. Dat hangt als een slagschaduw boven dit debat. Mijn fractie hoopt dat er snel meer duidelijkheid komt, want de wijze van uitvoeren is van essentieel belang, vooral voor de gezondheid van heel veel mensen in de directe regio en voor de vraag of Nederland de doelstellingen werkelijk gaat halen.

Uit de nota Verkeersemissies blijkt dat er nog veel onzekerheden zijn, zowel ten aanzien van de wijze van berekenen als ten aanzien van de vraag wat Europa goed zal vinden. Het RIVM constateert dat ook. Verder zijn er onzekerheden met betrekking tot de dekking. Daarom wil ik op dit punt een motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog flinke gaten zitten in de financiële dekking van de nota Verkeersemissies;

constaterende dat er nog onzekerheid bestaat over het verkrijgen van toestemming van de Europese Commissie voor meerdere maatregelen uit de nota;

overwegende dat het RIVM mede hierom betwijfelt of met het maatregelenpakket uit de nota de luchtkwaliteitsnormen van de Europese NEC-richtlijn gehaald zullen worden;

verzoekt de regering, bij de miljoenennota en het Belastingplan 2006 te komen met een verslag over de voortgang van de uitvoering van de nota Verkeersemissies, aan de hand waarvan bezien kan worden of aanvullende maatregelen nodig zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van Velzen en Samsom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 3 (29667).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Een van de plekken waar veel winst gehaald kan worden op het punt van de luchtkwaliteit is bij de ringwegen rondom de grote steden. Dat kan door de snelheid daar te verlagen tot 80 km/u. De regering heeft daartoe een eerste stap gezet. Van de kant van de regionale bestuurders is er aandrang om meer stappen te zetten en om die deur open te houden wil mijn fractie de volgende motie indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het terugbrengen van de maximumsnelheid op snelwegen in stedelijk gebied naar 80 km/u zorgt voor minder luchtver-

vuiling, minder geluidsoverlast en tevens de doorstroming en verkeersveiligheid verbetert;

constaterende dat deze maatregel is onderzocht voor een beperkt aantal locaties ("hotspots"), maar dat op meer locaties in steden de luchtkwaliteit onvoldoende is;

constaterende dat er een breed draagvlak is, waaronder bij lokale besturen, voor het instellen van een snelheidslimiet van 80 km/u op de gehele ring rond grote steden;

overwegende dat het beperken van de maximumsnelheid op de gehele ring rond grote steden zorgt voor optimale duidelijkheid bij automobilisten over de geldende snelheidslimiet en tevens zorgt voor een significante verbetering van de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, de mogelijkheid te onderzoeken om middels een snelheidslimiet van 80 km/u op de gehele ring rond grote steden de lokale luchtkwaliteit te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van der Ham, Van Velzen en Samsom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 4 (29667).

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het debat over de verkeersemissies kent een onbevredigende afloop. Het was goed dat de minister het gedram van de VVD weerstond. De VVD wilde harder gaan rijden en dus meer milieuvervuiling en luchtvervuiling veroorzaken. Het was echter onbevredigend dat deze regering het liet bij een pakket aan maatregelen dat absoluut niet voldoende was. Met het argument dat 80 km/u rijden niet overal evenveel helpt, overtuigt je de Partij van de Arbeid niet. Er zijn meer maatregelen mogelijk en dus ook meer maatregelen nodig. Zolang de lucht in Nederland niet op orde is, zullen wij meer maatregelen moeten nemen. Daarom dien ik de volgende motie in.

## Samsom

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat snelheidsverlaging op veel trajecten niet voldoende is om de Europese luchtkwaliteitsnorm te halen;

overwegende dat alles op alles gezet moet worden om een schone leefomgeving voor omwonenden te realiseren;

verzoekt de regering, voor de 24 leefbaarheidsknelpunten te onderzoeken welke aanvullende verkeersmaatregelen, zoals het weren van de meest vervuulende vrachtwagens, een significant effect hebben op de luchtkwaliteit en de Kamer hierover binnen drie maanden te informeren, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Samsom, Duyvendak en Van Velzen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (29667).

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb de motie met opzet enigszins mild geformuleerd. Ik heb al aangekondigd dat ik de volgende passage als een Cato zal herhalen:

Er overlijden jaarlijks 5000 mensen door vuile lucht. Dat zijn er meer dan bij de aanslagen van 11 september. Een Kamer die elders in dit gebouw terecht vraagt om de hoogste urgentie om terrorisme te bestrijden, kan niet schouderophalend voorbijgaan aan lucht die mensen doodmaakt.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik betreur het dat de minister niet op alle leefbaarheidsknelpunten een limiet van 80 km/u wil invoeren. Om die reden heb ik de motie van de heer Duyvendak medeondertekend. Verder sta ik achter de motie die de heer Samsom net heeft ingediend. De staatssecretaris gaf toe dat de luchtkwaliteit langs snelwegen slechter is en dat dat probleem aangepakt kan worden door de oorzaken te bestrijden, waarvan de vervuiling door verkeer

een heel significante is. In reactie op ons 10-puntenplan gaf de staatssecretaris geen blijk van daadkrachtig optreden op dit punt. Hij geeft wel aan dat het wenselijk is om bij nieuwe bebouwing voldoende afstand te bewaren tussen gevoelige bestemmingen en zeer drukke snelwegen. Ik wil de staatssecretaris graag een handje helpen om daadkrachtiger te kunnen optreden.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de Nederlandse overheid de taak heeft toe te zien op een gezonde leefomgeving voor elke burger in Nederland en dat bij het bestrijden van een ongezonde leefomgeving kwetsbare groepen als kinderen en ouderen voorrang moeten krijgen;

overwegende dat de richtlijnen voor luchtkwaliteit niet overal in Nederland gehaald worden;

constaterende dat de luchtkwaliteit naast de snelweg minder goed is dan op grotere afstand;

verzoekt de regering, beleid te ontwikkelen om nieuwe gebouwen voor kwetsbare groepen op minimaal 150 meter afstand te plaatsen van snelwegen en aan te dringen bij de betreffende gemeenten op herhuisvesting van bestaande gebouwen binnen die grens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Velzen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (29667).

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. De politieke jongerenorganisaties van SP, CDA, GroenLinks, D66, VVD, PvdA, ChristenUnie en SGP hebben gezamenlijk heel recent een persbericht doen uitgaan met het verzoek om een kerosineheffing in te voeren. Ik vind het heel goed dat politieke jongerenorganisaties meedenken en ik vind dat ze ook een goed voorstel hebben gedaan. Helaas zijn de oudjes niet altijd even snel in het dichtn van de

politieke generatiekloof. Ik heb daar niet zo'n last van, dus ik dien de strekking van het verhaal van de jongerenorganisaties als motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de uitstoot van CO<sub>2</sub> klimaatverandering in de wereld steeds aanzienlijker vormen aanneemt;

voorts constaterende dat de oorzaak daarvan deels ligt bij het toenemend vliegverkeer;

verder constaterende dat op alle brandstoffen behalve op kerosine accijnzen geheven worden;

overwegende dat schonere vormen van openbaar vervoer, zoals de trein, weinig kans maken tegenover de oneerlijke concurrentie van de luchtvaart;

verzoekt de regering, zich binnen de Europese Unie in te zetten voor het invoeren van een Europese heffing op het gebruik van kerosine en/of een heffing op emissies om zo de reële milieukosten door te berekenen in de kosten van de luchtvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Velzen, Duyvendak en Samsom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (29667).

Staatssecretaris **Van Geel**: Mijnheer de voorzitter. Voordat ik op de moties inga, merk ik op dat de regering en in het bijzonder mijzelf er veel aan is gelegen om de problematiek van de luchtkwaliteit op te lossen. Voor mij is het boven elke twijfel verheven dat wij, als het enigszins kan, zo snel mogelijk aan de Europese normen moeten voldoen. Hier hoort een heel beleidspakket bij, dat deels direct uitvoerbaar is. Ik wijs op de subsidiëring van roetfilters en de ontwikkeling van schonere auto's. Verder is er een heel pakket

## Van Geel

maatregelen voor de normstelling. Het RIVM heeft er echter terecht op gewezen dat dit pakket pas effectief kan zijn, als er voldoende middelen zijn om het compleet uit te voeren. Verder moet de bereidheid bestaan om bij tegenvallers de elementen uit het reservepakket van de nota Verkeersemisssies uit te voeren. Op zichzelf heb ik dan ook geen moeite met de motie waarin gevraagd wordt om volgend jaar bij de miljoenennota de stand van de uitvoering van de nota Verkeersemisssies op te maken. Ik heb wel moeite met de formulering dat er flinke gaten zitten, omdat die er volgens mij niet zijn als de voorstellen in financiële zin gedekt kunnen worden. Gezien de moties die de Kamer bij het Belastingplan heeft ingediend, heb ik er alle vertrouwen in dat er voldoende middelen zullen zijn om dit pakket maatregelen te realiseren. Daarom laat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer over.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In feite doet u hiermee de toezegging dat een aantal gaten gedekt zal worden. Ik zou graag zien dat u op dit punt en waar het gaat om de mogelijkheid om op Europees niveau het een en ander te regelen, met een voortgangsrapportage en conclusies komt bij de miljoenennota.

Staatssecretaris **Van Geel**: Daar heb ik geen enkele moeite mee. Gezien het belang dat wij hechten aan oplossing van deze problematiek, is het urgent om de vinger aan de pols te houden bij wat wij zelf doen en bij wat er in Europa wordt gedaan. Het is duidelijk dat een en ander een relatie zal hebben met de miljoenennota en het Belastingplan 2006.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan kan ik mijn eerste motie intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Duyvendak c.s. (29667, nr. 3) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris **Van Geel**: De minister zal reageren op de tweede motie van de heer Duyvendak.

Ik kom op de motie van de heer Samsom over de leefbaarheidsknelpunten. Snelheidsverlaging is een instrument om een doel te bereiken, maar het doel kan ook op

andere manieren bereikt worden. Ik wil er overigens niet over discussiëren of er 24 leefbaarheidsknelpunten zijn of dat het aantal lager is door het gevoerde beleid. In de motie wordt gevraagd om de Kamer binnen drie maanden te informeren over aanvullende maatregelen voor de leefbaarheidsknelpunten, zoals het weren van zeer vervuilende vrachtwagens. Ik wil deze motie nog wel sneller uitvoeren. Soms zit het mee en soms zit het tegen. In januari kom ik evenwel met een nota inzake de luchtkwaliteit. Daarin is ook opgenomen een pakket van zaken waarvan wij inschatten dat ze haalbaar zijn. Ik zal de overweging of het hierbij gaat om zinnige instrumenten om ons doel te bereiken, in dat plan verwerken, dat in januari aan de Kamer aangeboden zal worden. Sneller kan het niet.

Ik ben niet met alle moties over dit onderwerp zo soepel. Een motie waarmee ik wel soepel wens om te gaan, is die over kerosine en de positie van Europa op het gebied van accijnsheffing op kerosine. Referend aan het eerdere amendement-Verhagen terzake, is door de coalitie het heel heldere signaal afgegeven dat er brede steun in de Kamer is voor de gelijkstelling waar het gaat om brandstofgebruik en accijnsheffing. Het is nu overigens nog alleen in Nederland als zodanig geamendeerd, aangezien het in Europees verband nog niet mogelijk blijkt. Het uitgangspunt dat vanwege de gelijkstelling van de verschillende modaliteiten er sprake moet zijn van gelijkwaardige, gelijksoortige accijnzen, is in ieder geval onomstreden in de Kamer, zo constateer ik. Bovendien is het onomstreden in Europa. De Raad van Europese milieuministers heeft daarvan ook blijk gegeven. Zo is nadrukkelijk geregeld dat binnen het ICAO-overleg de Amerikanen het ons niet onmogelijk kunnen maken om op Europees niveau eigen beleid op dit terrein te voeren. Dat dreigde namelijk even in die discussie. Wij hebben ook aangegeven dat wij graag zien dat de problematiek van de emissies van het vliegverkeer voortaan gerelateerd wordt aan ons emissiehandelsstelsel. Die wensen zijn er dus, maar de manier waarop een en ander georganiseerd moet worden, is bijzonder gecompliceerd, ook omdat het in het ICAO-verdrag geregeld moet worden. Inhoudelijk heb ik dus geen enkel probleem met

de motie. Die beschrijft ook de lijn die wij willen volgen. Het grote probleem is evenwel dat er op hoog niveau met elkaar, in Europa en met de Verenigde Staten, nog een doorbraak moet worden bewerkstelligd op dit punt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Deze motie vraagt nadrukkelijk om Europese invoering, vooruitlopend op mondiale uitvoering. De accijns op kerosine kan juridisch lastig zijn, maar voor een heffing op emissies geldt dat niet. Ik vraag u dan ook om u daar sterk voor te maken.

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij zijn al aan het bekijken of dat kan. Niet iedereen ziet het overigens als een mogelijkheid, maar het streven als inspanning ontmoet bij mij geen enkel bezwaar. Die inspanning wil ik wel degelijk verrichten, rekening houdend overigens met de totale kosten van de verschillende modaliteiten. Als het overigens vertaald zou worden in termen van resultaatverplichtingen kan ik wel meteen zeggen dat het niet direct zal lukken in Europees verband.

Met betrekking tot het beleid ten aanzien van de 150 meter, waarvoor mevrouw Van Velzen aandacht vroeg, heb ik in het algemeen overleg over verkeersemisssies aangegeven dat het weliswaar sympathiek is om met normstellingen te werken ter zake van afstand, maar dat wel gerealiseerd moet worden dat straks op alle kwetsbare plekken, waar de bevolking direct of indirect blootgesteld wordt aan luchtverontreiniging, de Europese norm voor luchtkwaliteit gehanteerd wordt. Aanvullend zou er dan nog gezoneerd kunnen worden. Daarbij is dan weer de vraag of je dat verplichtend zou moeten doen of dat je het aan de gemeenten overlaat. In het kader van de lokale democratie mag worden aangenomen dat gemeenten een buitengewoon verstandig ruimtelijke-orderingsbeleid voeren. Het is sowieso onverstandig om zo dicht bij snelwegen te bouwen, ook al valt dat binnen de norm, maar het Rijk moet dat niet willen afdwingen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): U bent nogal positief over de wijze waarop gemeenten omgaan met luchtvervuiling. Ik heb enkele steekproeven gehouden en daaruit komt een ander beeld naar voren. Om die reden

## Van Geel

vraag ik in de motie om meer actie ten opzichte van gemeenten. U kunt gemeenten op eventuele problemen wijzen. In dit kader is herhuisvesting een optie. Een andere optie is niet bouwen op plekken met een hoge mate van luchtvervuiling. Ik vraag van u een iets actievere houding dan u tot nu toe heeft getoond.

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij sturen op de normstelling voor luchtkwaliteit. Er is geen plek in Nederland waar de Europese normen niet zullen gelden. Het Rijk kan daarnaast aanvullende signalen geven, bijvoorbeeld of het wel wijs is om gevoelige objecten aan de rand van een zonerings te plaatsen. Dat is wellicht niet wijs, maar dat is vooral een zaak van de gemeenten. Ik heb uit een vroegere functie enige ervaring met ruimtelijke ordening. Als elke vorm van beleid tot uitdrukking gebracht wordt in zoneringen, wens ik degenen die op lokaal niveau met de ruimtelijke ordening zijn belast heel veel succes. Dat zal dan niet meer mogelijk zijn. Ik vind de gedachte op zichzelf sympathiek, maar het is overbodig om gemeenten daar verder op te wijzen. De Europese normstelling is het uitgangspunt. Verstandige gemeentebestuurders zullen zo wijs zijn om niet de randen van de normen op te zoeken.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Vorig jaar ben ik met de Tweede Kamer naar aanleiding van de maatregelen bij Overschie een afwegingskader overeengekomen. Daarin zijn de criteria vastgelegd waarop een snelheidsbeperking tot 80 km/u gebaseerd kan worden om de luchtkwaliteit op bepaalde locaties te verbeteren. Er moet sprake zijn van een knelpunt op het terrein van de luchtkwaliteit. Dat betekent dat er een bepaalde Europese norm wordt overschreden. Verder moet de maatregel een substantiële bijdrage leveren aan het voldoen aan de Europese norm voor luchtkwaliteit en moet zij kosteneffectief zijn. Dat kader hebben wij gehanteerd bij de 9 meest urgente knelpunten. Dit zijn de zogenaamde hotspots voor luchtkwaliteit die door VROM en Verkeer en Waterstaat gezamenlijk zijn vastgesteld. Bij vier van die knelpunten blijkt de snelheidsbeperking tot 80 km/u een substantiële

bijdrage te leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit, zoals ook eind oktober aan de Tweede Kamer is bericht. In het AO van 4 november hebben wij dat nader toegelicht.

De motie van de heer Duyvendak is overbodig. Op de belangrijkste plaatsen, namelijk op de ringwegen rond de vier grote steden, wordt de snelheidsbeperking tot 80 km/u ingevoerd. Op basis van hetzelfde afwegingskader zijn snelheidsbeperkingen op de overige snelwegen niet zinvol. De maatregel heeft daarvoor een te beperkt effect. Als de achtergrondvervuiling te groot is, levert vermindering van de verkeers-emissies geen substantiële bijdrage aan verbetering van de luchtkwaliteit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij wisten dat het om een substantiële verlaging van de luchtvervuiling moest gaan. Uw interpretatie daarvan is daar echter pas later bij gekomen. U zegt dat op de plaatsen waar de lucht al smerig is, deze maatregel geen zin zal hebben omdat de lucht grosso modo toch smerig zal blijven. Mijn fractie vindt dat waar het al heel smerig is, alle kansen voor verbetering aangegrepen moeten worden. De minister spreekt van grote achtergrondvervuiling. Dan is een verlaging naar 80 km heel interessant. De minister kan er niet mee weggelaten door te stellen dat het anders is afgesproken. Die afspraak hebben wij hier nooit gemaakt.

Minister **Peijs**: Vorig jaar zijn criteria met de Kamer afgesproken waarlangs wij de andere hotspots, behalve Overschie, zouden leggen. Dat hebben wij gedaan. Daar zijn een aantal plaatsen uitgekomen. Daar voeren wij het door. Het heeft overigens niet alleen te maken met luchtvervuiling, maar ook met verkeersveiligheid en doorstroming.

De heer **Samsom** (PvdA): De staatssecretaris verwees voor een verdere behandeling van mijn motie naar de minister. Die stelt dat de norm van 80 km niet altijd even veel helpt. Daarom stelt mijn motie voor om analoog aan de 80 km-exercitie een aantal andere maatregelen onder de loep te nemen. Tot nu toe is er geen alternatieve maatregel, behalve het Europese bronbeleid dat nog lang op zich laat wachten of het afbreken van huizen, als de 80 km-maatregel niet werkt. Ik wil alle

maatregelen daartussen goed onder de loep nemen. Ik hoop dat de toezegging van de staatssecretaris net zo hard geldt voor de minister. Dan kan ik de motie intrekken.

Minister **Peijs**: De toezegging van de staatssecretaris geldt ook voor mij. Wij spreken altijd met één mond.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik trek de motie met plezier in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Samsom c.s. (29667, nr. 5) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet bodembescherming en enkele andere wetten in verband met wijzigingen in het beleid inzake bodemsaneringen (29462).**

(Zie notaoverleg van 10 november 2004.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het totaal aantal te saneren locaties in Nederland wordt geschat op zo'n 5500 tot 6500. De totale kosten van het bodemsaneringsbeleid tot en met 2030 bedragen volgens de laatste schattingen zo'n 20 mld euro. Het kan zelfs niet worden uitgesloten dat dit bedrag niet voldoende is. In de periode 2004-2009 alleen al is 975 mln gebudgetteerd voor het bodembeleid. Er zijn kolossale bedragen mee gemoeid. Veel werk dus aan de winkel voor ambtenaren, bodemsaneerders en adviesbureaus. In het algemeen overleg van een aantal weken geleden met de staatssecretaris van milieu hebben wij gesproken over de problemen met het huidige beleid. In het algemeen overleg was de staatssecretaris het in grote lijnen met mijn conclusies eens. Ik loop die kort na.

Het beleid is buitengewoon complex en ondoorzichtig. Er zijn